



INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO  
Universidade Técnica de Lisboa



**MOBILIDADE PEDONAL:  
HUMANIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO  
JUNTO A NÓS VIÁRIOS**

Caso de estudo: o nó viário da Bela Vista, Lisboa

**Diana Ferreira Peralta**

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em  
**ARQUITECTURA**

**Júri**

Presidente: Prof. António Manuel Barreiros Ferreira

Orientador: Prof. Dr. Pedro Filipe Pinheiro de Serpa Brandão

Vogal: Prof. Dr. Jorge Manuel Lopes Baptista e Silva

**Outubro 2011**

## **AGRADECIMENTOS**

Ao meu orientador, o Prof. Pedro Brandão, pela grande ajuda, incentivo, apoio e disponibilidade sempre demonstrados ao longo da realização deste trabalho.

A todos os inquiridos no Centro Comercial da Bela Vista, por me concederem um minuto do seu tempo, contribuindo para os estudos aqui realizados.

A Jorge Máximo, Vitor Simões e Elisabete Fonseca, da Junta de Freguesia de Marvila, por me terem disponibilizado o seu tempo e, dessa forma, contribuírem para a formação de opiniões e conclusões sobre a área em estudo.

Ao Arq.º Jorge Falcato pela sua disponibilidade e interesse em ajudar.

Às minhas amigas Filipa, Isabel, Maria e Sara por me apoiarem e estarem presentes ao longo de todos estes anos, e à Marisa pela alegria e palavras de incentivo nos últimos meses. Um agradecimento especial à Maria pela ajuda e correcções na tradução dos resumos.

Ao Pedro, pelo incentivo, sugestões, por me acompanhar e ajudar nas diversas visitas ao local de estudo, pela sua presença e apoio.

À minha mãe, pelo constante apoio ao longo de toda a minha vida escolar.

A todos os outros amigos e colegas que, em algum momento, manifestaram as suas palavras de apoio e de incentivo.



## **RESUMO**

O presente trabalho pretende ilustrar o modo como se processa a mobilidade pedonal num espaço marcado por grandes vias de circulação automóvel. Com esta dissertação procuramos também avaliar a possibilidade de melhorias na qualidade deste tipo de espaço público, centrando-nos sempre na importância e necessidade da sua humanização. Para tal, tomámos como caso de estudo o nó viário da Bela Vista, na freguesia de Marvila, em Lisboa.

A reflexão advinda desta investigação possibilita confirmar que, face à crescente mobilidade nas cidades contemporâneas, onde o automóvel continua a ser o meio de transporte de eleição, é fundamental a apreensão do conceito de mobilidade pedonal e das dificuldades que lhe estão subjacentes no panorama actual das cidades. A criação de novos espaços públicos, onde exista a simultaneidade de diferentes formas de circulação, pode e deve merecer um planeamento adequado, que levará a um melhor aproveitamento do espaço e a uma melhor qualidade de vida dos cidadãos.

A primeira parte da presente dissertação consiste numa sucinta abordagem teórica, baseada numa investigação bibliográfica. Esta investigação assenta na procura da compreensão dos temas do espaço público e da mobilidade. Para além disso, são apresentados alguns espaços públicos de referência, caracterizados pela sua localização próxima a espaços dominados por vias de circulação automóvel.

A segunda parte assenta, primeiramente, numa apresentação geral da área em estudo e na investigação documental de planos e projectos elaborados para a área de estudo. Segue-se o trabalho de campo e a observação no local, procurando uma leitura descritiva da situação existente e a identificação dos problemas e potencialidades presentes no espaço.

Esta análise descritiva irá ainda apoiar-se na investigação de espaços públicos comparáveis, que dão então lugar a uma visão crítica do espaço, e sua fundamentação teórico-prática, permitindo a elaboração de propostas de melhoria da situação actual.

### **Palavras-chave**

- Espaço Público
- Mobilidade
- Humanização

## **ABSTRACT**

This work intends to illustrate the way pedestrian mobility occurs in a space marked by large lanes of motorized traffic. This dissertation wants also, to evaluate and suggest improvements for the quality of this type of public space, always focusing the importance and need of humanizing it. To this end, we took as a case-study the road node of Bela Vista, in the district of Marvila, Lisbon.

The insight resulting from this investigation allows to confirm that regarding the growing mobility in the contemporary cities, where the car is still the elected mean of transportation, it is crucial to fully understand the concept of pedestrian mobility and its inherent difficulties in the cities' current panorama. The creation of new public spaces, where different forms of movement coexist, may deserve an adequate planning, which will lead to a better use of the space and a better quality of life for the citizens.

The first part of this dissertation consists of a brief theoretical approach, based on bibliographic investigation. This investigation lies on the search for understanding the subjects of public space and mobility. Furthermore, it presents some reference public spaces characterized by their location near spaces dominated by roads.

The second part starts with a general presentation of the study area, followed by a documental investigation of plans and projects elaborated for the area of study. Next, the fieldwork and local observation are described, searching for a descriptive interpretation of the existing situation and the identification of the problems and potentialities present in the space.

This descriptive analysis will also be supported by the investigation of comparable public spaces, which results in a review of the space, and its theoretical and practical validity, allowing the elaboration of improvement proposals of the current situation.

### **Keywords**

- Public Space
- Mobility
- Humanization

## **ÍNDICE**

<b>AGRADECIMENTOS</b>	<b>1</b>
<b>RESUMO</b>	<b>3</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>4</b>
<b>ÍNDICE</b>	<b>5</b>
<b>ÍNDICE DE FIGURAS</b>	<b>8</b>
<b>ÍNDICE DE GRÁFICOS</b>	<b>11</b>
<b>LISTA DE ABREVIACÕES</b>	<b>11</b>
<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>13</b>
1. OBJECTO DE ESTUDO	13
2. MOTIVAÇÕES	13
3. OBJECTIVOS	13
4. CONTEÚDOS, ORGANIZAÇÃO E MÉTODOS	14
5. ESTADO DE ARTE	15
5.1. Obras de referência sobre o espaço público em geral	15
5.2. Teorias urbanas que sustentam o espaço público e a acessibilidade pedonal	16
5.3. Referências sobre a mobilidade urbana	17
5.4. Obras e fontes de referência sobre o caso de Chelas	18
5.5. Reflexões sobre a mobilidade pedonal	19
6. LIMITAÇÕES	20
<b>II. ENQUADRAMENTO TEÓRICO, CONCEITOS E PROBLEMÁTICA</b>	<b>21</b>
1. O ESPAÇO PÚBLICO	21
2. A EVOLUÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO	22
2.1. O Renascimento e o Período Barroco	22
2.2. Os planos de Cerdà e Haussman	23
2.3. A “Carta de Atenas”	24
3. A “MORTE” DA CIDADE TRADICIONAL	25
4. A MUDANÇA DE PARADIGMA, O RETORNO AO ESPAÇO PÚBLICO	26
5. CONCLUSÃO: A PROBLEMÁTICA DA MOBILIDADE	28
5.1. A mobilidade e acessibilidade pedonais	29
5.2. Condições e obstáculos à mobilidade pedonal	30
5.3. O automóvel, a actividade económica e as grandes infra-estruturas	33
5.4. O transporte público e a intermodalidade	35
<b>III. CASOS DE REFERÊNCIA</b>	<b>36</b>
1. O PARQUE DA TRINITAT, BARCELONA	36
1.1. Usos do espaço	36
1.2. Mobilidade, intermodalidade e pedonalização	37
2. GARE DO ORIENTE, LISBOA	39

2.1. Usos do espaço	39
2.2. Mobilidade, intermodalidade e pedonalização	40
3. PASSEIO MARÍTIMO PORTO-MATOSINHOS – PARQUE DA CIDADE, PORTO	41
3.1. Usos do espaço	42
3.2. Mobilidade, intermodalidade e pedonalização	44
4. SÍNTESE COMPARATIVA	46
5. CONCLUSÃO	46
<b>IV. CASO DE ESTUDO: O NÓ VIÁRIO DA BELA VISTA</b>	<b>48</b>
1. PLANOS PARA CHELAS	48
1.1. Antecedentes do Plano de Urbanização de Chelas (PUC)	48
1.2. O Plano de Urbanização de Chelas	48
a) Estrutura e organização	49
b) Distribuição de equipamentos / O grande equipamento central	50
c) Sistema viário / Transportes Públicos	51
d) Estrutura verde	53
1.3. Alterações supervenientes	53
1.4. O Plano de Revisão	54
1.5. Planos actuais	54
a) Plano de Pormenor do Parque Hospitalar Oriental	54
b) Corredor Verde	56
c) Acções recentes – “Viver Marvila”	56
2. O NÓ: ENQUADRAMENTO E CARACTERIZAÇÃO DO LOCAL	58
2.1. Projecto urbano do centro de Chelas – nó viário da Bela Vista	58
a) Estrutura viária	59
b) Espaço edificado	59
c) Estrutura verde	61
2.2. Situação Actual	62
a) Usos do espaço	62
b) Mobilidade, intermodalidade e pedonalização	63
3. MÉTODO DE DIAGNÓSTICO	64
4. DIAGNÓSTICO DO ESPAÇO PÚBLICO	68
4.1. Acessos e Ligações	68
a) Acessibilidade e mobilidade pedonais	68
b) Modos de deslocação	76
4.2. Conforto e Imagem	77
4.3. Usos e Actividades	78
4.4. Sociabilidade	81
<b>V. AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS E CONCLUSÃO</b>	<b>84</b>
1. SOBRE A SITUAÇÃO EXISTENTE	84
1.1. Núcleo Central	84
1.2. Os “vazios urbanos”	86
2. POSSIBILIDADES DE MELHORIA – RECOMENDAÇÕES	87
2.1. Projecto paisagístico	87

2.2. Pedonalização	88
2.3. Humanização	90
3. REFLEXÃO CONCLUSIVA	91
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>92</b>



## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. “Las ramblas” em Barcelona, Espanha são um exemplo de um espaço público de qualidade. ....	21
Figura 2. Veneza, Itália, a cidade pedonal. A maior cidade europeia do início da Idade Média. ....	22
Figura 3. O Plano de Cerdà, Barcelona, Espanha. ....	23
Figura 4. A ênfase dada ao sol, à luz e aos espaços abertos, bem como a eliminação dos espaços públicos urbanos são defendidas no manifesto funcionalista de Le Corbusier. ....	24
Figura 5. As múltiplas vias rodoviárias e a linha de comboio da Av. 24 de Julho em Lisboa constituem barreiras estruturais à mobilidade pedonal. ....	30
Figura 6. Exemplo do uso de escadas e de rampa no nó viário da Bela Vista, Lisboa. O percurso em rampa cumpre as regras de acessibilidade mas parece longo e penoso de se fazer. ....	31
Figura 7. Um pavimento em mau estado de conservação constitui um obstáculo à mobilidade pedonal. ....	31
Figura 8. Arborização na Av. Duque D’Ávila, Lisboa. ....	32
Figura 9. O “High Line” em Nova Iorque é um excelente exemplo de um espaço público sobrelevado. ....	32
Figura 10. Os percursos pedonais rectos e longos fazem com que as distâncias pedonais pareçam mais longas. Aqui pode observar-se um percurso com essas características no Bairro das Amendoeiras em Marvila, Lisboa. ....	33
Figura 11. Mapa de localização: Parque da Trinitat. ....	36
Figuras 12, 13, 14 e 15. Parque da Trinitat: zona do lago, parque de merendas, campos de jogos, hortas. ....	37
Figura 16. “Nus de La Trinitat”: Nó da Trinitat. ....	38
Figura 17. Saída de metro: estação “Trinitat Vella”. ....	38
Figura 18. Entrada no Parque da Trinitat. ....	38
Figura 19. Mapa de localização: Gare do Oriente. ....	39
Figura 20. Passadiço entre a estação de comboios da Gare do Oriente e o Centro Comercial Vasco da Gama. ....	40
Figura 21. Galerias comerciais na Gare do Oriente. ....	40
Figura 22. Praça de táxis na zona da gare de autocarros na Gare do Oriente. ....	40
Figura 23. Comunicações verticais entre o piso térreo e o piso subterrâneo na Gare do Oriente. ....	41
Figura 24. Gare de autocarros e percurso aéreo de acesso às plataformas de embarque na Gare do Oriente. ....	41
Figura 25. Mapa de localização: Passeio marítimo, Parque da Cidade. ....	42
Figuras 26 e 27. Pavilhão da Água, à esquerda, e zona verde do Parque da Cidade, à direita. ....	43
Figura 28. Edifício Transparente. ....	43

Figura 29. Forte de São Francisco Xavier do Queijo .....	43
Figura 30. Praça de Gonçalves Zarco.....	44
Figuras 31, 32 e 33. Parque da cidade e viaduto Esplanada do Rio de Janeiro.....	45
Figuras 34 e 35. Rampa pedonal de ligação entre o Parque da Cidade e o “Edifício Transparente” .....	45
Figura 36. No PUC já se previa a existência de um centro para Chelas. O plano para esse centro evoluiu ao longo dos anos. A imagem acima corresponde ao plano elaborado pelo GTH na década de 80. ....	50
Figura 37. Plano da zona central de Chelas, elaborado pelo GTH na década de 80. ....	51
Figura 38. Ligações viárias previstas no Plano de Chelas .....	52
Figura 39. Quadra Central, Chelas .....	59
Figura 40. Lotes ao longo do Vale de Chelas.....	60
Figura 41. Lotes na encosta poente, Chelas .....	60
Figura 42. Lotes no planalto nascente, Chelas.....	61
Figura 43. Corte transversal ao Vale de Chelas .....	61
Figura 44. Nó viário da Bela Vista, Chelas.....	62
Figura 45. Nó viário da Bela Vista e bairros residenciais mais próximos. ....	68
Figura 46. Percurso entre o Bairro do Condado e o nó viário da Bela Vista.....	69
Figuras 47, 48, 49, 50, 51 e 52. Troços dos percursos normal e alternativo entre o Bairro do Condado e o nó viário da Bela Vista. ....	70
Figura 53. Percursos possíveis entre o Bairro das Amendoeiras e o nó viário da Bela Vista.....	71
Figuras 54 e 55. Troços do percurso entre o Bairro das Amendoeiras e o nó viário da Bela Vista.....	71
Figura 56, 57, 58, 59. Troços dos percursos normal e alternativo entre o Bairro das Amendoeiras e o nó viário da Bela Vista.....	72
Figura 60. Percurso, assinalado a preto, pelos passeios e passadeiras existentes, entre o Bairro do Armador e o nó viário da Bela Vista. ....	73
Figura 61. Troço do percurso entre o Bairro do Armador e o nó da Bela Vista.....	73
Figura 62. Percursos possíveis, assinalados a preto, pelos passeios e passadeiras existentes, entre o Bairro da Flamengo e o nó viário da Bela Vista.....	74
Figuras 63 e 64. Troços do percurso entre o Bairro da Flamengo e o nó da Bela Vista .....	74
Figuras 65, 66, 67, 68. Elementos desmotivadores à mobilidade pedonal no espaço do nó viário da Bela Vista.	75

Figura 69. Praça nascente no espaço do nó da Bela Vista .....	78
Figura 70. Utilização do lado poente do nó da Bela Vista .....	79
Figura 71. Utilização do lado nascente do nó da Bela Vista.....	80
Figura 72. Vista aérea da Igreja/Convento de Chelas ou São Félix .....	83
Figura 73. Igreja/Convento de Chelas ou São Félix.....	83
Figura 74. O “Spacio Shopping” nos Olivais, Lisboa, é um bom exemplo de um Centro Comercial urbano, sendo o espaço edificado constituído também por lotes habitacionais que se elevam por cima do espaço comercial...85	
Figura 75. Entrada Poente para a praça que dá acesso à entrada do Centro Comercial da Bela Vista.....	85
Figura 76. As dicotomias da área de Chelas: será rural ou urbana, ambas ou nenhuma? .....	86
Figura 77. Exemplo de um projecto paisagístico na cidade de Bragança: o corredor verde de Fervença.....	88
Figura 78. A passagem pedonal situada no espaço do nó da Bela Vista une as duas praças localizadas em frente às entradas no espaço comercial.....	89
Figura 79. Um plano imaginado para a área central de Chelas.....	91

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Características base do espaço público e elementos motivadores das mesmas.....	65
Gráfico 2. Utilizadores do Centro Comercial da Bela Vista.....	76
Gráfico 3. Modo de deslocação dos residentes para o Centro Comercial da Bela Vista.....	76
Gráfico 4. Modo de deslocação dos visitantes para o Centro Comercial da Bela Vista .....	76
Gráfico 5. Modo de deslocação dos residentes dos bairros mais próximos para o Centro Comercial da Bela Vista .....	77
Gráfico 6. Sexo dos utilizadores do Centro Comercial da Bela Vista. ....	79
Gráfico 7. Faixa etária dos utilizadores do Centro Comercial da Bela Vista. ....	79
Gráfico 8. Motivos de deslocação ao Centro Comercial da Bela Vista.....	80
Gráfico 9. Motivos de deslocação dos residentes e dos visitantes ao Centro Comercial da Bela Vista .....	81
Gráfico 10. Motivos de deslocação dos visitantes ao Centro Comercial da Bela Vista: confronto entre o motivo de visita a amigos/familiares e outros motivos apontados. ....	82

## LISTA DE ABREVIACÕES

CML – Câmara Municipal de Lisboa

DCH – Departamento de Construção de Habitação

DGOTDU – Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano

GEU – Gabinete de Estudos de Urbanização

GTH – Gabinete Técnico da Habitação

HTS – Hospital de Todos-os-Santos

IHRU – Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana

IPO – Instituto Português de Oncologia

ISCTE – Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa

ISEL – Instituto Superior de Engenharia de Lisboa

PE – Plano Estratégico

PDM – Plano Director Municipal

PPPHO – Plano de Pormenor do Parque Hospitalar Oriental

PUC – Plano de Urbanização de Chelas

UTL – Universidade Técnica de Lisboa



# INTRODUÇÃO

## 1. OBJECTO DE ESTUDO

O objecto de estudo da presente dissertação corresponde ao nó viário, localizado na zona de Chelas, em Lisboa, onde se encontra um conjunto urbano constituído por um Centro Comercial, com um hipermercado e algum comércio e serviços, por várias torres habitacionais e de escritórios e pela estação de metropolitano da Bela Vista. A área escolhida para o desenvolvimento deste trabalho equivale à estudada, no ano de 2008/2009, na cadeira de Projecto Final, correspondendo este trabalho, portanto, ao aprofundamento da reflexão realizada, como fundamentação do projecto.

## 2. MOTIVAÇÕES

A escolha do tema para a dissertação final de curso foi bastante óbvia. Ao longo do curso um dos obstáculos ou objectos de dificuldade com que me detive na elaboração dos trabalhos de projecto foi, sem dúvida alguma, a questão do urbanismo e do domínio das escalas, no acto de “fazer cidade”, assunto quase sempre presente na disciplina de projecto do curso de Arquitectura do Instituto Superior Técnico.

A dificuldade em pensar o espaço urbano, de forma a que este resulte em mais do que uma forma edificada, veio aguçar o interesse pelo tema do espaço público. Assim, poder elaborar uma dissertação sobre este tema, pareceu-me a melhor forma de o estudar e de finalmente o compreender, de modo a perceber quais as melhores soluções no que toca a projectos relacionados com o espaço público. Para além disso, uma vez que a cadeira de Projecto Final tinha como objectivo a elaboração de um projecto urbano para esta mesma área urbana, pareceu-me adequada a escolha da mesma zona para um trabalho de dissertação, que aprofundasse o meu conhecimento sobre esta problemática.

## 3. OBJECTIVOS

A presente dissertação tem como principal objectivo responder à seguinte questão: em que condições é possível atravessar a pé um nó viário com conforto e segurança?

Para responder a esta questão, é necessário um estudo da mobilidade pedonal em espaços marcados pela presença do automóvel, dos elementos topográficos e sua superação, de modo a que esta mobilidade possa ser melhorada. Mas, para além disso, é sobretudo precisa uma avaliação do desenho urbano e da qualidade do espaço público nesse tipo de espaços, ou seja, é necessária uma avaliação da humanização do espaço.

A humanização do espaço corresponde à produção de um lugar que contenha diversos objectivos de urbanidade, tais como, a segurança, a acessibilidade, a mobilidade pedonal, etc.

Pretende-se assim, mais especificamente:

- Estudar a influência dos espaços dominados pela circulação rodoviária na mobilidade e acessibilidade do peão, e na sua vivência do espaço.
- Identificar e sistematizar quais os factores que podem contribuir para a humanização do espaço público, ou seja, para a qualidade do mesmo em termos de acessibilidade, mobilidade e estada do peão nesse mesmo espaço.

#### 4. CONTEÚDOS, ORGANIZAÇÃO E MÉTODOS

O presente trabalho é estruturado em duas partes centrais.

A primeira parte consiste numa abordagem teórica, tendo como base uma investigação bibliográfica. Esta parte consiste:

- Num enquadramento histórico sobre o tema do espaço colectivo;
- Numa reflexão sobre o espaço público e sobre a problemática da mobilidade pedonal;
- Na definição de conceitos relacionados com espaço público e mobilidade;
- Na apresentação de casos de referência com um elenco de soluções adoptadas em espaços públicos existentes.

A segunda parte consiste no desenvolvimento do trabalho sobre o elemento urbano que é objecto da dissertação: o nó viário da Bela Vista em Lisboa. Esse trabalho envolve:

- Uma apresentação de planos e projectos elaborados para esse mesmo local;
- Uma caracterização do local e da situação aí existente relativamente ao espaço urbano;
- Um trabalho de campo, de modo a compreender as necessidades individuais dos residentes na área em estudo, relativamente à mobilidade pedonal e à qualidade do espaço público. Este trabalho envolverá a avaliação do espaço público da área em estudo, através de critérios pré-definidos, observação e inquéritos à população residente.
- Uma metodologia de avaliação dos resultados obtidos e a elaboração de propostas de melhoria relativamente à situação actual.

Relativamente à metodologia utilizada para elaborar um diagnóstico para o espaço em estudo, esta baseia-se na consideração de características base do espaço público e dos elementos que asseguram ou estimulam a mobilidade pedonal no espaço. Para determinar a que nível é que esses elementos motivadores se manifestam no espaço, é elaborado um conjunto de questões que, ao serem respondidas, permitem perceber o que acontece, e de que modo acontece, num determinado espaço público. Estas questões serão respondidas através dos resultados obtidos pela observação do espaço e inquéritos realizados à população.

## 5. ESTADO DE ARTE

O tema do espaço público envolve um campo abrangente e disperso de matérias, sendo essencial um enquadramento histórico. A bibliografia seleccionada corresponde a obras elaboradas nas últimas décadas, por autores que apresentam já uma visão crítica sobre o espaço público de hoje e do passado e que fornecem também, nos seus trabalhos, um contexto histórico acerca da evolução da cidade e do espaço urbano e colectivo. A leitura das obras adiante indicadas revela-se indispensável, tanto à compreensão do tema da dissertação, enquadrado no primeiro capítulo, como à elaboração de métodos de avaliação do espaço, aplicados no segundo capítulo, pelo que são apresentadas como resenhas bibliográficas.

### 5.1. Obras de referência sobre o espaço público em geral

#### **Jordi Borja, Zaida Muxí - *El espacio público, ciudad y ciudadanía*<sup>1</sup>**

Esta obra de Jordi Borja e Zaida Muxí invoca a estreita relação entre o espaço público e a própria cidade. Os autores afirmam que o espaço público é a cidade, é o espaço principal do urbanismo, da cultura urbana e da cidadania, definindo a qualidade da própria cidade, uma vez que é indicador da qualidade de vida da população e da qualidade da cidadania dos seus habitantes. O traçado do espaço público, se realizado como um sistema arterial de espaços, relativamente autónomos aos edifícios, irá fornecer unidade formal à cidade, facilitando os processos de mobilidade pedonal.

Segundo os autores, a degradação do espaço público, e conseqüente perda de qualidade de auto-representação da cidade, provocam uma reacção social e cultural de retorno ao espaço público. Os cidadãos precisam de um espaço público de qualidade para que possam usufruir da cidade e da vida urbana.

A ideia principal transmitida nesta obra é a de que os espaços públicos requerem um debate público e a participação dos cidadãos ao longo do processo de concepção, produção e gestão. Há assim uma recreação do conceito de cidadão como sujeito da política urbana, que intervém na construção e gestão da cidade. Através de uma participação activa, o cidadão pode, de facto, influenciar a qualidade do espaço público na sua cidade.

#### **Jan Gehl - *La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios*<sup>2</sup>**

Numa obra pioneira sobre a humanização do espaço urbano e a vida social entre os edifícios, Jan Gehl reflecte acerca do que se deve ter em consideração num projecto de espaço público e sobre que características fazem um bom espaço público permitindo, de certo modo, esclarecer o leitor em relação a estas questões. Jan Gehl começa por apresentar o espaço exterior como palco de

---

<sup>1</sup> Jordi Borja; Zaida Muxí - *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa, 2003

<sup>2</sup> Jan Gehl - *La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial Reverté, 2006



múltiplas actividades. De acordo com o autor, essas actividades realizam-se com mais frequência, ou durante um maior período de tempo, se as condições exteriores forem favoráveis e o espaço urbano for de boa qualidade. Daí a importância da qualidade do espaço público, que oferece a possibilidade de se estar em contacto com os outros, contacto esse que se revela indispensável na vida de todos. Nesta obra, defende-se que um espaço público é tanto mais atractivo, quanto mais actividade existir nele e, conseqüentemente, quanto mais gente tiver, uma vez que “As pessoas vão para onde há pessoas”. O autor chega a tais conclusões através de uma análise da apropriação humana do espaço urbano, resultado da interacção com o mesmo.

O enquadramento histórico apresentado pelo autor, que relata a evolução da malha urbana, desde a cidade medieval ao funcionalismo, permite compreender as premissas consideradas na construção das cidades e dos espaços públicos.

Nesta obra são referidos uma série de conceitos que determinam ou condicionam a acessibilidade e a apazibilidade de um espaço público, bem como enumeradas as condições exigidas e as tendências observadas nos actos de andar e estar, por parte dos peões. Por este motivo, a leitura desta obra revela-se de grande valor para a elaboração desta dissertação.

### **Pedro Brandão - *O Chão da Cidade, Guia de Avaliação do Design de Espaço Público*<sup>3</sup>**

Nesta obra, Pedro Brandão chama a atenção para a importância de um bom desenho de espaço público e para a vivência desse mesmo espaço.

O autor afirma que o espaço público é o lugar da cultura urbana e da cidadania e deve, por isso, ser valorizado. Esta obra propõe um método de avaliação do espaço público e enumera os critérios e parâmetros que devem ser considerados na elaboração de um projecto de espaço público, tais como identidade, segurança, acessibilidade ou sustentabilidade, apresentando também algumas recomendações para uma boa estrutura urbana. Este trabalho foi posteriormente desenvolvido no Guia “A identidade dos lugares e sua representação colectiva”<sup>4</sup>.

## **5.2. Teorias urbanas que sustentam o espaço público e a acessibilidade pedonal**

### **Jane Jacobs - *The Death and Life of Great American Cities*<sup>5</sup>**

Nos anos 60 do passado século, Jane Jacobs referiu nesta obra que as cidades estavam a ser destruídas, em vez de reconstruídas nomeadamente através da construção de maus projectos residenciais, da instituição de centros comerciais, de auto-estradas e de espaços pedonais que nada contribuíam para a acessibilidade pedonal.

---

<sup>3</sup> Pedro Brandão - *O Chão da Cidade, Guia de Avaliação de Espaço Público*. Centro Português de Design, 2002

<sup>4</sup> Pedro Brandão - *A identidade dos lugares e sua representação colectiva. Bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público*. Lisboa: DGOTDU, 2008

<sup>5</sup> Jane Jacobs - *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House, 1961

A autora faz referência ao papel fundamental dos bairros nas cidades, apontando a diversidade e a mistura de usos como factores essenciais para o bom funcionamento da cidade, e para uma maior vivência e utilização dos seus espaços públicos. Jane Jacobs defende também a não segregação das vias, segregação essa que pode condicionar um variado leque de formas de interacção humana com o espaço urbano.

### **5.3. Referências sobre a mobilidade urbana**

#### **Moshe Safdie with Wendy Kohn - *The City After the Automobile: An Architect's Vision*<sup>6</sup>**

Nesta obra Moshe Safdie escreve sobre a “destruição” da cidade e da rua em prol das infra-estruturas que suportam um uso, cada vez mais acentuado, do automóvel como meio de transporte, relegando o peão para segundo plano. De acordo com o autor, a cidade foi-se construindo à medida das necessidades do automóvel, dispersa e segregada e, por este motivo, é fundamental alterar os hábitos de mobilidade e reconsiderar a infra-estrutura de transportes. Esta modificação de uma rotina diária baseada no automóvel seria essencial para uma melhor mobilidade pedonal e humanização do espaço. Moshe Safdie refere que existe, por isso, um forte apelo, hoje maior do que nunca, à reconstrução de comunidade e de bairro percorrável, reconstrução essa que seria de grande mais-valia para os peões.

O autor defende que é necessária a reconstrução da cidade, o que exige soluções políticas e espaciais, e que se deve considerar a mobilidade como uma ferramenta poderosa no combate à desertificação, tendo também em atenção os nós intermodais, novos pólos de desenvolvimento. Nesta obra conclui-se que a reflexão sobre a cidade e os seus espaços urbanos, depois do surgimento do automóvel, é fundamental para um bom desenvolvimento da mesma e consequentemente para a qualidade desses mesmos espaços.

#### **AA/VV - *Manual de Metodologia e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável*<sup>7</sup>**

Resultado de um estudo elaborado pelas Municípios do Barreiro, Loures e Moita, e com a participação de diversos autores, o “Manual de Metodologia e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável” tem como tema principal, evidentemente, a mobilidade.

Os autores abordam sobretudo a questão da gestão sustentável da mobilidade urbana, reflectindo sobre o problema da gestão do tráfego, e sobre a importância de aliar os sistemas de

---

<sup>6</sup> Moshe Safdie with Wendy Kohn - *The City After the Automobile: An Architect's vision*. New York: Basic Books, A division of Harper Collins Publishers, 1997

<sup>7</sup> AA/VV – C.M. Barreiro; C.M. Loures; C.M. Moita – *Manual de Metodologia e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável*. 2008

transporte ao urbanismo nas propostas de intervenção no território. É também salientada a importância do peão, que deve apresentar prioridade no desenho urbano.

A obra faz referência a planos de mobilidade já elaborados, bem como a políticas de transportes urbanos sustentáveis, sendo descrita uma metodologia de diagnóstico para um plano de mobilidade, bem como os instrumentos para a aplicação desse mesmo plano.

**François Ascher, Mireille Apel-Muller - *La rue est à nous... tous! | The Street belongs to all of us!*<sup>8</sup>**

Nesta obra descreve-se a rua como espaço público por excelência, sendo assim um espaço comum que pode ser usado para diferentes tipos de actividades. A multifuncionalidade de um espaço pode apresentar um papel fundamental na maior utilização do mesmo.

Os autores apresentam um enquadramento histórico sobre a evolução do espaço público na cidade, referindo o surgimento da especialização funcional dos espaços, de carácter geralmente negativo para a vida urbana, bem como uma reacção a essa mesma especialização e à primazia dada aos modos de transporte rodoviários, mencionando que, em certas partes da cidade, o modelo de especialização funcional entrou em crise.

Nesta obra é defendida a coexistência de diferentes funções e modos de mobilidade na rua, sendo referido que o trânsito rodoviário não é agradável mas também não é incompatível com a vida urbana. A estratégia para conviver com o trânsito rodoviário passa pela aceitação de que o mesmo será por vezes abrandado pela presença de lojas, peões, etc. Assim, torna-se possível um espaço com mais gente e, por isso, mais seguro e mais atractivo para os peões.

#### **5.4. Obras e fontes de referência sobre o caso de Chelas**

***AAVV - Plano de urbanização de Chelas*<sup>9</sup>**

Nesta publicação encontram-se documentadas as intenções e objectivos do Plano de Urbanização de Chelas elaborado no início dos anos 60, bem como elementos gráficos que permitem a sua melhor compreensão. É feita também referência aos planos para Chelas que antecedem este Plano de Urbanização, explicando as suas intenções e diferenças em relação a este plano.

Apontando as estratégias dos planos anteriores e redefinindo objectivos para a área, o PUC (Plano de Urbanização de Chelas) pretendia integrar esta zona no conjunto da cidade melhorando a acessibilidade, através da criação de novas infra-estruturas viárias. Para além disso, a criação de um núcleo de equipamento e de actividades de interesse para toda a cidade, a fixação de órgãos de

---

<sup>8</sup> François Ascher; Mireille Apel-Muller - *La rue est à nous...tous! | The Street belongs to all of us!* Vauvert: Au Diable Vauvert, 2007

<sup>9</sup> AAVV – *Plano de urbanização de Chelas*. 2ª Edição, Lisboa: CML, GTH, 1981

interesse colectivo junto às principais vias de distribuição e a preocupação com as zonas verdes, estando prevista a criação de um parque urbano, eram também objectivos fulcrais do plano.

Esta publicação revela-se assim muito relevante na realização desta dissertação, uma vez que permite um entendimento maior do local em estudo.

### **Teresa Valsassina Heitor - *A vulnerabilidade do espaço em Chelas, uma abordagem sintáctica*<sup>10</sup>**

Nesta obra, Teresa Heitor leva a cabo uma investigação sobre a morfologia e configuração do espaço urbano na zona de Chelas, em Lisboa. O objectivo desta investigação é saber se as características físicas do espaço urbano nesta zona da cidade apresentam influência no modo como o mesmo é utilizado, ou seja, na sua vulnerabilidade e no facto do espaço ser alvo de vandalismo por parte da população.

Nesta obra é apresentada uma informação completa e detalhada sobre os planos elaborados para a área de Chelas, suas intenções e objectivos, especialmente sobre o PUC.

Para analisar a área em estudo, Teresa Heitor utiliza um modelo descritivo designado por Análise Espacial (“Space Syntax”). Este modelo, que se baseia numa descrição simplificada do espaço e na teoria dos grafos, permite analisar a estrutura do espaço de acordo com as relações estabelecidas entre todos os espaços que a integram, descrevendo assim o modo como as partes se diferenciam e organizam como um todo. A análise do espaço elaborada segundo este modelo incide especialmente na observação dos movimentos pedonais que os usos do espaço originam, não aprofundando a motivação desses movimentos.

## **5.5. Reflexões sobre a mobilidade pedonal**

Retiramos assim desta revisão da literatura um elenco de **conteúdos, questões** e primeiras **reflexões** que são relevantes para este trabalho, que assim resumimos:

- 1) O espaço público é indicador da qualidade de vida da população.
- 2) Os projectos de espaço público requerem o debate público e a participação dos cidadãos.
- 3) A análise da apropriação humana do espaço urbano é fundamental para o entendimento das características que determinam a qualidade desse mesmo espaço.
- 4) Condições exteriores favoráveis à qualidade dos espaços urbanos e à mobilidade pedonal facilitam a ocorrência de actividades exteriores.
- 5) A multifuncionalidade de um espaço é um factor fundamental para o bom funcionamento da cidade, e para uma maior vivência e utilização dos seus espaços públicos.
- 6) Na elaboração de um espaço público devem ser considerados simultaneamente vários critérios e parâmetros tais como identidade, segurança, acessibilidade ou sustentabilidade.

---

<sup>10</sup> Teresa Valsassina Heitor – *A vulnerabilidade do espaço em Chelas: uma abordagem sintáctica*. Tese de Doutoramento. Lisboa: UTL, Instituto Superior Técnico, 1996

- 7) A unidade formal da cidade, que permite a facilidade da mobilidade pedonal, depende do conveniente traçado do sistema arterial de espaços.
- 8) A mobilidade deve ser uma ferramenta de combate à desertificação, não se devendo descurar os nós intermodais, bem como os novos pólos de desenvolvimento que os mesmos podem atrair.
- 9) A alteração dos actuais hábitos de mobilidade é essencial para uma melhor mobilidade pedonal e humanização do espaço.
- 10) O peão deve representar uma prioridade no desenho urbano e ser considerado na diversidade das suas necessidades e limitações.
- 11) A aplicação dos conceitos de comunidade e de bairro percorrível constituem uma grande mais-valia para os peões.
- 12) A convivência entre peões e trânsito rodoviário só é possível se houver a aceitação de que este será abrandado e compatibilizado (pacificação).

## 6. LIMITAÇÕES

Apesar de ser motivada pelo trabalho elaborado na cadeira de Projecto Final, esta dissertação não tem por objectivo central justificar soluções específicas ali propostas, pelo que a sua contextualização como um exemplo, mais do que como caso de estudo, não cumprirá todas as especificações de um relatório de projecto.

Assim, optámos pelo desenvolvimento do trabalho num plano mais teórico-prático, utilizando alguns elementos recolhidos ou testados no trabalho de projecto, mas concentrando-nos no aprofundamento da questão da mobilidade pedonal enquanto elemento de humanização do espaço público junto a grandes nós viários.

Salienta-se assim, que o enfoque no caso de Chelas ganha em generalidade, quanto à aplicabilidade das conclusões a situações similares, não se apresentando qualquer solução projectual para os problemas diagnosticados, mas sim a percepção da problemática e das estratégias possíveis.

## II. ENQUADRAMENTO TEÓRICO, CONCEITOS E PROBLEMÁTICA

### 1. O ESPAÇO PÚBLICO

*“O espaço público – ou colectivo – tornou-se em duas décadas, no centro de debate sobre as políticas urbanas ao ser tomado como um valor urbano em si mesmo, como algo capaz de suportar ou desencadear outros processos económicos ou culturais, embora nem sempre previsíveis no momento em que se desenha.”<sup>11</sup>*



**Figura 1.** “Las ramblas” em Barcelona, Espanha são um exemplo de um espaço público de qualidade.

Fonte: <http://www.flickr.com>

O espaço público, segundo os autores Jordi Borja e Zaida Muxí (op. cit.), é o espaço onde a vida urbana acontece. É o lugar físico, simbólico e político, de cultura urbana e de cidadania. O espaço público está directamente relacionado com a cidade e, o seu traçado, se realizado como um sistema arterial de espaços, relativamente autónomos aos edifícios, irá fornecer unidade formal à cidade.

O espaço público pode ser condicionado por múltiplas condições tais como: acessibilidade, versatilidade, multifuncionalidade, permeabilidade, segurança, apazibilidade, legibilidade e sustentabilidade. De acordo com as opções do desenho urbano, estas características podem ser fomentadas ou dificultadas. “Las ramblas” em Barcelona, Espanha (Figura 1), apresentam características que as tornam num exemplo de um espaço público de qualidade.

A qualidade do espaço público define a qualidade da cidade onde se insere. Oferecendo a possibilidade de se estar em contacto com os outros, contacto esse indispensável à vida social urbana, o espaço colectivo indica a qualidade de vida dos habitantes da sua cidade. Quanto mais actividade e mais gente possuir um espaço público, mais atractivo este será.

De acordo com Jordi Borja e Zaida Muxí (op.cit.), o espaço público tende fundamentalmente à mescla social, devendo garantir a sua apropriação por diferentes grupos culturais e sociais, e de género e idade distintos. Segundo os mesmos autores, o direito ao espaço público é, em última instância, um direito a exercer, como cidadãos, por todos os que vivem e querem viver nas cidades.

<sup>11</sup> Nuno Portas – “Espaço público e cidade emergente - Os novos desafios”. Pedro Brandão; Antoni Remesar - *Design de Espaço Público: Deslocação e Proximidade*. Centro Português de Design, 2003

## 2. A EVOLUÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

A noção de espaço público, como espaço onde a vida social acontece, é bastante antiga. As cidades gregas e romanas da Antiguidade Clássica provam a existência de desenho urbano já nessa época. No entanto, o urbanismo tal como o conhecemos nos dias de hoje, realizado por especialistas que pensam e desenham a cidade para que, após esse processo, a cidade possa ser construída, surgiu durante o Renascimento.

As cidades da Idade Média, em geral, não se desenvolveram a partir de um plano urbanístico rigoroso, sendo configuradas, em parte, pelos próprios habitantes. Estas cidades evoluíram assim, de acordo com um processo lento, que podia levar centenas de anos, e que permitia uma adaptação contínua da envolvente física do espaço às funções da cidade. Resultantes desse processo, baseado numa multiplicidade de experiências acumuladas ao longo do tempo, nomeadamente da circulação e das necessidades religiosas ou comerciais, surgiram espaços públicos que, ainda hoje, oferecem condições extraordinárias para as actividades no exterior. As cidades medievais, bem como as pequenas povoações de evolução espontânea são cada vez mais populares nos dias de hoje, como atracção turística e como objecto de estudo. A forma como evoluíram, faz com que estas cidades e os seus espaços urbanos possuam qualidades intrínsecas, distintas das que se podem encontrar em cidades de períodos posteriores. Tais qualidades são hoje desejadas e ambicionadas pelas cidades contemporâneas, em aspectos como a escala ou a adaptação aos lugares.



**Figura 2.** Veneza, Itália, a cidade pedonal. A maior cidade europeia do início da Idade Média.

Fonte: <http://commons.wikimedia.org>

### 2.1. O Renascimento e o Período Barroco

Durante o período renascentista deu-se a primeira mudança radical na forma de se fazer urbanismo. Daí em diante, as cidades seriam planificadas, em vez de crescerem espontaneamente. No entanto, este tipo de urbanismo planificado não se focou tanto na importância das áreas entre os edifícios, quanto nos edifícios, existindo uma predilecção pela aparência, pelos aspectos visuais da cidade, valorizando-se princípios de composição, como por exemplo a simetria.

No final do século XVI, após a reforma protestante, o poder papal procura reafirmar-se, constituindo Roma como capital do poder. Roma precisa, assim, de uma arquitectura monumental e

representativa desse poder. Surge então uma nova concepção de espaço urbano, aplicada no projecto do Papa Sisto V para Roma, que quer transformar o residente ou o visitante da cidade num espectador, através da criação de perspectivas monumentais. A intenção é criar emoção e suspense na cidade, garantindo um efeito de surpresa em quem a percorre.

Durante o século XVII e início do século XVIII, Paris, governada por Luís XIV, é a cidade onde se quer afirmar o poder real. A ideia de monumentalidade está presente no espaço urbano, especialmente nas praças reais, semi-públicas, uma vez que as entradas nestas eram pequenas, geralmente marcadas por uma estátua equestre ou por um palácio onde o rei pernoitava.

No século XVIII pode destacar-se a construção da cidade de São Petersburgo, uma cidade feita de raiz, com grandes praças à semelhança de boulevards, abertas para o rio.

Também neste século, após o terramoto de 1755, a cidade de Lisboa é reconstruída, com base numa regularização e ortogonalização da malha urbana. A Praça do Comércio é um exemplo de uma praça real, monumental e marcada por uma estátua equestre, embora alegoricamente dedicada à burguesia nascente.

Este período barroco tem assim em comum um desejo na afirmação de um determinado poder. Esse poder reflecte-se na construção de uma cidade monumental, onde a maioria das fachadas são normalizadas com o intuito de dar um maior ênfase aos elementos marcantes de poder, tais como as estátuas equestres em França, ou os edifícios religiosos ou fontes em Roma.

## 2.2. Os planos de Cerdà e Haussman



**Figura 3.** O Plano de Cerdà, Barcelona, Espanha.

Fonte: <http://daciobcn.wordpress.com/>

Ildefons Cerdà, autor daquele que é considerado por Choay<sup>12</sup>, entre outros, como o primeiro tratado moderno de urbanismo (1867), desenvolveu um plano para a cidade de Barcelona, que pretendia proporcionar à cidade um crescimento ilimitado. O plano, tal como se pode observar na Figura 3, estava assente na ortogonalidade, em quarteirões regulares e em grandes eixos diagonais e transversais, atravessando a cidade, como infra-estruturas de acesso a partir do seu exterior. Cada quarteirão deveria possuir um espaço verde no seu interior e, a uma escala maior, novos espaços de parque e outros equipamentos, organizados como uma rede de espaços públicos.

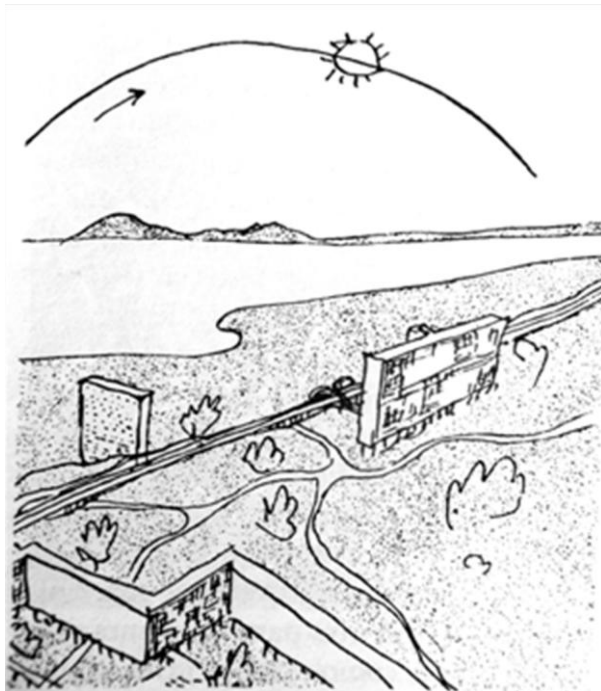
Também em Paris, com o plano de Éugene Haussman, as ruas estreitas e tortuosas foram substituídas por avenidas rectas e largas e todas estas grandes avenidas, conhecidas por boulevards, eram arborizadas. Está subjacente a ideia de cidade como um palco que vive para o exterior, onde as ruas e as fachadas ganham importância.

<sup>12</sup> Francoyse Choay - *O Urbanismo, utopias e realidade, uma antologia*. São Paulo: Perspectiva, 1965



Na cidade do século XIX, os parques públicos bem desenhados e com uma boa manutenção mantiveram-se espaços urbanos agradáveis. Na época, existia o consenso de que o domínio público era digno de atenção, sendo um investimento justificável e apropriado. Segundo os autores Jordi Borja e Zaida Muxí (op.cit.), o século XIX foi um século de destruição e reconstrução da cidade como espaço público, que nos deixou uma síntese entre Haussman e Cerdà.

### 2.3. A “Carta de Atenas”



**Figura 4.** A ênfase dada ao sol, à luz e aos espaços abertos, bem como a eliminação dos espaços públicos urbanos são defendidas no manifesto funcionalista de Le Corbusier.

Fonte: Jan Gehl (op.cit.)

O segundo grande desenvolvimento em termos urbanísticos, teorizado no funcionalismo da “Carta de Atenas”, deu-se por volta de 1930. O funcionalismo prendia-se com os aspectos físico-funcionais das cidades e com critérios para uma arquitectura saudável e fisiologicamente adequada, que se fundamentavam nos conhecimentos médicos desenvolvidos durante o século XIX e início do século XX. Estes critérios chamavam a atenção para a importância de questões como a entrada de luz, o sol, a qualidade do ar, a ventilação, e ainda o contacto dos habitantes com espaços abertos. O desenho de Le Corbusier, apresentado na Figura 4, ilustra precisamente a preocupação com estas questões. Mas na década de 30 do passado século ninguém sabia como seria realmente a vida nas novas cidades, construídas de acordo com as ideias

funcionalistas que incluíam a especialização da função circulatória, a divisão das vias consoante a sua capacidade (modelo dos 7V) e a separação das vias em relação aos edifícios permitindo a melhor insolação com o objectivo de uma edificação saudável.

De acordo com Jan Gehl (op.cit.), as consequências do urbanismo funcionalista na envolvente social não foram previstas na totalidade, pois não se reconhecia a influência do edificado nas actividades exteriores e, por conseguinte, numa série de possibilidades sociais. Pelo contrário, os urbanistas pensavam que as extensas superfícies de relvado entre os edifícios seriam o cenário óbvio de inúmeras actividades recreativas e de uma vida social rica. Esta visão do espaço verde como elemento unificador dos projectos de edificado não era questionada.

Enquanto a cidade até ao século XIX, com o seu respectivo desenho e dimensões, congregava as pessoas e os acontecimentos em ruas e praças, fomentando a circulação pedonal e a permanência no exterior em interacção com os edifícios, as zonas suburbanas e os projectos de

edificação funcionalistas da primeira metade do século XX faziam exactamente o contrário, isolando os edifícios e as funções urbanas.

Uma revisão de alguns dos princípios de desenho mais comuns nos projectos de edificação funcionalistas mostra os efeitos deste tipo de urbanismo na vida dos espaços exteriores.

### 3. A “MORTE” DA CIDADE TRADICIONAL

O século XX tem sido frequentemente classificado não apenas como o século das cidades, mas também como o da morte das cidades tradicionais, nomeadamente pela autora canadiana Jane Jacobs (op.cit.).

De acordo com Jane Jacobs (op.cit.), existem vários factores que contribuíram para o que diz ser o “saque das cidades”. Um desses factores prendeu-se com a elaboração de projectos residenciais cujo resultado não foi o mais favorável. Os projectos de habitação de baixo rendimento acabaram por dar origem a uma maior delinquência e vandalismo, do que o existente nos bairros de lata que vieram substituir. Os projectos de habitação de médio rendimento tornaram-se zonas áridas, desprovidas de qualquer animação ou sinal de vida urbana. E, por fim, os projectos residenciais de luxo tentaram atenuar a sua futilidade com uma vulgaridade insípida. Segundo a mesma autora, para além dos projectos residenciais, existem ainda outros projectos que, falhando os seus propósitos, contribuíram para a “destruição” das cidades tradicionais. São construídos centros culturais incapazes de apoiar uma boa livraria, centros cívicos que são evitados por todos menos pelos vagabundos, centros comerciais que são imitações mediócras das estandardizadas cadeias de lojas suburbanas, passeios que partem de sítio nenhum e se encontram ausentes de peões, e finalmente estradas que destroem as grandes cidades.

Para além de Jane Jacobs (op.cit.), muitos outros autores partilham a ideia de morte da cidade tradicional e do espaço público. O arquitecto Moshe Safdie (op.cit.) afirma que as premissas físicas da cidade tradicional, tais como a circulação pedonal contínua ou um domínio público bem definido desapareceram com a cidade moderna e com o automóvel.

O funcionalismo representou evidentemente um ponto de viragem na forma de se fazer urbanismo, mas a popularização do automóvel trouxe também mudanças sem paralelo na construção das cidades contemporâneas. A maior parte do recente desenvolvimento em algumas cidades foi gerado por vias rodoviárias, baseado num modelo que não se relaciona de forma alguma com o movimento pedonal.

Verificou-se então o crescimento de numerosas zonas suburbanas, que se caracterizam por uma grande dispersão entre pessoas, acontecimentos e funções. Por vezes, a dispersão dos acontecimentos é tão extrema, que os mesmos se deixam de produzir. Esta dispersão e falta de interacção entre as diferentes actividades provocaram a eclosão de novas formas urbanas e de novos edifícios, tais como os grandes centros comerciais, ou os complexos de escritórios suburbanos (“office park”), que se apresentavam como factor de modernidade, usufruindo de boas

acessibilidades rodoviárias. De acordo com António Pérez Babo<sup>13</sup>, surgiram ainda preferências sociais relacionadas com a forma de habitar, que se materializaram em condomínios fechados e em novos bairros que apregoavam o contacto com a natureza e com o espaço rural. Por outro lado, os bairros antigos das cidades são remodelados e os seus parques de estacionamento, bombas de gasolina, grandes entidades financeiras, etc., contribuem para reduzir o número de pessoas e de acontecimentos.

A tendência para o aparecimento de espaços privados de utilização colectiva, em edifícios privados, da qual são exemplo os centros comerciais, consiste numa reacção à ausência do antigo espaço público, e numa procura de um espaço controlado e seguro. Mas esta tendência resulta, quase sempre, num encerramento efectivo de pessoas e de actividades em espaços confinados e socialmente segregados. À medida que as ruas tradicionais de comércio e negócio local foram substituídas por torres comerciais, estacionamento, e centros comerciais orientados para o interior, foram-se danificando. Com o desenvolvimento urbano têm-se manifestado constantemente os efeitos negativos das novas estratégias polarizadoras e de privatização.

No panorama descrito, quando a actividade dos edifícios é separada da circulação pedonal, o nível de actividade natural da rua, resultante da vida quotidiana dos residentes, decresce e a envolvente deteriora-se.

As ruas e os espaços públicos, vazios de gente e de acontecimentos, adquirem o carácter de terras de ninguém.

A desintegração destes espaços e a sua gradual transformação em lugares sem qualquer interesse são factores que contribuem para o vandalismo e para a delinquência na cidade.

Os sistemas de transporte, baseados no automóvel, bem como o desenho espacial dos projectos de edificação, que separavam os edifícios das vias, contribuíram para reduzir as actividades no exterior.

A cidade despova-se, tornando-se cada vez mais aborrecida e insegura.

#### **4. A MUDANÇA DE PARADIGMA, O RETORNO AO ESPAÇO PÚBLICO**

Apesar das estratégias desacertadas de urbanismo, levadas a cabo durante a maior parte do século XX, tem-se vindo a verificar uma mudança positiva de paradigma no modo de pensar e fazer a cidade.

De acordo com os autores Jordi Borja e Zaida Muxí (op.cit.), os movimentos levados a cabo pelos cidadãos nas últimas décadas forneceram importantes contribuições para a gestão da cidade e para o urbanismo do final do século XX. Essas contribuições prendem-se com a revalorização do lugar, do espaço público, do ambiente urbano, da qualidade de vida, da dialéctica bairro-cidade, do policentrismo, da cidade moderna, etc. Para além disso, há a exigência de uma democracia que inclua uma participação nos planos e projectos, bem como de programas integrados, de uma gestão

---

<sup>13</sup> António Pérez Babo – “Mobilidade e programação estratégica”. *Manual de Metodologia e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável*. AA/VV – C.M. Barreiro; C.M. Loures; C.M. Moita – 2008

de proximidade, e da recuperação de protagonismo dos governos locais na política urbana. Como consequência ou premissa dos critérios anteriores, há uma recreação do conceito de cidadão como sujeito da política urbana, que intervém na construção e gestão da cidade. Assim, todos os cidadãos aceitam e respondem aos desafios das dinâmicas das políticas urbanas.

Os mesmos autores referem ainda a existência de uma reacção periódica e regular na história da cidade e do urbanismo, quando a evolução da cidade existente dá prioridade ao edificado e às vias rodoviárias, quando os espaços se especializam devido à segregação social ou à zonificação funcional. Quando a cidade perde qualidade de auto-representação, produz-se uma reacção social e cultural de retorno ao espaço público. É uma reacção oportuna e necessária para evitar o desastre urbano. Esta teoria pode ser comprovada observando o que tem vindo a acontecer nas cidades contemporâneas que, ao valorizarem as características da cidade e da vida urbana produzem uma contra-acção em relação ao discurso da “morte da cidade”.

Actualmente são numerosos os exemplos nos quais as qualidades do espaço público são reconsideradas, tanto em propriedade pública como privada: áreas comerciais que reproduzem ruas e praças e que já não são espaços fechados e exclusivos; estações e hospitais que são também equipamentos multifuncionais; e equipamentos universitários e culturais que abandonaram a concepção de elementos separados e “palácios-fortaleza” para se converterem em Campus ou outros elementos animadores e articuladores de áreas urbanas, criando espaços de transição com a envolvente.

No mundo inteiro, os centros das cidades, anteriormente dominados pelos automóveis, são agora recuperados e transformados em sistemas de ruas pedonais, e atribui-se um valor de centralidade a velhos bairros populares. A vida nos espaços públicos aumentou significativamente, embora muito mais motivada pelo lazer e pelo turismo do que pela vida quotidiana dos residentes. Nem sempre se desenvolveu uma completa vida de cidadania, social e recreativa, uma vez que em muitas destas intervenções, se produz uma nova especialização (cultural, turística, comercial) dos centros urbanos e uma “gentrificação”<sup>14</sup>. Uma política urbana activa e permanente, e uma gestão descentralizada podem limitar estes processos e manter áreas de carácter inclusivo, popular e de refúgio.

A crescente simpatia e atenção pelos centros históricos cultivou a ideia de que o modelo urbano de cidade tradicional é o que mais se adequa a uma vida urbana de qualidade, o que apresenta maiores potencialidades de inclusão e progresso sociais, e tem conduzido à formulação de novas propostas urbanas. Estas propostas, sem ambicionarem um regresso ao passado, constituem uma inversão das tendências actuais de ocupação do território e das políticas de transportes. São defendidos os conceitos de cidade compacta, por oposição à cidade fragmentada, de urbanismo de proximidade, baseado na mobilidade e acessibilidade pedonal, e de mistura de usos em vez de espaços monofuncionais. O regresso do espaço público deve constituir a base das novas políticas urbanas, o que obriga a um papel mais activo e colaborativo da cidadania.

---

<sup>14</sup> O termo gentrificação (“gentrification”) foi introduzido pela socióloga britânica Ruth Glass em 1964, e consiste no enobrecimento urbano de um local, de onde são retirados os residentes tradicionais, geralmente de classes sociais menos favorecidas, e que sofre uma intervenção urbana, que leva à sua valorização imobiliária.

Um exemplo desta mudança de paradigma no urbanismo das últimas décadas é o surgimento de um movimento de desenho urbano, denominado “New Urbanism”, que nasceu no início da década de 1980, nos Estados Unidos. Embora este seja um movimento recente, os seus princípios baseiam-se em ideias antigas. Os urbanistas do “New Urbanism” defendiam a redução do trânsito rodoviário e a cidade compacta, em vez da expansão desordenada da cidade que está na origem do aparecimento das áreas suburbanas. O objectivo deste novo urbanismo é a construção de bairros percorriáveis, que apresentem um forte sentido de comunidade, incorporando assim as qualidades e vivências que possuíam os bairros antigos. Os bairros construídos de acordo com os princípios deste movimento apresentariam a função habitacional agrupada com outras funções. Os moradores destes bairros poderiam deslocar-se a pé para todos os locais que necessitassem, desde escolas, a lojas, a equipamentos culturais, a parques e a outros serviços. Os próprios edifícios e áreas recreativas são dispostos de modo a fomentar o sentimento de proximidade da comunidade.

Os defensores do “New Urbanism” também consideram relevante a arquitectura sustentável, a preservação histórica e a acessibilidade. Embora este tipo de urbanismo se tenha tornado popular é também criticado por muitos, que acreditam que o planeamento excessivo e homogéneo das cidades as torna artificiais ou desadequadas à vida urbana actual. Outros crêem que os residentes dos novos bairros planeados segundo este urbanismo, estão limitados por regras de zonamento se quiserem construir ou remodelar, ou ainda que nas zonas novas das cidades o processo de reabilitação tem outras prioridades de espaço público e equipamento. Para além disso, deve salientar-se que as soluções propostas por este tipo de urbanismo, que são viáveis nos centros históricos, não se podem aplicar da mesma forma num ambiente periférico, onde uma perspectiva nostálgica não é suficiente para resolver os problemas que lhe estão inerentes.

Apesar das críticas, as ideias subjacentes ao “New Urbanism” revelam-se uma tendência actual, subscrita por arquitectos como Richard Rogers<sup>15</sup>, que defende o planeamento sustentável das cidades, não contradizendo a teoria desenvolvida por autores como François Ascher<sup>16</sup> que defende a complexidade e a diversidade da cidade.

## 5. CONCLUSÃO: A PROBLEMÁTICA DA MOBILIDADE

Actualmente a mobilidade gera oportunidades para uma maior interacção entre as pessoas, ampliando o leque de espaços de encontro. Para uma boa mobilidade, é essencial um conveniente sistema de transportes. No entanto, segundo os autores Jordi Borja e Zaida Muxí (op.cit.), a mobilidade e a acessibilidade não dependem apenas de sistemas de transporte adequados à população, mas também da diversidade e da distribuição de centralidades, da qualidade urbana e das ofertas de serviços nas zonas menos atractivas, que as possam dotar de algum interesse.

---

<sup>15</sup> Richard Rogers – *Cities for a Small Planet*. Paperback, Basic Books, 1998

<sup>16</sup> François Ascher – *Les Nouveaux Principes de l'urbanisme*. Paris: Éditions de L'Aube, 2004

### 5.1. A mobilidade e acessibilidade pedonais

Os peões apresentam um papel fundamental na vida das cidades. Sem eles, a rua torna-se vazia e, conseqüentemente insegura. O desenho urbano deverá, antes de mais nada, dar prioridade às pessoas e, portanto, à mobilidade pedonal. É fundamental para um desenho urbano de sucesso que as pessoas possam: mover-se facilmente e com confiança, permanecer nas cidades e nas zonas residenciais, desfrutar dos espaços, dos edifícios e da vida da rua, e encontrar-se e reunir-se com outras pessoas. Como afirma Jan Gehl (op.cit.), não basta apenas criar espaços que permitam que as pessoas se desloquem de um sítio para o outro, mas também devem haver condições favoráveis para deambularem e se entreterem nesses espaços, assim como para participarem num amplo leque de actividades sociais e recreativas.

Os espaços públicos devem ser acessíveis a todos os grupos da população quer fisicamente, podendo responder às necessidades especiais, por exemplo das pessoas com mobilidade reduzida, quer socialmente, podendo ser utilizados por todos os indivíduos independentemente do sexo, nível etário e social, nacionalidade, raça, etnia, convicção política ou religiosa. De acordo com Pedro Brandão (2002), a mobilidade e a acessibilidade pedonal dependem de factores como:

- 1) A localização e a distribuição de usos;
- 2) A oferta em termos de meios de transporte;
- 3) Os condicionamentos da locomoção, ou seja, a quantidade e a tipologia dos obstáculos com que nos deparamos num determinado percurso, da topografia do terreno ao tipo de material em que um percurso é construído;
- 4) As soluções e dispositivos de apoio às pessoas com mobilidade condicionada;
- 5) O sexo (em geral as mulheres têm menor mobilidade que os homens) e os grupos etários (idosos e crianças têm menor mobilidade);
- 6) Os níveis de rendimento e a categoria socio-profissional (um maior poder económico significa um maior padrão de mobilidade e o tipo de profissão pode determinar maiores percursos casa-trabalho);
- 7) A tradição cultural (as deslocações de longa distância geralmente não são bem encaradas).

Assim é fundamental que o desenho do espaço público considere soluções que:

- 1) Evitem a criação de barreiras arquitectónicas ou, pelo menos, contribuam para a sua separação;
- 2) Promovam a definição de alinhamentos/enquadramentos na implantação de mobiliário urbano, árvores, suportes de iluminação, etc.;
- 3) Promovam a separação entre redes de circulação (pedonal, bicicletas, veículos motorizados...);
- 4) Prevejam a delimitação/vedação de determinados espaços e equipamentos (parques infantis, recintos desportivos, arruamentos...);
- 5) Promovam a segurança no atravessamento de vias de circulação intensa (através de percursos pedonais desnivelados, por exemplo);

- 6) Contribuam para a superação de locais com declives acentuados (através de rampas, elevadores, escadas...);
- 7) Prevejam o bom desempenho de veículos de serviços (veículos de bombeiros, ambulâncias, recolha de lixo...).

## 5.2. Condições e obstáculos à mobilidade pedonal

As exigências determinadas fisicamente e psicologicamente, com respeito à envolvente física são comuns a todas as formas de circulação a pé. Quando caminham, as pessoas preferem percursos directos, atalhando o percurso sempre que podem. No entanto, a mobilidade pedonal está muitas vezes condicionada por diversos **obstáculos** ou **barreiras** que consistem em limitações mais ou menos impeditivas da circulação.

Podemos considerar que existem duas categorias de barreiras à mobilidade pedonal: estruturais e não-estruturais<sup>17</sup>:

- As **barreiras estruturais** podem ser: naturais se estiverem relacionadas com a topografia do terreno (declives acentuados, desfiladeiros...) ou com a presença de rios ou lagos; ou artificiais se consistirem em grandes estruturas viárias, grandes construções, grandes enclaves, zonas restritas, áreas vazias ou áreas verdes, ou limites físicos ou visuais, tais como muros, vedações, etc.;
- As **barreiras não estruturais** estão relacionadas com o nível de conforto ambiental, com o nível de conforto da própria estrutura urbana (estado do pavimento, existência ou não de determinados elementos ou obstáculos) e com o sentimento de segurança do espaço (visibilidade do espaço a percorrer, sinais de vandalismo, estado de conservação da envolvente).



**Figura 5.** As múltiplas vias rodoviárias e a linha de comboio da Av. 24 de Julho em Lisboa constituem barreiras estruturais à mobilidade pedonal

Fonte: <http://maps.google.pt/>

<sup>17</sup> In: Inês Rodrigues Rita – *Obstáculos ao Movimento Pedonal em Contexto Urbano - Para uma metodologia de análise. Um caso de estudo. Percurso Urbano em Sete Rios (Lisboa)*. Tese de Mestrado. Lisboa: UTL, Instituto Superior Técnico, 2008

Muitas das vezes, as soluções de projecto adoptadas para o atravessamento de peões consistem em **desnivelamentos**. De acordo com Jan Gehl (op.cit.) estas estruturas devem evitar-se mas, sendo construídas, devem obedecer a regras, tais como:

- É muito importante que as pessoas percebam imediatamente o percurso, que deve ser o mais horizontal possível e não deve interromper a direcção nem o ritmo da marcha. É mais fácil o movimento através de subidas ou descidas curtas e graduais, do que por outras longas e bruscas;



**Figura 6.** Exemplo do uso de escadas e de rampa no nó viário da Bela Vista, Lisboa. O percurso em rampa cumpre as regras de acessibilidade mas parece longo e penoso de se fazer.

Fonte: Foto do autor

- Actualmente atribui-se cada vez mais importância à questão da acessibilidade para pessoas com mobilidade condicionada, por isso, e de acordo com o guia “Acessibilidade e Mobilidade para Todos”<sup>18</sup>, sempre que exista um desnivelamento deve haver uma rampa, mesmo que exista também uma escadaria. Mesmo a escadaria em rampa (escadaria com degraus de inclinação até 6% e cuja largura do cobertor é maior ou igual a 0,75m) deve constituir uma solução alternativa, devendo sempre haver uma rampa alternativa à mesma;

- O que é fisicamente acessível está relacionado com o que é psicologicamente mais acessível.



**Figura 7.** Um pavimento em mau estado de conservação constitui um obstáculo à mobilidade pedonal.

Fonte: <http://www.dn.pt>

A circulação pedonal é muito sensível ao pavimento e às **condições da superfície**. Por isso, as condições adversas da superfície também podem constituir uma barreira não estrutural. De acordo com Pedro Brandão (2002), os materiais e as tecnologias utilizados na construção dos pavimentos também são importantes para o conforto dos peões e devem ser escolhidos considerando as suas condições de acessibilidade, durabilidade e manutenção.

<sup>18</sup> AA/VV – *Acessibilidade e Mobilidade para Todos. Apontamentos para uma melhor interpretação do DL 163/2006 de 8 de Agosto* – Secretariado Nacional de Reabilitação e Integração de Pessoas com Deficiência, 2006/2009



O **conforto ambiental** é outro dos factores que pode contribuir para a apazibilidade de um espaço. A existência de vegetação contribui para a melhoria da qualidade do ar, e o uso de árvores de folha caduca, por exemplo, permite filtrar o calor e a poluição no Verão, ao mesmo tempo que não impede a passagem de luz solar no Inverno, para além de poder conferir ao espaço um carácter de refúgio e proporcionar sombreamento.

Os espaços públicos devem estar também protegidos do ruído através da sua orientação e implantação. Para tal, poderão ser utilizadas barreiras (muros, taludes, vegetação...), ou poderá sobrelevar-se o espaço público relativamente às vias de trânsito, devendo sempre escolher-se o pavimento do espaço de acordo com o seu comportamento acústico. Outro tipo de factor relacionado com o conforto ambiental é a qualidade visual, que se prende com a existência de iluminações natural e artificial adequadas no espaço público.



**Figura 8.** Arborização na Av. Duque D'Ávila, Lisboa.  
*Fonte: <http://opengalleries.org/>*



**Figura 9.** O "High Line" em Nova Iorque é um excelente exemplo de um espaço público sobrelevado.  
*Fonte: <http://blogjustdifferent.wordpress.com/>*

Por fim, o **sentimento de segurança** no espaço público é fundamental para que as pessoas usufruam do mesmo. O espaço e os equipamentos nele presentes devem ser resistentes ao vandalismo, bem como apresentar uma manutenção que lhes permita um bom estado de conservação. Para além disso, contribui também para a sensação de segurança a visibilidade do espaço a percorrer. A iluminação, por exemplo, pode facilitar a vigilância e tornar a utilização nocturna do espaço viável e confortável.

Uma vez que andar a pé requer certas exigências físicas, **a distância** pode ser considerada um obstáculo à mobilidade pedonal. De acordo com Pedro Brandão (2002), o raio de acção do peão é influenciado pelas relações entre os diversos destinos de um indivíduo, pelas distâncias de tempo prováveis, que dependem de factores como a idade do indivíduo, a sua condição física, o tempo de que dispõe, etc., e pela frequência ou intensidade de uso dos trajectos e dos obstáculos.

Segundo Jan Gehl (op.cit.), as distâncias aceitáveis para andar a pé resultam de uma inter-relação entre o comprimento da rua e a qualidade do percurso. O traçado de percursos pedonais rectos e longos deve ser evitado. Uma rede pedonal que alterne ruas e pequenas praças provocará frequentemente o efeito psicológico de fazer com que as distâncias a pé pareçam mais curtas, porque o trajecto se subdivide de maneira natural em etapas acessíveis.



**Figura 10.** Os percursos pedonais rectos e longos fazem com que as distâncias pedonais pareçam mais longas. Aqui pode observar-se um percurso com essas características no Bairro das Amendoeiras em Marvila, Lisboa.

Fonte: <http://maps.google.pt/>

Finalmente, em oposição às barreiras à mobilidade pedonal, devem ser considerados os **elementos atractores**, geradores de movimento no contexto urbano. Esses elementos atractores podem ser os equipamentos e serviços existentes em determinado local, ou os acessos a transportes públicos. De acordo com Llewelyn-Davies<sup>19</sup>, os equipamentos locais reúnem os residentes, reforçam a comunidade e desencorajam o uso do automóvel. Assim, numa estrutura de mobilidade devem ter-se em consideração as distâncias a pé a partir desses equipamentos.

### 5.3. O automóvel, a actividade económica e as grandes infra-estruturas

A forma como as pessoas se deslocam sofreu grandes mudanças com a popularização do automóvel, responsável por inúmeros impactos de carácter socioeconómico e ambiental, que se reflectem negativamente na qualidade da vida urbana. O automóvel trouxe tais ganhos em termos de velocidade, flexibilidade e independência, que se tornou naturalmente dominante, contribuindo para a expansão dos territórios urbanos e para a propagação e legitimação de uma **abordagem urbanística focada no automóvel**.

No entanto, de acordo com os autores François Ascher e Mireille Apel-Muller (2007), este tipo de abordagem acabou por progressivamente encontrar novas **limitações**:

- Os urbanistas e os engenheiros de transporte tiveram cada vez mais dificuldades para gerar as ruas de que os automóveis precisavam nos centros das cidades, enfrentando obstáculos económicos e sociais: as reacções dos cidadãos perante o transtorno do tráfego ou a destruição dos patrimónios urbanos;

---

<sup>19</sup> Llewelyn-Davies - *Urban Design Compendium*, English Partnerships, The Housing Corporation, 2000

- Com a dificuldade em resolver os problemas criados pela multiplicação dos modos de transporte e pela diferenciação de velocidades, o modelo de distribuição do espaço entrou então em crise em certas zonas da aglomeração.
- Para aumentar o rendimento dos estabelecimentos comerciais é preciso que a actividade comercial seja acessível tanto aos transeuntes, como ao trânsito automóvel, para que o comércio possa entrar em contacto com diferentes fluxos de circulação;
- Há um retorno a um imaginário urbano no qual a urbanidade, ou seja a adequação de um lugar e dos seus usos, tende à mistura, à variedade e ao inesperado, o que à escala metropolitana também se pode traduzir em novas centralidades.

Para além destes factores, de acordo com António Pérez Babo (op.cit.) existem outros que têm criado as condições para o lançamento de **novos conceitos, práticas e projectos** que possam responder às necessidades de mobilidade de pessoas e bens, mas com menores impactes ambientais e sem excluir os que não possuem ou não podem utilizar o automóvel:

- O aumento dos impactes ambientais associados ao sector dos transportes;
- A relativa escassez de recursos energéticos derivados do petróleo;
- A maior consciência ambiental da população urbana mais instruída e dos próprios poderes políticos.

As **infra-estruturas e sistemas de mobilidade** desempenham um papel fulcral na organização da cidade actual, quando integradas no desenho da paisagem e do espaço público. As infra-estruturas têm sido geralmente consideradas como agressões inevitáveis ao espaço público dos cidadãos, ou não foram tratadas para outros usos senão o específico da sua função. No entanto, actualmente podem observar-se novas exigências e soluções de desenho ou de tratamento e reconversão de infra-estruturas já existentes tais como, áreas ferroviárias, portos, canais e viadutos, quartéis, indústrias obsoletas, e outras áreas.

A crescente complexidade das infra-estruturas levanta questões acerca da **coexistência de mobilidades e velocidades diferentes**, em diversos modos de deslocação - a multimobilidade. Uma vez que é irracional pensar que se poderia erradicar o automóvel das cidades, é necessário elaborar estratégias para que se consiga uma convivência confortável entre os diferentes sistemas de mobilidade. O trânsito automóvel é incómodo mas não é, de modo algum, incompatível com a vida urbana. A estratégia para esta convivência passa, segundo François Ascher e Mireille Apel-Muller (2007), por aceitar que o trânsito será por vezes abrandado pela presença de lojas, peões, etc. Os subúrbios mostram que o desejo de separar o trânsito da vida urbana aumenta a dependência do automóvel. Então, talvez o uso do automóvel possa ser reduzido através da integração dos automóveis na cidade.

De acordo com Jane Jacobs (op.cit.), os conflitos entre peões e veículos dão-se especialmente pelo esmagador número de veículos, sendo todas as necessidades dos peões, à excepção das mínimas, gradualmente sacrificadas. Não se pode pensar no trânsito da cidade como um duelo entre

peões e automóveis, fixando a segregação de cada um como objectivo principal. Ter em consideração os peões equivale a pensar na diversidade, vitalidade e concentração de usos na cidade. O problema reside em como reduzir o número de veículos na superfície, e permitir que os que aí restam trabalhem mais, e mais eficientemente o que, favorecendo a ideia de enterramento de grandes infra-estruturas urbanas, permite criar na superfície espaços que reconciliam o trânsito e variadas actividades.

Conclui-se assim que, embora nem a via rápida nem a rua exclusivamente pedonal estejam em vias de desaparecer, estão reservadas a situações específicas e tendem a combinar-se hoje com outras formas de ruas, tornando possível a existência paralela de ruas monofuncionais e multimodais - o conceito da **intermodalidade**.

#### **5.4. O transporte público e a intermodalidade**

Todos os dias, a maioria das pessoas que vive ou trabalha nas cidades usa um ou mais eixos intermodais, sítios que conectam diferentes meios de transporte. Actualmente, combinando o modo de viajar às circunstâncias, a intermodalidade tornou-se uma condição necessária para que as pessoas se possam movimentar na cidade e percorrer longas distâncias em relativamente pouco tempo.

De acordo com Moshe Safdie (op.cit.), os nós de transporte devem estar localizados tanto nos centros das cidades tradicionais, como nas concentrações urbanas que têm vindo a evoluir ao redor das cidades existentes. Atraindo investimento privado de todos os tipos e investimento público em infra-estruturas e instituições, estes nós de transporte agrupariam o novo desenvolvimento em concentrações.

### III. CASOS DE REFERÊNCIA

De seguida apresentam-se três exemplos, que pelas suas características físicas e qualidades espaciais são considerados casos de referência para o caso de estudo desenvolvido no âmbito desta dissertação.

#### 1. O PARQUE DA TRINITAT, BARCELONA



**Figura 11.** Mapa de localização: Parque da Trinitat

Fonte: <http://maps.google.pt/>

**Legenda:** 1 - Bairro da Trinitat; 2 - Parque da Trinitat; 3 - Rio Besòs

O Parque da Trinitat está localizado no bairro da Trinitat, na cidade de Barcelona, e foi inaugurado no ano de 1993.

A principal característica deste parque urbano é justamente a sua localização, no meio do nó viário da Trinitat. De acordo com os autores Jordi Borja e Zaida Muxí (op.cit.), esta é a primeira experiência de transformação dos tradicionais “espaguetes” de ramais direccionais num enorme espaço giratório, que aproveita o seu interior como parque urbano

equipado. Sendo a grande porta norte da cidade, a sua organização giratória permite dirigir o tráfego em vários sentidos.

O Parque da Trinitat encontra-se limitado a Noroeste pelo Bairro da Trinitat, a Nordeste pelo Rio Besòs e a Sul por um bairro industrial.

#### 1.1. Usos do espaço

O Parque da Trinitat apresenta variados espaços de lazer tais como, campos de ténis, campos de basquete, campos de andebol, um lago, esculturas, uma pista de carros telecomandados, uma zona de churrascos e uma zona de hortas. Estes espaços são muito concorridos aos fins-de-semana, durante os quais aí se juntam muitas pessoas que costumam estender-se nos relvados, passear, fazer piqueniques, utilizar as instalações anteriormente referidas, tratar das suas hortas, etc.



**Figuras 12, 13, 14 e 15.** Parque da Trinitat: zona do lago, parque de merendas, campos de jogos, hortas.

Fontes: <http://www.davidmalda.com/> (figuras 12, 13, 15); <http://www.trivago.com> (figura 14)

## 1.2. Mobilidade, intermodalidade e pedonalização

Como referido anteriormente, o Parque da Trinitat está localizado no meio de um nó viário. No entanto, tal não significa que os acessos ao parque sejam facilitados para quem quer aí chegar de automóvel. As diversas vias de tráfego que limitam o parque apresentam-se como grandes acessos à cidade não tendo como função o acesso ao parque, que não se consegue realizar por estas vias rodoviárias. O único acesso ao parque por automóvel é através da “Via de Bàrcino”, a rua que estabelece a ligação entre o parque e o Bairro da Trinitat. Ainda assim, o estacionamento é difícil para os automóveis uma vez que, na extensão da “Via de Bàrcino” mais próxima da entrada do parque, não é permitido o estacionamento, vendo-se os condutores obrigados a estacionarem no interior do bairro habitacional da Trinitat, longe da entrada do parque. Os veículos de serviços têm um acesso ao parque através da via “Passeig de Santa Coloma”, localizada a sul do parque. Dadas as circunstâncias, parece que o uso do automóvel para quem visita o parque é desincentivado.

No entanto, não se pode considerar que a mobilidade para o Parque da Trinitat seja deficitária. O que possibilita uma boa mobilidade para este espaço público é especialmente a localização de uma saída de metro, transporte muito utilizado na cidade, no interior do próprio parque (estação de “Trinitat Vella”), que permite assim que este seja visitado por pessoas de todas as zonas de Barcelona. Para além disso, os moradores do Bairro da Trinitat, adjacente ao parque, usufruem de um acesso privilegiado ao mesmo.

Em termos de proximidade pedonal, o Bairro da Trinitat é o único capaz de usufruir do Parque da Trinitat, uma vez que este é limitado a Nordeste pelo Rio Besòs e a Sul por um bairro industrial.



**Figura 16.** “Nus de La Trinitat”: Nó da Trinitat

Fonte: <http://www.vulgare.net>



**Figura 17.** Saída de metro: estação “Trinitat Vella”

Fonte: <http://www.davidmalda.com/>

Em termos de intermodalidade, o Parque da Trinitat não é um bom exemplo uma vez que:

- O parque não possui estacionamento para automóveis próximo da sua entrada;
- Não existe um terminal de autocarros próximo do parque, havendo apenas algumas paragens no interior do bairro da Trinitat, em geral com uma longa distância pedonal ao parque;
- O metropolitano é o único meio de transporte eficiente para chegar ao parque.



**Figura 18.** Entrada no Parque da Trinitat

Fonte: <http://maps.google.pt/>

O Parque da Trinitat está encostado, a Ocidente, ao seu bairro vizinho, o Bairro da Trinitat, o que permite que os moradores deste bairro se possam deslocar facilmente a pé para o parque, sem obstáculos à sua mobilidade. Na Figura 18 pode observar-se a entrada do Parque (à esquerda) através do bairro da Trinitat (à direita). A estrada corresponde à “Via de Bàrcino”, já referida.

Com múltiplas vias de convergência de tráfego é certamente uma localização pouco óbvia para um parque urbano, que se pretende agradável e sem ruído. No entanto, o facto de existirem espaços de separação constituídos por árvores ou por vegetação densa permite o afastamento do parque ao seu contexto imediato, ao ponto de não se conseguir ver nenhuma das vias de tráfego do interior do parque. Esta característica permite que o parque se mantenha um local com uma boa qualidade de conforto ambiental para os peões.

## 2. GARE DO ORIENTE, LISBOA



**Figura 19.** Mapa de localização: Gare do Oriente

Fonte: <http://maps.google.pt/>

**Legenda:** 1 - Estação de comboios; 2 - Gare de autocarros; 3 - Av. Dom João II; 4 - Centro Comercial Vasco da Gama; 5 - Alameda dos Oceanos; 6 - Parque das Nações; 7 - Rio Tejo

O projecto para a Gare do Oriente foi elaborado no âmbito de um conjunto de intervenções planificadas para Lisboa aquando da Expo'98, que procuravam transformar uma zona industrial relativamente degradada numa área multifuncional de serviços, comércio, escritórios e habitação. A principal intenção deste projecto, da autoria do Arquitecto e Engenheiro Santiago Calatrava, era a criação de uma nova estação, central na cidade, que funcionasse como gare intermodal, e que viesse a tornar-se no principal interface de transportes de Lisboa.

Uma das características deste projecto é a sua relação com o tecido urbano. A opção de elevar a linha férrea, eliminando a barreira física que esta constituía, permitiu a ligação entre a cidade e o Rio Tejo. A estação de comboios encontra-se numa plataforma de betão armado, elevada dezanove metros acima da rua, e coberta por uma estrutura de vidro e metal.

### 2.1. Usos do espaço

A Gare do Oriente é um espaço dotado de múltiplas qualidades. Uma delas é a sua localização numa zona plena de comércio e serviços, junto ao grande espaço de lazer, recreação e restauração que é o Parque das Nações. Para além das galerias comerciais integradas na própria gare, existe ainda o Centro Comercial Vasco da Gama, com ligação directa à gare pelo piso subterrâneo. Existe também um acesso directo entre o piso superior, correspondente à estação de comboios, e o centro comercial, através de um grande passadiço, como se pode ver na Figura 20, que marca a paisagem, mas que actualmente se encontra encerrado.





**Figura 20.** Passadiço entre a estação de comboios da Gare do Oriente e o Centro Comercial Vasco da Gama.

Fonte: Foto do autor



**Figura 21.** Galerias comerciais na Gare do Oriente.

Fonte: Foto do autor

## 2.2. Mobilidade, intermodalidade e pedonalização



**Figura 22.** Praça de táxis na zona da gare de autocarros na Gare do Oriente.

Fonte: Foto do autor

A zona da Gare do Oriente constituiu um novo pólo de desenvolvimento na cidade de Lisboa. A Gare do Oriente representa um importante papel aglutinador desse pólo, bem como de ligação aos vários locais da cidade, impedindo que a zona se torne num bairro periférico e isolado. As suas qualidades em termos de mobilidade são óbvias.

A chegada à Gare do Oriente pode facilmente fazer-se por comboio, metropolitano, autocarro ou por automóvel. O acesso a este espaço intermodal é facilitado para quem aí chegue por qualquer um destes meios de transporte tanto públicos, como individuais, existindo junto à estação de autocarros uma praça de táxis e ainda acesso a estacionamento subterrâneo.

A Gare do Oriente é um excelente exemplo de intermodalidade no espaço urbano, sendo um ponto de confluência de toda a rede de transportes públicos que serve a zona oriental da cidade de Lisboa, articulando metro, comboios, autocarros e táxis. Os inúmeros acessos pedonais presentes no espaço permitem a permanente comunicação entre os vários meios de transporte aí existentes.

A Gare do Oriente apresenta também uma localização privilegiada, junto às principais ligações rodoviárias do país.

O espaço da Gare do Oriente é um espaço que possui numerosas ligações e acessos pedonais que, realizados em diferentes níveis, oferecem multiplicidade de escolha em relação ao percurso, e eliminam os obstáculos que as vias rodoviárias podem representar. Estas ligações (Figura 23) garantem o acesso de pessoas com mobilidade condicionada a todos os meios de transporte existentes na Gare.

No nível imediatamente abaixo da estação de comboios, que corresponde ao nível da rua, encontra-se algum comércio e serviços, e um espaço de atravessamento que liga a estação de autocarros ao espaço ocupado pelo Centro Comercial Vasco das Gama. Neste nível existe a comunicação, através de escadas, escadas rolantes e elevadores com a estação de comboios e com o nível inferior. Neste nível inferior, existe uma entrada directa para o Centro Comercial Vasco da Gama, algum comércio e serviços, ligação ao metropolitano e ligação por escadas e elevadores às diferentes plataformas de embarque da estação de autocarros. Por cima da estação de autocarros existe um percurso aéreo que também dá acesso às várias plataformas de embarque e que permite a ligação aérea à estação de comboios, tal como se pode observar na Figura 24.

No que diz respeito à estação de comboios, apesar da vantagem visual e de manutenção que pode advir de um espaço semi-aberto (apresenta apenas uma cobertura), este pode apresentar alguns problemas de conforto ambiental dos peões, especialmente nos dias de Inverno.



**Figura 23.** Comunicações verticais entre o piso térreo e o piso subterrâneo na Gare do Oriente.

*Fonte: Foto do autor*



**Figura 24.** Gare de autocarros e percurso aéreo de acesso às plataformas de embarque na Gare do Oriente.

*Fonte: Foto do autor*

### 3. PASSEIO MARÍTIMO PORTO-MATOSINHOS – PARQUE DA CIDADE, PORTO

Localizado na cidade do Porto, o Parque da Cidade é actualmente o maior parque urbano do país, com uma superfície de 83 hectares. O Parque da Cidade foi projectado pelo Arquitecto Paisagista Sidónio Pardal nos anos 60 mas só foi inaugurado no ano de 1993, aquando da finalização da sua 1ª fase, sendo apenas totalmente terminado no ano de 2002, com a construção da Frente Marítima, com projectos realizados por Manuel Solá Morales (frente marítima do Porto) e Eduardo Souto de Moura (frente marítima de Matosinhos). A localização deste parque urbano é



**Figura 25.** Mapa de localização: Passeio marítimo, Parque da Cidade

Fonte: <http://maps.google.pt/>

**Legenda:** 1 - Parque da Cidade; 2 - Frente Marítima; 3 - Praça da Cidade do Salvador; 4 - Praça de Gonçalves Zarco; 5 - Esplanada do Rio de Janeiro; 6 - Estrada da Circunvalação; 7 - Av. da Boavista; 8 - Edifício Transparente 9 - Sea Life; 10 - Forte de São Francisco Xavier do Queijo

Parque e pela Avenida da Vilarinha que o ligam a um bairro habitacional de baixa densidade. A sul faz fronteira com a Avenida da Boavista que, ao longo do parque, está situada a norte de um bairro habitacional também predominantemente de baixa densidade. Esta avenida irá terminar também numa rotunda, a Praça de Gonçalves Zarco.

privilegiada, uma vez que se estende até ao Oceano Atlântico, sendo assim um dos raros espaços deste tipo a nível mundial com tal particularidade, o que lhe confere um carácter especial.

O Parque da Cidade está localizado na fronteira dos concelhos do Porto e de Matosinhos. A norte é limitado pela Estrada da Circunvalação, situada a sul de um bairro predominantemente industrial com vários acessos ao metropolitano, e que termina a ocidente numa rotunda, a Praça da Cidade do Salvador, que se encontra junto a uma zona balnear, a frente marítima de Matosinhos. A oriente é delimitado pela Avenida do

### 3.1. Usos do espaço

Esta zona tem como função predominante o lazer, apresentando múltiplas estruturas para esse efeito. As maiores zonas de lazer correspondem às zonas do Parque da Cidade e da Frente Marítima, que apresentam zonas de estada, de passeio e de prática desportiva. O Parque da Cidade está dotado de vários equipamentos desportivos. Também no Parque da Cidade, encontra-se o Núcleo Rural de Aldoar, que possui um restaurante, um salão de chá com esplanada, um picadeiro, um centro de educação ambiental e várias lojas que promovem produtos predominantemente artesanais e de agricultura biológica. No interior do Parque localizam-se ainda o Pavilhão da Água, uma espécie de museu da água, e o Queimódromo, onde se realizam eventos esporádicos.



**Figuras 26 e 27.** Pavilhão da Água, à esquerda, e zona verde do Parque da Cidade, à direita.

Fonte: <http://www.skyscrapercity.com>

O “Edifício Transparente” foi o elemento mais polémico no projecto elaborado para a frente marítima, uma vez que foi concebido sem qualquer programa funcional para além de ser um grande miradouro. Hoje em dia, foi recuperado, e apresenta inúmeras valências tais como: um ginásio, uma discoteca/bar, restauração e esplanadas viradas para a frente marítima, lojas, e uma sala para diversos eventos e exposições, sendo uma mais-valia, numa zona com aparente carência de espaços deste género.

Junto à Praça de Gonçalves Zarco encontra-se o aquário Sea Life, uma das atracções desta zona da cidade.

Nesta zona localizam-se ainda o Forte de São Francisco Xavier do Queijo, também conhecido por Castelo do Queijo, e um edifício do início do século XX. Este edifício albergou uma subestação de fornecimento de energia eléctrica e, anos mais tarde, o CLIP (Colégio Luso Internacional do Porto) que aí funcionou até meados dos anos 80. Em ruínas até ao ano passado está agora a ser recuperado pela empresa “Grupo K” num projecto que inclui um restaurante, um bar dançante e um salão de chá.



**Figura 28.** Edifício Transparente

Fonte: <http://www.flickr.com>



**Figura 29.** Forte de São Francisco Xavier do Queijo

Fonte: <http://olhares.aeiou.pt>

### 3.2. Mobilidade, intermodalidade e pedonalização

No que diz respeito à mobilidade, a zona do Parque da Cidade apresenta soluções interessantes. A Praça de Gonçalves Zarco, por exemplo, é uma rotunda que é, em parte, uma praça e que apresenta também acesso a estacionamento subterrâneo aí localizado, como se pode observar na Figura 30. Para além de resolver a questão do trânsito rodoviário de forma simples, esta situação de praça, rotunda e parque de estacionamento é uma solução interessante que permite estacionamento a quem vem visitar o parque que depois, na condição de peão, pode descer directamente para a zona marítima e para o parque. Para além disso, possibilita também um espaço público na própria rotunda, tendo esta como utilização principal a paragem de eléctricos e a continuação do passeio sobre o viaduto (com uma faixa própria para transporte público, e onde se concentram várias paragens de autocarros que ficam do lado da frente marítima, facilitando o acesso ao parque por quem vem por este meio de transporte).

O acesso à zona do Parque da Cidade e do passeio marítimo é então facilmente realizado tanto através da chegada por automóvel, com facilidade no estacionamento, como por transporte público.



**Figura 30.** Praça de Gonçalves Zarco

Fonte: <http://maps.google.pt/>

Pode dizer-se que a Praça de Gonçalves Zarco funciona nesta zona como um nó intermodal. É neste espaço que existem variadas paragens de transporte público e um parque de estacionamento, permitindo-se assim poder ser uma espécie de porta de entrada na cidade para quem vem de Matosinhos. Assim, não só é permitida a chegada a esta zona por meio de diferentes modos de transporte, como a troca do transporte individual pelo público e vice-versa, para quem quer ir ou vir da cidade do Porto.



**Figuras 31, 32 e 33.** Parque da cidade e viaduto Esplanada do Rio de Janeiro

Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/>

Embora este local seja um espaço dotado de estruturas para o trânsito rodoviário, os peões são muito valorizados, uma vez que nesta zona se apresentam qualidades que permitem uma excelente mobilidade pedonal. O Parque da Cidade e a Frente Marítima, espaços pedonais, estão ligados sem que haja qualquer obstáculo à mobilidade pedonal entre eles, uma vez que o parque é atravessado por um viaduto, Esplanada do Rio de Janeiro, que se pode observar nas Figuras 31, 32 e 33, e que possibilita que o trânsito rodoviário se efectue a um nível superior, reservando o nível do parque para um movimento exclusivamente pedonal. Este viaduto faz a ligação entre as duas rotundas anteriormente referidas (Praça da Cidade do Salvador e Praça de Gonçalves Zarco). Junto ao mesmo viaduto, está localizado o “Edifício Transparente”, que apresenta uma rampa de acesso directo ao Parque da Cidade (Figuras 34 e 35) permitindo assim aos peões, atravessar também o viaduto por cima, entrando directamente no edifício.



**Figuras 34 e 35.** Rampa pedonal de ligação entre o Parque da Cidade e o “Edifício Transparente”

Fonte: <http://www.panoramio.com> (figura 34); <http://www.edificiotransparente.com> (figura 35)

#### 4. SÍNTESE COMPARATIVA

Todos os casos de referência anteriormente enunciados apresentam características comuns ao caso de estudo desta dissertação.

O **Parque da Trinitat** em Barcelona, tal como o caso de estudo, está localizado próximo de um nó viário. No entanto, ao contrário do nó da Bela Vista, é um excelente exemplo do bom aproveitamento do espaço no interior de um nó viário, através da criação de um espaço público. Embora detentor de um grande impacto na paisagem, o nó acaba por não apresentar um impacto negativo na qualidade de vida dos moradores, uma vez que as barreiras utilizadas atenuam o ruído e o impacto visual. Para além disso, é também um bom exemplo em termos de ligações pedonais, apresentando uma excelente relação com o bairro habitacional que lhe está adjacente.

A **Gare do Oriente**, actualmente uma das principais portas de entrada na cidade de Lisboa, constituindo um novo centro na cidade é, por sua vez, um excelente exemplo de um espaço intermodal e funciona também como uma espécie de nó viário. Estas características tornam-na num caso de referência para o estudo aqui realizado. Para além disso, os inúmeros espaços comerciais permitem fazer uma analogia ao caso de estudo desta dissertação, que é também um espaço comercial. Seguindo o exemplo da Gare do Oriente, e uma vez que apresenta estações de autocarros, uma estação de metropolitano e um centro comercial, o caso de estudo teria potencialidades para funcionar como um espaço intermodal com múltiplas valências.

A zona do **Parque da Cidade** no Porto, na sua interacção com a frente marítima, é também um caso de referência no âmbito desta dissertação, uma vez que representa uma situação em que o espaço público comunica com grandes vias rodoviárias sem que estas constituam um obstáculo à circulação e ao conforto pedonal. Todo o espaço inclui uma série de valências que faz com que, para além de não ser uma barreira à circulação pedonal, seja um espaço atractivo de percurso e de estada para as pessoas.

#### 5. CONCLUSÃO

Os três casos de referência enunciados mostram-nos espaços públicos de qualidade. Através da análise dos seus pontos fortes e fracos, podemos desvendar o que poderá funcionar ou não num espaço com determinadas características. Da avaliação destes casos de referência podemos retirar um conjunto de sugestões úteis aplicáveis na produção de um espaço público:

- 1) A presença de espaços de lazer e recreação, de equipamentos, de restauração, de comércio ou de serviços num espaço público, ou a proximidade aos mesmos constitui uma grande mais-valia num espaço público e é uma das receitas para o sucesso do mesmo.
- 2) A presença de edifícios históricos visitáveis, ou a recuperação de edifícios antigos e a atribuição de novas funções aos mesmos conferem a determinada área um carácter especial e tornam o espaço atractivo.
- 3) A mobilidade é essencial para a oferta de múltiplas formas de deslocação para um determinado espaço, tornando-o acessível e parte integrante da cidade a que pertence.

- 4) Um espaço intermodal funcional e atractivo confere à zona um carácter de centralidade.
- 5) Se se quer desincentivar o uso do transporte individual, ou a sua presença nas imediações do espaço, não se deve facilitar o estacionamento à superfície, devendo apostar-se na qualidade da mobilidade e da acessibilidade ao espaço através dos transportes públicos.
- 6) Os residentes da zona onde um espaço público se insere devem ter uma acessibilidade fácil e privilegiada ao mesmo, não devendo haver quaisquer obstáculos à mobilidade pedonal entre a sua residência e o espaço público em questão.
- 7) As passagens de peões desniveladas (sobrelevadas ou subterrâneas) podem ser uma boa opção para ultrapassar barreiras estruturais à mobilidade pedonal, tais como grandes infra-estruturas viárias. A presença de vários tipos de passagens desniveladas no mesmo espaço oferece aos peões a possibilidade de escolha do percurso que lhes for mais confortável.
- 8) As grandes vias rodoviárias poderão tornar a área que as integra ruidosa e visualmente desagradável. Para que os espaços próximos dessas vias não se tornem desagradáveis, devem ser criadas áreas de separação junto às vias, constituídas por arborização, vegetação densa, ou outro tipo de barreira que permita minimizar o impacto das vias e melhorar o conforto ambiental do espaço.
- 9) A construção de viadutos exclusivamente viários, desde que complementada com espaços predominantemente pedonais sob os mesmos, pode ser uma boa forma de separar as vias de elevado tráfego dos espaços pedonais, surgindo espaços públicos de maior qualidade e com menos obstáculos à mobilidade pedonal.



## **IV. CASO DE ESTUDO: O NÓ VIÁRIO DA BELA VISTA**

### **1. PLANOS PARA CHELAS**

É na década de 60 que são iniciados os estudos para área de Chelas e é então elaborado o PUC. Entre este período e a década de 90, muitas transformações ocorrem nesta zona da cidade.

Para perceber os objectivos e intenções deste plano foram consultadas as publicações do “Plano de Urbanização de Chelas” (op.cit.), bem como uma publicação do DCH (Departamento de Construção de Habitação)<sup>20</sup>. Complementarmente foi também consultada a Tese de Doutoramento de Teresa Valsassina Heitor (op.cit.), na qual é elaborada uma investigação relativa ao espaço físico da zona de Chelas.

#### **1.1. Antecedentes do Plano de Urbanização de Chelas (PUC)**

A área da cidade de Lisboa designada por Chelas, localizada na sua zona oriental, na freguesia de Marvila, onde se encontra o caso de estudo da presente dissertação, havia sido outrora um local de terrenos rústicos mas precariamente aproveitados como tal.

Há cerca de quarenta anos, Chelas consistia numa zona isolada com poucas condições de acessibilidade e com um baixo índice de ocupação edificada. Existindo, este tipo de ocupação traduzia-se maioritariamente em construções abarracadas. De acordo com Teresa Heitor (op.cit.), neste período 30% da população residente na freguesia de Marvila vivia em “bairros de lata” ou em construções de alvenaria de fracas condições. Esta percentagem era superior à das restantes zonas da cidade, em média correspondente a 5%, e foi aumentando significativamente devido aos fluxos migratórios e à generalização das carências habitacionais. Onde hoje se encontram os Bairros dos Alfinetes e do Marquês de Abrantes, em Marvila, junto à linha do caminho-de-ferro, localizou-se um dos maiores bairros de barracas de Lisboa, conhecido por “Bairro Chinês”.

A expansão da cidade de Lisboa para a área de Chelas foi contemplada e formalmente proposta, tanto no Plano de Groër (1948), como no Plano conduzido pelo GEU (Gabinete de Estudos de Urbanização), elaborado entre 1954 e 1959. Nestes planos a área de Chelas era destinada a fins habitacionais. Em 1962 foi ainda elaborado pelo Arq. Robert Auzelle, a pedido da CML (Câmara Municipal de Lisboa), um relatório sobre o Plano do GEU.

#### **1.2. O Plano de Urbanização de Chelas**

Em 1960, o GTH (Gabinete Técnico da Habitação) inicia a realização de estudos para a área de Chelas, que é então sujeita ao PUC ou Plano-base do GTH, que lhe atribui uma nova função urbana, sendo apresentadas propostas de uma nova morfologia do espaço. Uma vez que, durante a década

---

<sup>20</sup> AA/VV – *O actual papel do plano de Chelas no ordenamento da zona oriental de Lisboa*. Lisboa: CML, DCH, 1991

de 50, as carências habitacionais na cidade de Lisboa se tinham elevado, o objectivo deste plano era promover a habitação social e desenvolver uma estrutura urbana multifuncional e socialmente diversificada, integrada no conjunto da cidade e articulada com a faixa ribeirinha até Vila-Franca de Xira.

Este Plano-base para Chelas, não seguiu um esquema rígido pré-estabelecido, adaptando-se às condições locais existentes. Como se pode ler na publicação sobre o PUC, este apresentava como ponto de partida a satisfação dos seguintes objectivos:

- Integração da nova zona no conjunto da cidade através da utilização de vias de longo curso para permitir a penetração o mais profunda possível no tecido urbano existente;
- Interligação com a região de Lisboa, especialmente com a região ribeirinha de Vila Franca;
- Criação de um núcleo principal de fixação de equipamento e de actividades mistas de interesse para o conjunto da cidade e em especial para a Zona Oriental;
- Fixação dos órgãos de interesse colectivo de forma a se apoiarem nas principais vias de distribuição;
- Criação de um Parque na Zona Oriental de Lisboa e de um zonamento verde para permitir atenuar os efeitos poluentes da proximidade da indústria;
- Concentração de habitação em zonas onde fosse possível a atribuição de altas densidades de forma a atingir as possibilidades máximas de alojamento sem prejuízo das áreas livres ou destinadas à instalação de equipamento;
- Valorização dos acidentes naturais do terreno e atribuição de individualidades às áreas de maior unidade geográfica.

De seguida enunciam-se os princípios elaborados no plano em relação à estrutura urbana.

#### **a) Estrutura e organização**

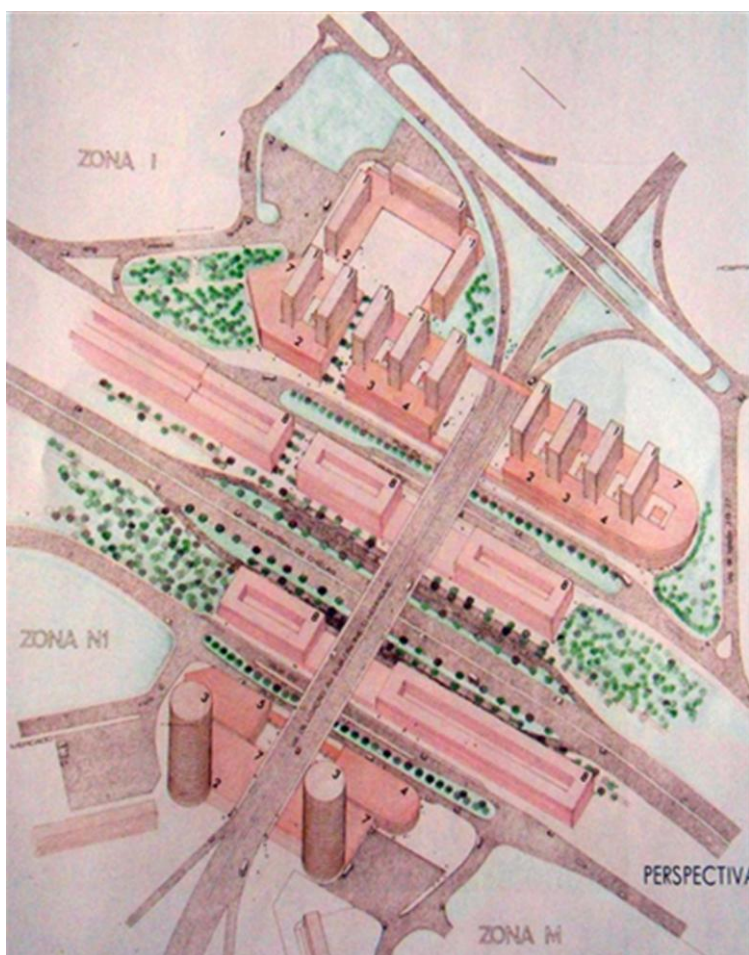
Inicialmente, a intenção do plano era criar uma estrutura baseada na compartimentação celular da vida urbana à semelhança do que acontecia nos Olivais Norte e Sul. No entanto, com o desenvolvimento dos estudos, essa estrutura de distribuição pontual de centros foi abandonada. Procurava-se agora uma distribuição linear do equipamento, contínua, que percorresse toda a área da nova expansão e que a ligasse à cidade adjacente. De acordo com a publicação sobre o PUC, esta distribuição deveria constituir faixas de vida urbana intensa, constituídas por:

- Habitação de alta densidade procurando tirar partido da fixação de população com maior poder de compra;
- Comércio – acompanhando as vias de peões que estruturam as faixas;
- Equipamento escolar de diferentes níveis;
- Equipamento cultural, assistencial e de culto;
- Pólos de vivificação nocturna – cinemas, cafés, associações recreativas, etc.;
- Fontes de trabalho do sector terciário, incluindo bancos e serviços públicos, serviços de saúde como o Hospital Oriental da cidade e estabelecimentos de ensino de nível secundário

e superior. Ou seja, elementos que contribuíssem para gerar correntes de população activa entre a cidade e Chelas e acelerar a sua interligação.

Estas faixas permitiriam reviver “o conceito tradicional da área de peões como elemento de união, espaço comunitário de convívio, enquadrado por altas densidades e liberto de tráfego motorizado que o serve sem se lhes sobrepor.”<sup>21</sup>

### b) Distribuição de equipamentos / O grande equipamento central



**Figura 36.** No PUC já se previa a existência de um centro para Chelas. O plano para esse centro evoluiu ao longo dos anos. A imagem acima corresponde ao plano elaborado pelo GTH na década de 80.

*Fontes: O actual papel do plano de Chelas no ordenamento da zona oriental de Lisboa (op.cit.); <http://ulisses.cm-lisboa.pt/>*

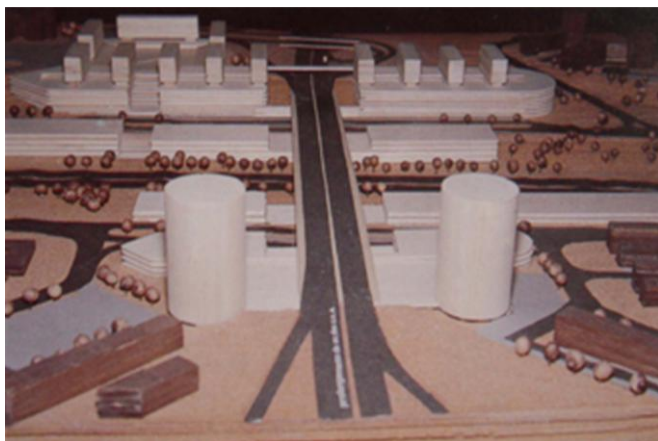
**Legenda:** 1 – Habitação; 2 – Comércio; 3 - Escritórios e Serviços; 4 - Equipamento Cultural e Recreativo; 5 - Equipamento de Saúde e Assistencial; 6 – Circulações; 7 - Parques de estacionamento; 8 - Faixas de Equipamento Geral

duas zonas (nascente e poente) que o vale central de Chelas separa, constituindo um istmo central, e teria instalações de interesse para toda a cidade.

Um dos principais objectivos deste plano era, como referido anteriormente, a criação de postos de trabalho e actividades atractivas, que retirariam à zona o sentido de dormitório, vivificando-a através de um ciclo diário de deslocações de pessoas. Para se cumprir tal objectivo, para além da satisfação das exigências de ensino, culturais, religiosas, de saúde, entre outras, que advinham da fixação da população nesta zona, foram delimitadas áreas de implantação de equipamento de interesse para a cidade. Foi assim possível localizar-se nesta área, no âmbito do plano, o ISEL (Instituto Superior de Engenharia de Lisboa), garantindo-se também a existência de terreno para uma universidade hospitalar e instalações desportivas.

O equipamento foi distribuído pela área de modo hierarquizado, existindo equipamentos nos centros locais, relacionados com necessidades diárias, e um equipamento principal central. Este equipamento faria a ligação entre as

<sup>21</sup> In: *O actual papel do plano de Chelas no ordenamento da zona oriental de Lisboa.* (op.cit.)



**Figura 37.** Plano da zona central de Chelas, elaborado pelo GTH na década de 80.

*Fonte: O actual papel do plano de Chelas no ordenamento da zona oriental de Lisboa (op.cit.)*

Este equipamento central concentraria o equipamento social necessário aos residentes e seria também uma fonte de trabalho, albergando actividades comerciais e núcleos administrativos oficiais e particulares, que já não encontram lugar no saturado centro tradicional da cidade. Aqui poderiam localizar-se assim variadas actividades do sector terciário tais como: comércio, escritórios, cinema e bibliotecas. Esta constituiria assim uma nova área central na cidade, com inúmeras ligações a outras zonas de Lisboa, que não possuíam este

tipo de equipamento.

Para resolver o problema do tráfego, numa área com estas características, pretendia-se adoptar um sistema de sentidos únicos que evitasse pontos de conflito e que permitisse o acesso a parques de estacionamento cobertos e ao ar livre. Assim, o espaço definido pelo núcleo central seria essencialmente para usufruto dos peões.

Previa-se também a instalação de equipamento de ar livre, que ocuparia o vale central: pólos de vivificação ao domingo ou nocturnos, no caso de um lago ou de uma feira popular.

### **c) Sistema viário / Transportes Públicos**

Quanto ao sistema viário, embora inicialmente se tivesse concebido um sistema hierarquizado, desde as grandes vias de ligação da zona ao resto da cidade, até às vias locais, acabou por se optar por um sistema viário reticulado. Este sistema visava uma adaptação ao terreno e procurava garantir a acessibilidade a qualquer ponto da zona, bem como maior permeabilidade no seu conjunto.

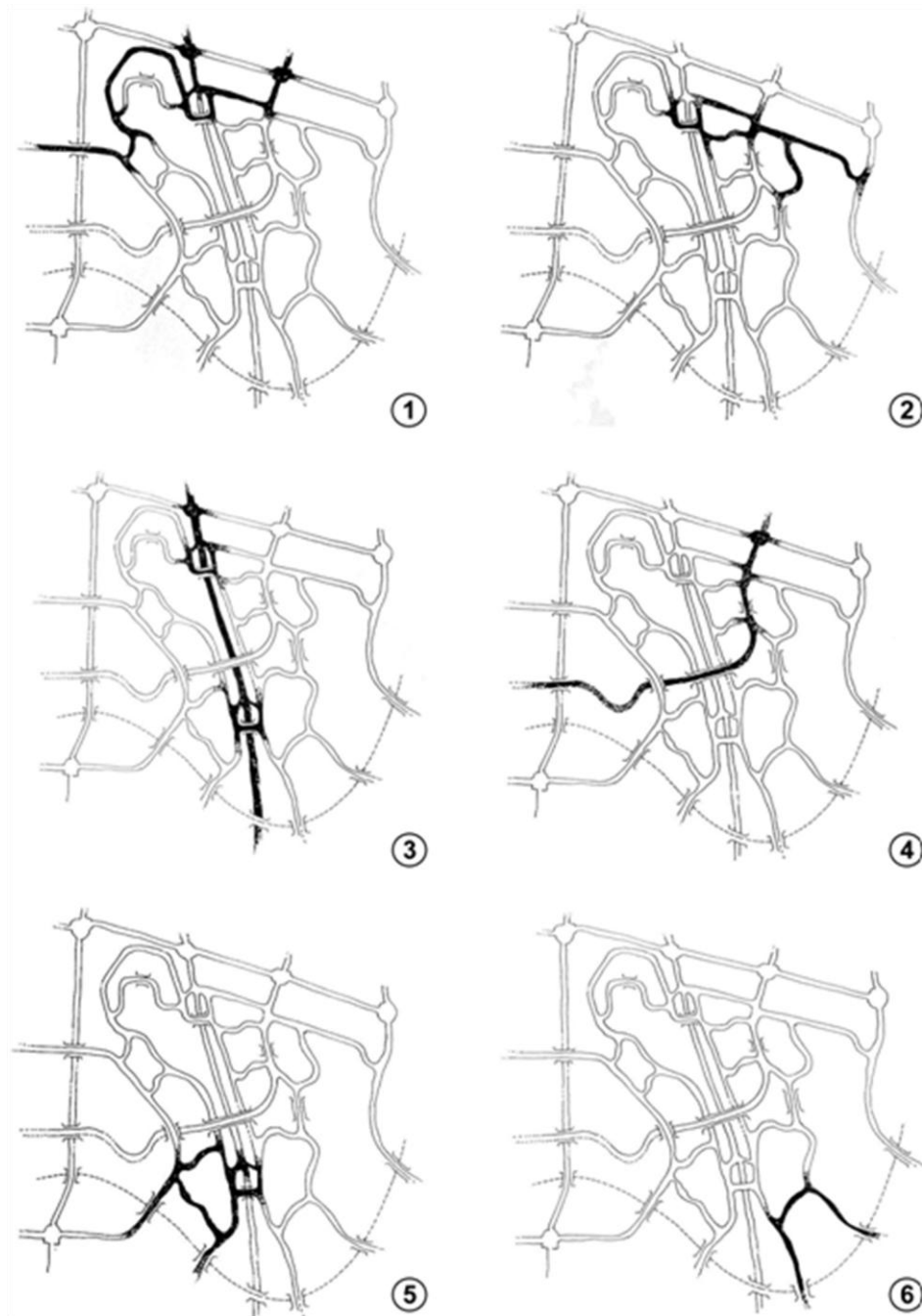
De acordo com o DCH<sup>22</sup>, o plano para Chelas estabeleceu um esquema de circulação, que visava a integração desta zona na cidade, considerando fundamentais as seguintes ligações:

- À zona norte e ocidental da cidade, Alvalade, Lumiar, Benfica, Carnide, com prolongamentos para Cascais, Sintra e Loures, através da ligação à 2ª Circular;
- À zona marginal oriental através da Av. Infante D. Henrique;
- Ao centro histórico da Baixa, através da construção da Via Central de Chelas;
- Ao Areeiro e Avenidas Novas por meio do prolongamento da Av. dos EUA com ligação, para norte, até Moscavide e Portela, passando pelo centro dos Olivais Sul e Norte.

Complementarmente foram previstas também ligações de carácter mais localizado:

<sup>22</sup> In: *O actual papel do plano de Chelas no ordenamento da zona oriental de Lisboa.* (op.cit.)

- Ao Areeiro, Olaias, Madre de Deus e Beato através de passagens sobre os caminhos-de-ferro;
- A Alvalade e Campo Grande, através da Av. D. Rodrigo da Cunha, com passagem sobre a Av. Gago Coutinho;



**Figura 38.** Ligações viárias previstas no Plano de Chelas

*Fonte: O actual papel do plano de Chelas no ordenamento da zona oriental de Lisboa (op.cit.)*

**Legenda:** 1 – Ligação à zona norte e ocidental; 2 – Ligação à zona marginal oriental; 3 – Ligação ao centro histórico da Baixa; 4 – Prolongamento da Av. dos EUA; 5 – Ligação ao Areeiro e Olaias; 6 – Ligação à Madre de Deus e Beato.

Em relação aos transportes públicos previa-se:

- A construção da linha de metropolitano Areeiro – Chelas – Centro Cívico Comercial dos Olivais, Olivais Norte – Moscavide – Portela;
- A ligação à zona Central e Ribeirinha através de eléctricos rápidos.

#### **d) Estrutura verde**

Em relação à estrutura verde, foi proposta neste plano a construção de parques de grande extensão, tais como:

- O Parque do Vale Fundão;
- O Parque Oriental;
- A zona verde de enquadramento da Via Central de Chelas;
- O Parque Ribeirinho Oriental.

### **1.3. Alterações supervenientes**

Ao longo dos anos, o processo de transformação do espaço urbano em Chelas desviou-se consideravelmente das propostas do PUC. Uma vez que a intervenção, embora elaborada pela instituição municipal, era decidida, financiada e conduzida pelo Governo, o cumprimento dos objectivos estipulados implicava a vontade política de os executar.

De acordo com o DCH<sup>23</sup>, apresentavam-se assim variados problemas de carácter urbanístico, resultantes dos desvios às intenções do plano:

- O plano para a existência de habitação, equipamento, postos de trabalho e circulação não foi concretizado devido à pressão das carências de alojamento em Lisboa;
- Existência de uma única classe social residente na zona, de poucos recursos económicos, devido à vasta atribuição de fogos para realojamento;
- Segregação acentuada pela não realização do sistema viário de integração na cidade e ligação às zonas próximas;
- Ocupação edificada realizada de forma descontínua ao longo dos anos;
- Atraso na execução do arranjo dos espaços verdes envolventes das zonas de habitação;
- Fraca participação das entidades responsáveis na instalação do equipamento central e concretização de programas, por parte das mesmas, dos quais resultam grandes vazios na ocupação do território e na satisfação de exigências da população em campos como a saúde ou o lazer;
- Desconfiança dos promotores privados devido ao ambiente social da zona e à sua fraca acessibilidade;

---

<sup>23</sup> In: *O actual papel do plano de Chelas no ordenamento da zona oriental de Lisboa.* (op.cit.)

#### **1.4. O Plano de Revisão**

Em 1990, foram iniciadas acções de correcção e de ajustamento do PUC, a cargo do DCH.

As propostas apresentadas no Plano de Revisão pretendiam inserir o PUC nos actuais instrumentos de planeamento municipal – PE (Plano Estratégico) e PDM (Plano Director Municipal) – adaptando-o, de modo a responder às directivas contidas no PE e às regras e condicionamentos definidos no regulamento e na planta de ordenamento do PDM.

De acordo com Teresa Heitor (op.cit.), o Plano de Revisão centrou-se na correcção dos desvios detectados e na reprogramação da ocupação das áreas expectantes, propondo o preenchimento das mesmas de acordo com os planos de pormenor elaborados no GTH. Este plano propunha também a expansão das zonas I, J e N2, para cumprir os programas habitacionais cooperativos, e a substituição dos edifícios de habitação precária existentes por tipologias que permitiam alta densidade em baixa altura. Nas áreas de quintas é ainda admitida a construção de habitação de baixa densidade e em regime de condomínio. Nas áreas de expansão e de reconversão urbana são contrariadas as soluções baseadas em blocos isolados ou torres de grande dimensão, susceptíveis de criar problemas no tratamento dos espaços envolventes. Assim, é sugerido o recurso a formas urbanas baseadas em soluções de máximo perímetro de modo a que as edificações, dispostas marginalmente ao quarteirão, dêem lugar a logradouros para uso dos moradores. É ainda recomendada a construção de edifícios de pequena dimensão, seguindo em regra, a tipologia tradicional de esquerdo-direito.

#### **1.5. Planos actuais**

##### **a) Plano de Pormenor do Parque Hospitalar Oriental**

Um dos grandes planos previstos para a zona de Chelas, corresponde ao PPPHO (Plano de Pormenor do Parque Hospitalar Oriental). A implantação de um Hospital nesta área foi inicialmente proposta em 1992, no âmbito do PE para a cidade de Lisboa, sendo que actualmente se prevê a construção, nesta zona da cidade, do HTS (Hospital de Todos-os-Santos).

O objectivo do PPPHO era reunir numa unidade hospitalar os recursos dispersos pelos hospitais do Centro Hospitalar de Lisboa Central, pretendendo-se também criar um hospital com uma forte vertente universitária.

Estavam previstas também para esta zona novas instalações do IPO (Instituto Português de Oncologia), cuja expansão das instalações actuais está muito limitada às áreas disponíveis. A escolha desta localização para a implantação destas instalações deveu-se ao facto de aqui se poder aliar a gestão integrada de unidades hospitalares de diversas valências, a um grande parque urbano com percursos e ligações pedonais – o Parque da Bela Vista, que deverá garantir a articulação funcional e a integração paisagística às novas edificações.

Estes dois equipamentos – HTS e IPO – iriam conformar então o Parque Hospitalar Oriental, cuja localização nesta área constitui uma excelente oportunidade de mudança para a área de

Chelas. Também a centralidade da área, as acessibilidades e a rede de transportes permitem a implementação de um programa de expansão e modernização destes novos equipamentos.

Como se pode ler no documento dos Termos de Referência do PPPHO<sup>24</sup>, este Plano não envolve apenas a construção de novos equipamentos, promovendo também a regeneração urbana de toda a área, através de diversas medidas, tais como:

- Reverter a imagem do espaço urbano existente e procurar forçar a legibilidade da área, imprimindo-lhe identidade, estrutura e significado;
- Executar, a nível das macroestruturas, um plano integrado de energias renováveis com soluções urbanas tendentes à auto-sustentabilidade;
- Promover soluções urbanísticas nas áreas a norte do HTS e do hotel de apoio ao IPO, adequadas, com qualidade compositiva e cooperantes na requalificação de Marvila;
- Estudar modos que promovam a humanização das vias, já que a rede viária principal imprime uma carga excessiva ao território e reformular o sistema de mobilidade e acessibilidade;
- Configurar espaços qualificados e estruturantes que fomentem a vitalidade social, económica e urbana, fundamentais para a coesão social e para o reforço da atractividade da área;
- Intervir na malha edificada existente que está limitada pelas Avenidas Afonso Costa; Gago Coutinho; Linha de Caminho-de-ferro e a área do Casal Vistoso, conferindo-lhe continuidade e coerência através da consolidação das frentes urbanas, nas áreas infra-estruturadas e proceder ainda ao tratamento paisagístico dos taludes;
- Reformular o cruzamento entre as Avenidas Gago Coutinho e EUA;
- Procurar soluções atenuadoras de ruído ambiente, gerado pelo tráfego nas infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias;
- Respeitar as características fisiográficas de toda a área de intervenção procurando proceder à valorização paisagística;
- Promover, em articulação com as entidades responsáveis pela rede de transportes, o reforço e a melhoria das condições de acesso, de conforto e segurança aos equipamentos e demais edificações;
- Promover a articulação com o Programa de Reabilitação e Desenvolvimento Integrado do Município na Freguesia de Marvila (Bairro das Amendoeiras, Lóios, Condado e Armador), que beneficiará das sinergias criadas entre as intervenções do IHRU (Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana), ao nível da reabilitação do seu parque habitacional e as intervenções do Município, ao nível da requalificação das infra-estruturas, dos equipamentos colectivos, dos espaços públicos e do parque habitacional.

Actualmente, não há certezas sobre a concretização deste exacto Plano de Pormenor, nem se estão previstas revisões a este plano, muito menos em que data é que o novo Parque Hospitalar será construído ou as suas características e valências funcionais. Não se conhecem hoje pormenores sobre se a transferência do IPO dos seus terrenos actuais para a zona da Bela Vista

---

<sup>24</sup> AA/VV – Plano de Pormenor do Parque Hospitalar Oriental. Termos de Referência. CML, Direcção Municipal de Planeamento Urbano, Departamento de Planeamento Urbano, 2008



será efectuada, uma vez que em 2010 se levantou a hipótese desta transferência já não ser realizada, por motivos financeiros.

## **b) Corredor Verde**

Outro dos projectos previstos para a zona corresponde à ligação entre o Parque da Bela Vista e o Parque Florestal de Monsanto, definida no Plano Verde de Lisboa. Esta ligação será feita através de um corredor verde – o Corredor Verde de Monsanto – que integra uma rede integrada de vias cicláveis.

Neste momento, este corredor faz já a ligação entre a Praça dos Restauradores e o Parque Florestal de Monsanto, passando pela Av. da Liberdade, Parque Eduardo VII, Jardim Amália Rodrigues, relvado do Palácio da Justiça, Parque Ventura Terra, “Jardins dos Jogos”, “Jardins de Campolide” e Quinta José Pinto. Está previsto e em execução, o prolongamento deste corredor até ao Parque da Bela Vista. Foi já construído o viaduto ciclável e pedonal que estabelece a ligação do Parque da Bela Vista às Olaias, mais concretamente à área do Vale da Azinhaga da Fonte do Louro, para onde está prevista a ampliação do Parque da Bela Vista. Este viaduto permitirá chegar à Av. Duque d’Ávila, onde já se encontra construída uma ciclovia, que estabelece a ligação ao Parque Eduardo VII integrando também, por sua vez, o Corredor Verde de Monsanto.

## **c) Acções recentes – “Viver Marvila”**

O “**Viver Marvila**” é um Programa de Reabilitação e Desenvolvimento Integrado lançado em 2009, e que tinha como área de intervenção os seguintes bairros: Lóios, Flamengo, Armador, Amendoeiras/Olival e Condado. Este programa consistia numa parceria entre a CML, a Gebalis, a IHRU, a Junta de Freguesia, empresas, instituições, organizações não-governamentais, e a comunidade em geral.

A principal ambição deste programa, num prazo de cinco anos (de 2009 a 2014), era a da criação de uma comunidade sustentável. Essa comunidade deve ser inclusiva, segura, bem gerida, com bons equipamentos e serviços que satisfaçam a população, e exemplar em termos ambientais. É também essencial que a comunidade seja bem conectada, propondo-se no programa a melhoria do acesso aos bairros e da mobilidade no seu interior, e economicamente activa e justa, prevendo-se para tal a dinamização da economia local. Para além disso, deve apresentar espaços públicos de qualidade.

A satisfação e a mobilização da comunidade eram a base deste programa, que se diferenciava por promover o envolvimento da comunidade nos projectos elaborados, procurando aumentar a sua satisfação com o acesso à informação e com os resultados do seu envolvimento nos processos de tomada de decisão. A satisfação da população deve ser medida todos os anos, para se saber se as iniciativas lançadas estão a ser as mais correctas.

O programa “Viver Marvila” propôs, logo aquando da sua criação em 2009, uma série de iniciativas, tais como:

- Estudos diversificados: para o desenvolvimento socioeconómico e competitividade urbana dos bairros, para a avaliação e caracterização das necessidades de intervenção no edificado, e para a monitorização dos indicadores que avaliam os objectivos estratégicos do Viver Marvila;
- O desenvolvimento e a implementação de um método de avaliação do espaço público na óptica do utilizador - “Olhar para Cuidar”;
- A uniformização dos critérios de projecto e obra para as intervenções do programa;
- O lançamento do Programa de Apoio Viver Marvila, que envolve o apoio a: iniciativas comunitárias de reabilitação do espaço público, projectos de âmbito social e obras no âmbito dos condomínios;
- O lançamento, previsto para o início de 2010 do Prémio “Viver Marvila”, que pretende premiar as boas práticas relativamente à criação de propostas para a área de intervenção.
- A participação nos trabalhos de desenvolvimento dos instrumentos de planeamento actualmente a decorrer;
- O apoio e a promoção de projectos de investimento na zona;
- Intervenções nos denominados “Núcleos de Intervenção Integrada” do Condado, das Amendoeiras e do Parque Hortícola;
- A Intervenção geral no espaço público dos cinco bairros no âmbito da 1ª fase da Iniciativa “Olhar para Cuidar”;
- O início das obras de requalificação de espaços públicos e do edificado.

Com a reestruturação dos serviços municipais, o programa “Viver Marvila” foi integrado na **Unidade de Intervenção Territorial Oriental** que dará continuidade a algumas das iniciativas já desenvolvidas no programa “Viver Marvila”, com a mesma lógica de proximidade e de envolvimento comunitária presente nesse programa. As **Unidades de Intervenção Territoriais** constituem estruturas horizontais que, no terreno, acorrem tudo o que esteja relacionado com o espaço público correspondente à sua área de intervenção, bem como equipamentos comunitários e desportivos locais.

A nova abordagem de gestão do território trazida por estas unidades territoriais<sup>25</sup> poderá apresentar grandes vantagens no sentido de eficiência do serviço que presta, uma vez que cada unidade territorial irá apresentar uma visão global da sua área de intervenção. As capacidades destas unidades territoriais, tanto de relacionamento com variados serviços, como de resolução prática dos problemas são os seus grandes benefícios, funcionando em regime de “guichet único”: os munícipes da zona poderão dirigir-se a um só local para esclarecimento de questões, ao invés de serem obrigados a dirigir-se a diversos serviços municipais.

---

<sup>25</sup> Dirigida pelo Eng.º João Tremoceiro, que dirigia o programa “Viver Marvila”.

## 2. O NÓ: ENQUADRAMENTO E CARACTERIZAÇÃO DO LOCAL

O nó viário da Bela Vista situa-se em Chelas, na zona oriental da cidade de Lisboa, integrando-se na freguesia de Marvila. Este nó viário permite a convergência de múltiplas vias de trânsito, através de um sistema complexo mas funcional de vias que se encontram em diferentes cotas.

Localizado entre vários bairros habitacionais, o nó viário ocupou uma parte do vazio marcado pelo Vale de Chelas no território. No seu centro, encontra-se um Centro Comercial (ocupado por um hipermercado, algum comércio e serviços) e várias torres habitacionais e de escritórios.

### 2.1. Projecto urbano do centro de Chelas – nó viário da Bela Vista

Em 1995 foi realizado o “Estudo de viabilidade e imagem do centro de Chelas”<sup>26</sup> que pretendia a promoção camarária da zona central de Chelas, hoje ocupada pelo nó viário da Bela Vista.

Com a construção da nova linha de metropolitano (linha vermelha) que iria ligar a estação da Alameda à actual estação do Oriente, e que apresentaria duas novas estações nos bairros de Chelas, esta zona da cidade iria beneficiar de uma franca melhoria em termos de acessibilidade. Para além disso, contribuiria ainda para esta melhoria a construção do prolongamento da Av. dos EUA, em viaduto, que atravessa transversalmente a Av. Santo Condestável. Esta alteração na acessibilidade da zona tornava o momento para este estudo bastante oportuno, transformando a zona central de Chelas, que no PUC se previa ser um centro de bairro, num dos potenciais pólos ou faixas de uma nova centralidade.

O estudo em questão viria a permitir o lançamento de uma frente imobiliária, já prevista no PUC e no PDM de Lisboa, que completaria funcional e espacialmente aquela zona. Daqui surgiria depois um plano de pormenor ou um projecto de loteamento municipal. Independentemente da opção tomada, o projecto para a zona deveria ser flexível, sem predeterminação de tipologias ou formas arquitectónicas, mas com regras que orientassem os promotores ou sugestões de soluções que, no entanto, não impedissem a apresentação de alternativas por parte dos interessados.

A proposta apresentada neste estudo de viabilidade apresentava dois objectivos principais:

- Um **objectivo material**: a alienação de terrenos em proveito de receitas municipais;
- Um **objectivo urbanístico**: a valorização da zona oriental / Chelas através da diversificação e mistura de habitação com actividades produtivas e de serviços, dos quais se esperavam a oferta de emprego e a melhoria da imagem do bairro, visto como um bairro periférico com problemas de marginalidade socioeconómica e de dormitório. Deste modo, a qualidade arquitectónica das propostas que fossem apresentadas era um factor importante a ser considerado.

---

<sup>26</sup> AA/VV – *Estudo de viabilidade e imagem do centro de Chelas*. Ambelis, CML, Setembro de 1995

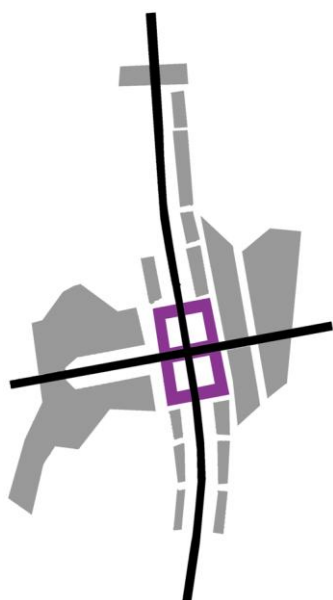
### a) Estrutura viária

A reformulação da estrutura viária constituía um dos pontos relevantes desta proposta. O traçado do sistema viário principal seria influenciado por dois projectos integrados no PDM de Lisboa. Antevendo a construção de um túnel, que ligaria a actual Av. Santo Condestável à 2ª Circular, o PDM previa a criação de parques de estacionamento dissuasores junto às estações de metropolitano e da Linha de Cintura. Para além disso, o PDM considerava também a hipótese da construção da Terceira Travessia do Tejo, entre a zona de Chelas e o Barreiro.

A hipótese de localização de um novo hospital na zona obrigava a que a área prevista para a sua construção, tivesse acesso a partir da ligação Av. dos EUA / Av. Infante D. Henrique, por um e outro lado, implicando a construção de um nó viário. Este nó viário, por sua vez, implicava interromper determinadas ligações existentes que teriam de ser restabelecidas. Seriam também construídos novos arruamentos urbanos e, em parte, recuperados os já existentes no novo traçado proposto exigindo-se, no entanto, alguns reperfilamentos.

A construção do prolongamento da Av. dos EUA, apesar da sua vantagem em termos de acessibilidade, condicionava o projecto da zona central de Chelas ao obrigar à realização de um nó viário desnivelado completo. Assim, era proposta a articulação da função de trevo com o serviço local de acesso à quadra central, mantendo os dois sistemas em paralelo, mas com possibilidade de transferências de tráfego em determinados pontos.

### b) Espaço edificado



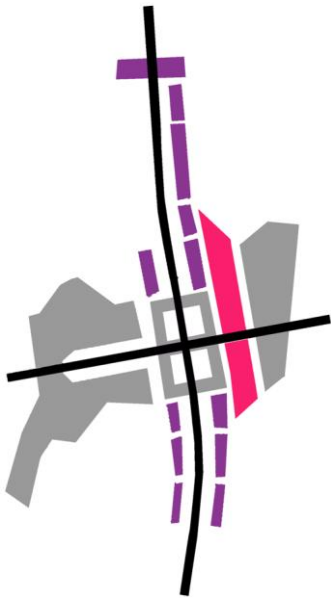
**Figura 39.** Quadra Central, Chelas  
Legenda: Roxo - Uso não habitacional

Fonte: "Estudo de viabilidade e imagem do centro de Chelas" (op.cit.)

A proposta para o edificado cuja área correspondia ao actual nó viário da Bela Vista – a denominada **quadra central** – era uma das mais relevantes da proposta, uma vez que iria assumir um papel de âncora, o que ajudaria à qualificação e valorização urbana desta zona da cidade. A ocupação da quadra central obedeceria a uma lógica de centralidade, procurando-se a complementaridade com equipamentos já existentes (por exemplo, o ISEL), ou com equipamentos que viriam a ser construídos (por exemplo, o hospital).

Esta área seria composta por quatro parcelas, definidas pela intersecção das duas principais artérias com o anel do nó central. Aí seriam implantados lotes vocacionados para espaços terciários e de comércio concentrado, pretendendo-se a construção de uma unidade ou conjunto comercial de grande escala com áreas de venda e passagens públicas ao nível dos arruamentos existentes. As áreas comerciais desdobrar-se-iam ainda para os pisos inferiores, pisos estes que seriam sobretudo destinados a estacionamento e a armazéns, estabelecendo a ligação pedonal com as duas faixas arborizadas marginais da Av. Central de Chelas (Av. Santo

Condestável). Por cima destes pisos comerciais, elevando-se na vertical, estariam os pisos de serviços, repartidos por quatro ou mais edifícios.



**Figura 40.** Lotes ao longo do Vale de Chelas.  
Legenda: Roxo - Uso não habitacional; Rosa - Uso predominantemente não habitacional.  
Fonte: "Estudo de viabilidade e imagem do centro de Chelas" (op.cit.)

Previa-se também a ocupação das **margens do Vale de Chelas**, ao longo da Av. Central de Chelas com faixas de lotes, privilegiando-se uma lógica de corredor. A ideia era a de que aí se instalassem actividades que pudessem beneficiar da combinação espaço, preço e acessibilidade, prevendo-se assim lotes de serviços de apoio à produção e ao consumo. Estes lotes permitiriam viabilizar mais rapidamente o projecto, fixar emprego e estimular a vida urbana da zona. Estes lotes beneficiavam das infra-estruturas já existentes e teriam grande visibilidade ao longo da Av. Central de Chelas (Av. Santo Condestável).

A **norte**, abrindo a área de intervenção do lado da Av. Gomes da Costa existiria um edifício emblemático no conjunto da proposta – edifício da Porta Norte – que seria uma das âncoras do empreendimento, caso surgisse uma entidade que o promovesse e assegurasse a sua utilização.



**Figura 41.** Lotes na encosta poente, Chelas  
Legenda: Rosa - Uso predominantemente não habitacional.  
Fonte: "Estudo de viabilidade e imagem do centro de Chelas" (op.cit.)

Para a **encosta poente**, junto à rotunda da Bela Vista, propunha-se a implantação de lotes de habitação (destinada a estratos de população médios ou médios altos) e serviços de maior altura, que podiam configurar condomínios com espaços colectivos interiores com alguma privacidade e estacionamento subterrâneo privado. Enquanto que os pisos mais altos iriam beneficiar de uma vista agradável, os pisos mais baixos teriam os espaços de condomínio, que poderiam apresentar pátios privados. Previa-se ainda a implantação de lotes de menor altura, em arcada, para equipamentos e serviços do tipo tradicional.

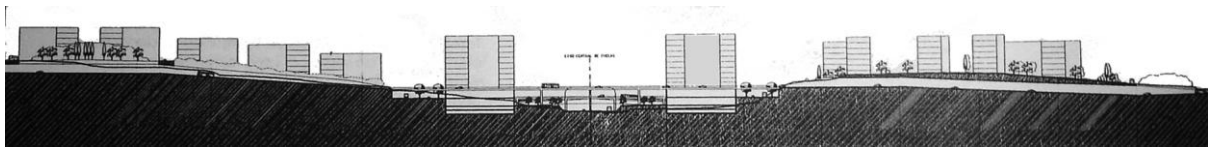


**Figura 42.** Lotes no planalto nascente, Chelas

Legenda: Amarelo - Uso predominantemente habitacional.

Fonte: “Estudo de viabilidade e imagem do centro de Chelas” (op.cit.)

Para o **planalto nascente** propunha-se a construção de lotes de habitação de baixa altura mas densidade alta, beneficiando os pisos térreos de pátios privados ou espaços de condomínio e os pisos superiores de terraços. A habitação destinar-se-ia à classe média com famílias mais numerosas e apresentaria melhores condições do que as dominantes na zona.



**Figura 43.** Corte transversal ao Vale de Chelas

Fonte: “Estudo de viabilidade e imagem do centro de Chelas” (op.cit.)

### c) Estrutura verde<sup>27</sup>

Um dos grandes trabalhos previstos no projecto urbano que se apresenta era o do projecto paisagístico de toda a área de intervenção e áreas envolventes, bem como a construção de um parque urbano a poente da zona central de Chelas, designado por Parque do Lago. Este novo parque permitiria a ligação do centro de Chelas ao Parque da Bela Vista, estabelecendo uma continuidade ecológica. Para além deste novo Parque, estava já prevista a construção de um Parque a norte, localizado em vale.

De acordo com o PDM, a Av. Central de Chelas (Av. Santo Condestável) deveria apresentar uma faixa de protecção de 50 m para cada lado do seu eixo. Propunha-se assim um corredor verde para o Vale de Chelas, que poderia articular-se com as quintas de recreio que se desenvolviam em torno do núcleo histórico de Chelas. Este corredor verde constituiria um sistema verde contínuo que apresentava uma dupla função – de protecção e de recreio. Deveria haver então uma separação física em forma de talude, ou pontualmente um muro de suporte, associada a um maciço vegetal

<sup>27</sup> Por “estrutura verde” entendemos as unidades de paisagem e as interações num sistema com características ecológicas e visuais de continuidade, para o qual nalgumas situações se utilizam designações como a de corredor verde.

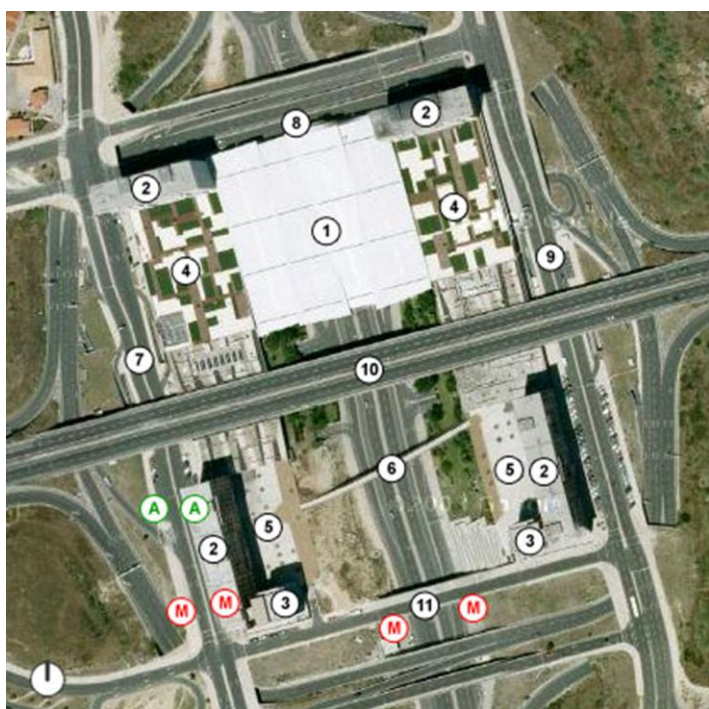
denso, ente o espaço de lazer e a avenida, contribuindo-se desta forma para a estabilização biológica de taludes, redução de ruídos, fixação de poeiras e outros poluentes, e regulação da circulação hídrica e atmosférica.

Também os corredores perpendiculares ao vale seriam arborizados, para canalizarem as brisas de encosta, necessárias à regularização térmica e à dispersão da poluição atmosférica.

Para o centro – área interior do nó – pretendia-se a criação de um espaço de elevada capacidade de carga e de intensa utilização, que funcionasse como complemento das actividades a desenvolver neste núcleo central. Aqui, a faixa de protecção poderia assumir uma forma mais rígida, sobrelevando-se a área exterior de lazer, que apresentaria uma intervenção mais cuidada e um acesso mais restrito.

O objectivo fundamental na elaboração da estrutura verde era o de realizar um projecto paisagístico cuidado, que ajudasse a inverter a imagem de área degradada associada a esta zona da cidade. A estrutura verde englobaria os mencionados parques urbanos – zonas de utilização menos frequente – e o espaço verde adjacente à habitação, de utilização diária.

## 2.2. Situação Actual



**Figura 44.** Nó viário da Bela Vista, Chelas

Fonte: <http://maps.google.pt/>

**Legenda:** 1 - Centro Comercial; 2 - Habitação; 3 - Escritórios; 4 - Jardins de uso privado; 5 - Praças de uso público; 6 - Passagem pedonal elevada; 7 - Av. Francisco Salgado Zenha; 8 - Av. Cidade de Bratislava; 9 - Av. República da Bulgária; 10 - Av. Mal. António de Spínola (prolongamento da Av. dos EUA); 11 - Anel Interior Sul; A - Paragens de autocarros; M - Saída de metro

### a) Usos do espaço

A área em estudo constitui um nó viário que, à semelhança do que acontece com o nó viário da Trinitat<sup>28</sup>, aproveita o seu vazio central. Esse vazio é ocupado por um grande espaço comercial (centro comercial), e por torres com habitação, escritórios, comércio e serviços.

No interior do centro comercial encontra-se um hipermercado, um café (quiosque), quatro espaços de restauração e algum comércio e serviços: uma loja de animais, uma lavandaria, uma loja de apoio técnico informático, uma loja de consertos rápidos, uma loja de fotografia, um cabeleireiro, uma ervanária, duas lojas de telecomunicações, uma perfumaria, uma papelaria/tabacaria, duas lojas de desporto, um pequeno pronto-a-vestir,

<sup>28</sup> Ver pp. 34-36

uma óptica, uma loja de electrodomésticos, um ginásio e um centro de desenvolvimento infantil. Para o interior deste espaço comercial está ainda prevista a abertura de uma Loja do Cidadão de 2ª Geração<sup>29</sup>. De acordo com o Presidente da Junta de Freguesia, Belarmino Silva<sup>30</sup>, esta nova Loja do Cidadão, já aprovada e licenciada pela CML, será uma grande mais-valia para a freguesia de Marvila.

No total, existem neste espaço quatro torres: duas a norte, uma a poente e outra a nascente. Os lotes habitacionais apresentam apartamentos de tipologias T0 a T4 e os escritórios apresentam áreas desde os 59 m<sup>2</sup> até aos 2700 m<sup>2</sup>.

As torres norte apresentam cada uma 2 lotes de habitação, com 14 andares e um total de 56 apartamentos por lote, sendo o piso térreo ocupado pelo centro comercial. Estas torres apresentam também, cada uma, um terraço/jardim apenas para uso dos residentes.

As torres poente e nascente apresentam cada uma: 3 lotes de habitação com 15 andares e um total de 59 apartamentos por lote; um lote de escritórios com 10 andares e um total de 40 escritórios; espaços para comércio e serviços no piso térreo. No lado poente todos os espaços previstos para comércio/serviços se encontram ocupados existindo: dois cafés/pastelarias, um talho e um talho/peixaria, uma imobiliária, um cabeleireiro e uma papelaria/tabacaria com o serviço payshop. No lado nascente podem encontrar-se: uma loja de seguros, uma farmácia, um stand de automóveis, uma imobiliária. Três das lojas deste lado encontram-se desocupadas.

Os espaços públicos existentes limitam-se a duas praças, simétricas, em frente às entradas pedonais do Centro Comercial (a poente, Avenida Francisco Salgado Zenha, e a nascente, Av. República da Bulgária). A ligação pedonal entre estas duas praças é estabelecida através de uma passagem pedonal elevada.

## **b) Mobilidade, intermodalidade e pedonalização**

A área em estudo, correspondendo a um nó viário, é um exemplo de uma zona onde o automóvel assume o protagonismo no espaço.

Junto ao centro comercial, no lado poente, existe uma praça de táxis e paragens onde passam alguns autocarros que estabelecem ligações a zonas centrais da cidade.

Junto ao nó viário localiza-se também a estação de metropolitano da Bela Vista, com saídas numa cota baixa do terreno (Av. Santo Condestável) e numa cota elevada (Avenida Francisco Salgado Zenha, lado poente), onde se localiza uma das entradas no Centro Comercial. A localização de uma estação de metropolitano nesta zona poderia constituir uma oportunidade para o desenvolvimento urbano de toda a área.

---

<sup>29</sup> "O conceito subjacente às Lojas de 2.ª Geração consiste na concentração, no mesmo espaço físico, de serviços públicos (da administração central e local) e serviços privados conexos, em função da procura e das necessidades existentes em cada local." <http://www.portaldocidadao.pt>

<sup>30</sup> *Marvila 2011, Jornal da Junta de Freguesia*. nº62. Janeiro 2011, p.5



Com uma estação de metropolitano, uma praça de táxis e paragens de autocarros, o nó viário da Bela Vista constitui uma excelente oportunidade para um grande nó intermodal. No entanto, não se verifica a utilização do espaço como ponto intermodal por parte da população.

Um dos factores que pode levar à ausência de intermodalidade é o facto de se verificar uma situação intermodal no bairro próximo, o Bairro das Amendoeiras. Junto à estação de metro de Chelas, numa zona plena de comércio local, com uma maior urbanidade e espaços verdes, e com diversos autocarros que chegam a variadas zonas da cidade, é aqui que as pessoas escolhem realizar a intermodalidade. Neste local, pode observar-se que algumas pessoas se deslocam dos autocarros para a estação de metropolitano e vice-versa.

Devido à existência deste outro ponto intermodal na zona, apenas os residentes mais próximos ao nó da Bela Vista parecem deslocar-se para o espaço com o intuito de chegarem à estação de metro. Se estes se deslocarem para ali a pé, os autocarros ou o automóvel não são precisos como meio de transporte para chegar ao metro.

Um dos factores condicionantes da mobilidade pedonal nesta zona é a acentuada topografia do terreno, que torna por vezes difícil a acessibilidade pedonal, especialmente para pessoas com mobilidade condicionada. O nó viário apresenta-se como uma solução que quebra essa barreira topográfica, criando estruturas viárias numa cota mais próxima da dos bairros residenciais circunvizinhos. Assim, o nó viário torna-se num elemento que permite a proximidade entre os bairros residenciais localizados em ambas as encostas. No entanto, essa proximidade revela-se maior do ponto de vista viário, relativamente ao pedonal. Existem nesta zona uma série de factores que podem desmotivar a mobilidade pedonal. Podemos assim destacar:

- A topografia acentuada de alguns dos terrenos próximos do nó viário;
- A existência de obstáculos físicos à mobilidade, tais como: interrupções na continuidade do passeio para peões devido a entradas de estacionamento automóvel subterrâneo, que prejudicam a mobilidade do peão em favor da do automóvel; automóveis estacionados em cima dos passeios (Av. Cidade de Bratislava, lado norte);
- A ausência de arborização ou de outros elementos de sombreamento nos percursos pedonais, o que condiciona o conforto ambiental do espaço, especialmente nos dias de maior calor;
- A falta de sentimento de segurança e/ou de conforto provocado pelo elevado número de áreas vazias de construção ao longo de alguns percursos;
- A distância pedonal do nó viário a alguns dos bairros residenciais.

### 3. MÉTODO DE DIAGNÓSTICO

O diagnóstico que nos propusemos elaborar é um instrumento de avaliação do espaço público e corresponde à análise das características do espaço físico do caso em estudo. Este diagnóstico pretende avaliar em especial a mobilidade e a acessibilidade pedonais no local, bem como a

qualidade do espaço público da zona em estudo, qualidade essa que se traduz nos valores da humanização do espaço público.

O método de diagnóstico que se ilustrará no gráfico seguinte, baseia-se num método criado pela “Project for Public Spaces”, uma associação internacional sobre o espaço público.



**Gráfico 1.** Características base do espaço público e elementos motivadores das mesmas

*Fonte: Adaptado de “Project for Public Spaces”*

O centro do gráfico representa o lugar que se quer avaliar. No anel adjacente ao centro do gráfico apresentam-se as características base do espaço público e, no anel exterior os elementos motivadores dessas características. Os elementos motivadores correspondem a qualidades que o espaço exibe ou não, em maior ou menor grau, e que influenciam as características base desse mesmo espaço. Para melhor se perceber alguns destes elementos, apresenta-se seguidamente uma breve descrição dos mesmos:

- **Identidade** – forma como a população se relaciona com o espaço e se apropria do mesmo.
- **Continuidade** – a continuidade do espaço é assegurada por uma malha urbana coerente e consolidada envolvendo as redes viárias, a estrutura verde, o saneamento e serviços públicos. Os novos espaços públicos devem ser adjacentes às ruas e espaços já existentes, assegurando uma relação com os edifícios contíguos, a interligação dos percursos e a complementaridade dos espaços.
- **Permeabilidade** – a permeabilidade de um espaço depende da sua acessibilidade, morfologia do conjunto edificado e da natureza dos possíveis limites físicos e visuais entre espaço público e privado.

- **Legibilidade** – está relacionada com a percepção que temos do espaço, sendo o que permite que esse espaço seja compreensível. Para um espaço ser legível, a sua imagem tem que ser facilmente reconhecível e, para tal, têm que ser consideradas as limitações físicas ou culturais de determinados grupos sociais, sendo por isso relevante a natureza e a qualidade dos sistemas de comunicação utilizados.
- **Segurança** – o sentimento de segurança de um espaço está relacionado com a presença ou não de sinais de vandalismo, com o estado de conservação do mesmo e dos seus equipamentos, com a visibilidade do espaço a percorrer e com a iluminação.
- **Conforto / Aproxabilidade** – o conforto pode prender-se com factores ambientais ou da própria estrutura urbana e contribui especialmente para a aproximabilidade de um espaço. O conforto da estrutura urbana depende do seu estado de pavimento, e da existência ou não de determinados elementos ou obstáculos. O conforto ambiental depende: da existência de elementos que proporcionem um refúgio das condições climatéricas, quando adversas, ou um aproveitamento das mesmas quando amenas, do nível de ruído, e da qualidade visual, que depende de uma iluminação natural ou artificial adequada.
- **Mobilidade / Acessibilidade** – a mobilidade e a acessibilidade pedonais dependem de diversos factores tais como: os meios de transporte disponíveis, os possíveis obstáculos à locomoção de um peão, a existência de elementos para os peões com mobilidade condicionada, a distância dos espaços, e a localização e distribuição de usos no espaço.
- **Diversidade / Adaptabilidade** – um espaço apresenta diversidade se incluir uma vasta gama de população e actividades, e é adaptável se permitir a utilização simultânea por pessoas de diferentes idades e com interesses e motivações distintos.
- **Atractividade** – a atractividade de um espaço depende de factores como o conforto e aproximabilidade do mesmo, mas também da sua acessibilidade e das actividades que aí acontecem, ou seja, da existência de determinados serviços e equipamentos no local.

Para avaliarmos a presença destes elementos motivadores, e a que nível esta se verifica pode colocar-se um elenco de questões sobre o que acontece, e de que forma, no próprio espaço. As questões que de seguida se levantam, baseadas no estudo elaborado por Pedro Brandão (2008) e no método de diagnóstico de “Project for Public Spaces” anteriormente enunciado, auxiliam assim a avaliação de determinado espaço público.

### **Acessos e Ligações**

*Elementos motivadores: Legibilidade, Conectividade, Continuidade, Acessibilidade, Mobilidade, Proximidade, Permeabilidade*

- Pode avistar-se o local à distância?
- Há uma boa ligação entre o espaço e os edifícios vizinhos?
- Os passeios têm ligação fácil/contínua a áreas adjacentes?
- Há uma ligação perceptível do lugar a espaços públicos próximos?
- As pessoas podem deslocar-se facilmente a pé para o espaço?

- A deslocação ao local é possível para pessoas com mobilidade condicionada?
- Há várias opções de deslocação para o local (carro, autocarro, metro, bicicleta, etc.)?
- Os residentes da zona usam o espaço?

### **Conforto e Imagem**

*Elementos motivadores: Atractividade, Segurança, Limpeza, Manutenção*

- O espaço causa uma boa primeira impressão?
- Há espaços suficientes para sentar à sombra e ao sol?
- O espaço é seguro? Tem vigilância permanente ou regular?
- Os peões dominam os veículos no uso do espaço, ou o contrário?
- O espaço está limpo, sem presença de lixo?
- Há pessoas responsáveis pela manutenção regular do espaço (limpeza, consertos, jardinagem, etc.)?
- Há motivos a fotografar?

### **Usos e Actividades**

*Elementos motivadores: Diversidade, Adaptabilidade, Multifuncionalidade, Informação*

- É usado por pessoas de várias idades, sexos, grupos sociais, culturas?
- Há pessoas a usar o espaço ou está vazio?
- Há muitas actividades diferentes a ocorrerem no espaço?
- Os espaços são multifuncionais?
- Pode ver-se alguém responsável presente ou acessível no local?

### **Sociabilidade**

*Elementos motivadores: Interactividade, Orgulho, Apropriação, Afinidade, Identidade, História*

- Há encontros marcados ou casuais com amigos?
- Há pessoas em grupo falando umas com as outras?
- Há vivências sociais (festas, jogos, quiosques, cafés) e sítios de interacção?
- As pessoas trazem conhecidos a visitar o local ou mostram orgulho no mesmo?
- O espaço é utilizado ou visitado regularmente por pessoas de diferentes idades, sexos, grupos sociais e culturas?
- Há um sentimento de comunidade?
- Existe alguma coisa que remeta para a história do local (monumentos, paisagem, etc.)?

As respostas a estas questões foram possíveis por via de observações no espaço, por inquéritos à população, e por informações obtidas por meio de entrevistas realizadas a pessoas com um conhecimento geral do espaço urbano e da população da área em estudo.

## 4. DIAGNÓSTICO DO ESPAÇO PÚBLICO

### 4.1. Acessos e Ligações

*Elementos motivadores: Legibilidade, Conectividade, Continuidade, Acessibilidade, Mobilidade, Proximidade, Permeabilidade*



**Figura 45.** Nó viário da Bela Vista e bairros residenciais mais próximos.

Fonte: <http://maps.google.pt/>

**Legenda:** 1 – Nó viário da Bela Vista; 2 – Bairro da Flamengo; 3 – Bairro das Amendoeiras; 4 – Bairro do Armador; 5 – Bairro do Condado

configuração espacial, que o faz parecer uma espécie de ilha, característica esta que é comum aos espaços que lhe estão próximos. O espaço do nó revela-se assim como uma plataforma que apresenta diversos braços (ligações viárias) às várias ilhas que o circundam (bairros habitacionais vizinhos). Esta situação é facilmente perceptível quando se observa a vista aérea deste espaço.

O espaço em estudo apresenta uma estrutura, tanto viária como edificada, que pode ser facilmente visível dos locais que lhe estão próximos. No entanto, para quem não conhece o espaço e se desloque a pé ou de transportes públicos, não é perceptível a existência de um espaço comercial, uma vez que as entradas no espaço comercial estão localizadas em pequenas praças cujo acesso, por sua vez, as faz parecerem espaços semi-privados pertencentes aos lotes habitacionais que ali se encontram. O espaço comercial apresenta assim uma grande falta de legibilidade e permeabilidade.

A principal característica deste espaço é a sua

#### a) Acessibilidade e mobilidade pedonais

Entre os bairros vizinhos ao espaço do nó viário e o próprio nó existem vazios urbanos, ao invés de uma malha edificada consolidada ou uma rede de espaços públicos, que asseguraria a continuidade de todo o espaço. As ligações dos bairros ao espaço são asseguradas apenas pela estrutura viária, não sendo perceptível qualquer ligação contínua a outros espaços públicos. Os passeios estabelecem uma ligação contínua entre os bairros e o nó, embora nem sempre

estabeleçam a ligação mais imediata, existindo por isso nos percursos entre os bairros e o nó, caminhos alternativos de terra batida, criados pelos peões.

Para compreender a qualidade da mobilidade e da acessibilidade pedonal nesta área, foram escolhidos percursos entre dois dos bairros mais próximos - Condado e Amendoeiras - e o espaço do nó viário, e identificados os obstáculos ou elementos desmotivadores à mobilidade pedonal que se observam nesses percursos. Esses elementos serão assim descritos seguidamente:

#### **Bairro do Condado:**

- Topografia acentuada durante a maior parte do percurso;
- Passeios adjacentes a áreas não urbanizadas, havendo uma fraca ligação do percurso com a malha edificada;
- Grande largura das vias rodoviárias, com quatro faixas para circulação automóvel, que contrasta com os passeios, pouco largos em relação à via de circulação;
- Ausência de arborização ou de outros elementos de sombreamento;
- Ausência de separador central em parte do percurso;
- Distância.
- Caminhos formados espontaneamente sem qualquer tratamento de pavimentos.



**Figura 46.** Percurso entre o Bairro do Condado e o nó viário da Bela Vista.

A preto o percurso pelos passeios e passadeiras existentes; a azul um percurso alternativo não tratado.

Fonte: <http://www.bing.com/maps/>



**Figuras 47, 48, 49, 50, 51 e 52.** Troços dos percursos normal e alternativo entre o Bairro do Condado e o nó viário da Bela Vista.

*Fonte: Fotos do autor*

### Bairro das Amendoeiras:

- Passeios adjacentes a áreas não urbanizadas, havendo uma fraca ligação do percurso com a malha edificada;
- Grande largura das vias rodoviárias, com quatro faixas para circulação automóvel, que contrasta com os passeios, pouco largos em relação à via de circulação;
- Automóveis estacionados em cima do passeio, limitando a circulação dos peões no mesmo;
- Ausência de arborização ou de outros elementos de sombreamento;
- Distância;
- Caminhos formados espontaneamente sem qualquer tratamento de pavimentos.



**Figura 53.** Percursos possíveis entre o Bairro das Amendoeiras e o nó viário da Bela Vista.

A preto os percursos pelos passeios e passadeiras existentes; a azul um percurso alternativo não tratado.

Fonte: <http://www.bing.com/maps/>



**Figuras 54 e 55.** Troços do percurso entre o Bairro das Amendoeiras e o nó viário da Bela Vista.

Fonte: Fotos do autor





**Figura 56, 57, 58, 59.** Troços dos percursos normal e alternativo entre o Bairro das Amendoeiras e o nó viário da Bela Vista.  
*Fonte: Fotos do autor*

Existem ainda outros dois bairros próximos da área em estudo - Armador e Flamenga. Os limites destes dois bairros estão de tal forma próximos do espaço do nó viário, que a avaliação dos percursos não se justifica. Ainda assim, apesar da proximidade, não se verifica um contínuo edificado entre estes bairros e o nó. Assim, serão apenas mostradas algumas fotografias ilustrativas do percurso entre estes bairros e o nó.

#### **Bairro do Armador:**



**Figura 60.** Percurso, assinalado a preto, pelos passeios e passadeiras existentes, entre o Bairro do Armador e o nó viário da Bela Vista.

Fonte: <http://www.bing.com/maps/>



**Figura 61.** Troço do percurso entre o Bairro do Armador e o nó da Bela Vista

Fonte: Foto do autor

## Bairro da Flamenga:



**Figura 62.** Percursos possíveis, assinalados a preto, pelos passeios e passadeiras existentes, entre o Bairro da Flamenga e o nó viário da Bela Vista.

Fonte: <http://www.bing.com/maps/>



**Figuras 63 e 64.** Troços do percurso entre o Bairro da Flamenga e o nó da Bela Vista

Fonte: Fotos do autor

### Espaço do nó viário da Bela Vista:

No espaço do próprio nó os elementos desmotivadores à mobilidade pedonal são os seguintes:

- Automóveis estacionados em cima do passeio, limitando a circulação dos peões no mesmo;
- Interrupções na continuidade dos passeios para peões devido a entradas de estacionamento automóvel subterrâneo;
- Grande largura das vias rodoviárias, com quatro faixas para circulação automóvel, que contrasta com os passeios, pouco largos em relação à via de circulação;
- Cargas e descargas realizadas nos passeios para peões, impedindo a sua passagem.



**Figuras 65, 66, 67, 68.** Elementos desmotivadores à mobilidade pedonal no espaço do nó viário da Bela Vista.

*Fonte: Fotos do autor*

Para a **Av. de Santo Condestável** achou-se irrelevante a descrição dos obstáculos à mobilidade pedonal, uma vez que esta não possui condições para a circulação de peões. Desde a ausência de passeios para peões à falta de passadeiras e de condições de segurança no atravessamento, a avenida parece ter sido pensada apenas para a circulação automóvel. Não se percebe, por isso, a localização de duas saídas de metropolitano nesta avenida.

## b) Modos de deslocação

Através de um inquérito realizado à população, com uma amostra de 90 pessoas, no interior e à porta do Centro Comercial localizado no nó viário da Bela Vista, averiguou-se: quem frequentava mais o espaço, se residentes ou visitantes, e qual o modo de deslocação preferido dos utentes do centro, quer residentes na zona, quer visitantes. Para o estudo efectuado consideraram-se como residentes na zona apenas os que vivem nos bairros residenciais mais próximos – Condado, Amendoeiras, Armador e Flamenga. Os residentes das torres habitacionais do próprio nó não foram obviamente considerados no estudo sobre os modos de deslocação.

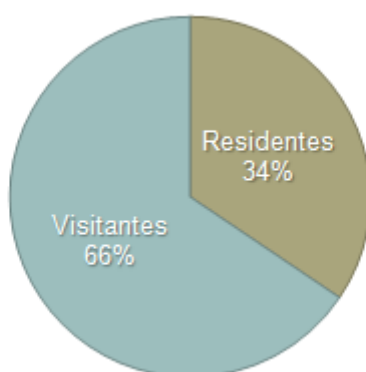


Gráfico 2. Utilizadores do Centro Comercial da Bela Vista

Como ilustrado no gráfico acima, apenas 34% dos inquiridos são residentes na zona, enquanto a maior parte são visitantes. Nos visitantes incluem-se também os inquiridos que trabalham no Centro Comercial e não residem na zona.

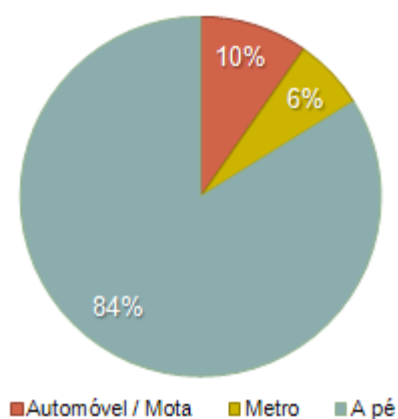


Gráfico 3. Modo de deslocação dos residentes para o Centro Comercial da Bela Vista

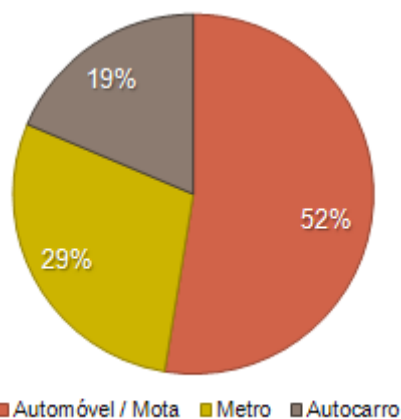
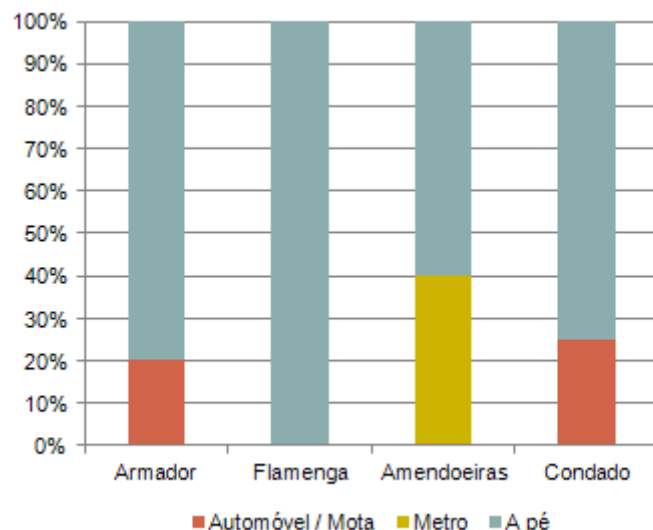


Gráfico 4. Modo de deslocação dos visitantes para o Centro Comercial da Bela Vista



**Gráfico 5.** Modo de deslocação dos residentes dos bairros mais próximos para o Centro Comercial da Bela Vista

Como se pode comprovar pelos gráficos anteriores, a maior parte dos residentes na zona desloca-se a pé para o Centro Comercial. Os motivos apontados pelos residentes para a escolha de outros meios de transporte ao invés da deslocação a pé foram a distância, a idade combinada com a topografia acentuada do terreno, e as condições atmosféricas (neste caso o calor). Os moradores que se deslocam a pé, afirmaram também deslocar-se algumas vezes por outros meios de transporte, sendo referido o facto de que indo fazer compras poderiam estar muito carregados para fazer o percurso a pé.

Conclui-se assim que os residentes desta zona utilizam o espaço e escolhem preferencialmente ir para lá a pé, uma vez que a deslocação é, em geral, relativamente fácil e a distância curta. Já para as pessoas com mobilidade condicionada, a deslocação pode tornar-se mais difícil, com alguns obstáculos e a topografia, por vezes acentuada, do terreno.

Para os não residentes, existem múltiplas opções de deslocação, já referidas, desde o automóvel ou a mota, até ao autocarro ou metro, com estação junto ao espaço do nó.

## 4.2. Conforto e Imagem

*Elementos motivadores: Atractividade, Segurança, Limpeza, Manutenção*

A primeira impressão da área do nó viário do ponto de vista do peão não é a melhor, uma vez que o espaço, rodeado de infra-estruturas viárias e com o seu carácter de ilha, parece ser difícil de alcançar.

No interior do nó viário da Bela vista, o espaço é ocupado maioritariamente por massa edificada. O espaço público existente no interior do nó é bastante pobre limitando-se a duas pequenas praças. Estas praças não apresentam um espaço adequado para se estar sentado, existindo apenas para

este efeito a possibilidade de se sentar nos canteiros das árvores aí existentes. As árvores existentes são pequenas, não protegendo, por isso, do sol que se faz sentir ou não no espaço, consoante a hora do dia. A existência destas praças não é perceptível do exterior, parecendo ser um espaço que foi criado apenas como uma espécie de antecâmara do Centro Comercial e, por isso, um espaço de passagem, não apresentando qualidades de um espaço de estada. Em geral, o espaço está limpo, sendo a manutenção do espaço público (praças) da responsabilidade da empresa que gere o Centro Comercial e/ou do condomínio dos lotes localizados no espaço. Este espaço não apresenta vigilância, mas esta é realizada no interior do espaço comercial pelos seguranças do mesmo, existindo também policiamento.

Em termos de mobilidade pedonal, o espaço não é atractivo, sendo a utilização do espaço limite ao nó dominada por veículos, e não pelos peões.

Pode concluir-se que, em geral, o espaço não apresenta uma grande atractividade estética, não havendo também motivos a fotografar.



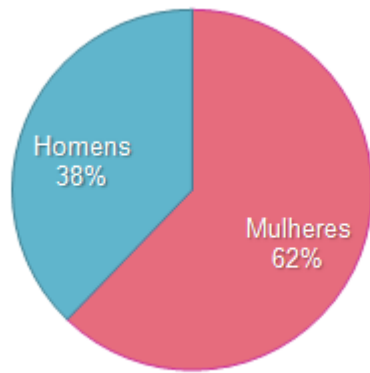
**Figura 69.** Praça nascente no espaço do nó da Bela Vista

Fonte: Foto do autor

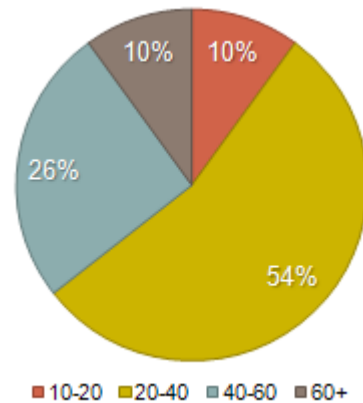
### **4.3. Usos e Actividades**

*Elementos motivadores: Diversidade, Adaptabilidade, Multifuncionalidade, Informação*

A zona do Centro Comercial da Bela Vista é um local frequentado por pessoas de várias idades, sexos, grupos sociais e culturas. O facto de ser frequentado por muitos visitantes, devido aos seus espaços de comércio, restauração e serviços, e não só por residentes da zona, permite-lhe apresentar esta diversidade de utilizadores. Nos gráficos que se seguem, baseados no inquérito realizado à população, com uma amostra de 90 pessoas, no interior e à porta do Centro Comercial da Bela Vista pode perceber-se quais são as pessoas que mais frequentam o centro, relativamente ao sexo e à faixa etária em que se inserem.



**Gráfico 6.** Sexo dos utilizadores do Centro Comercial da Bela Vista.



**Gráfico 7.** Faixa etária dos utilizadores do Centro Comercial da Bela Vista.

Como se pode constatar pelos gráficos anteriores, a maior parte dos inquiridos são mulheres e a faixa etária mais comum é a dos 20 aos 40 anos de idade.

O local é bastante utilizado, presenciando-se sempre movimento de pessoas, quer nos dias úteis quer nos fins-de-semana, mas nem todo o espaço tem o mesmo nível de utilização. Enquanto que o espaço a poente, onde se localiza a estação de metropolitano, as paragens de autocarros e algum comércio, é muito frequentado, bem como o Centro Comercial, o lado nascente, ausente de paragens de transportes públicos e com menos comércio se encontra sempre praticamente vazio.



**Figura 70.** Utilização do lado poente do nó da Bela Vista.

Fonte: Foto do autor

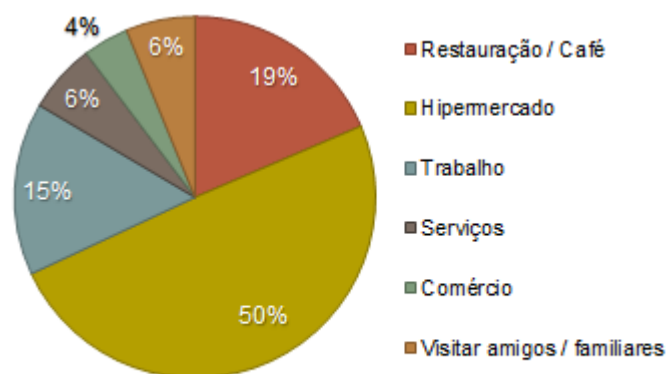




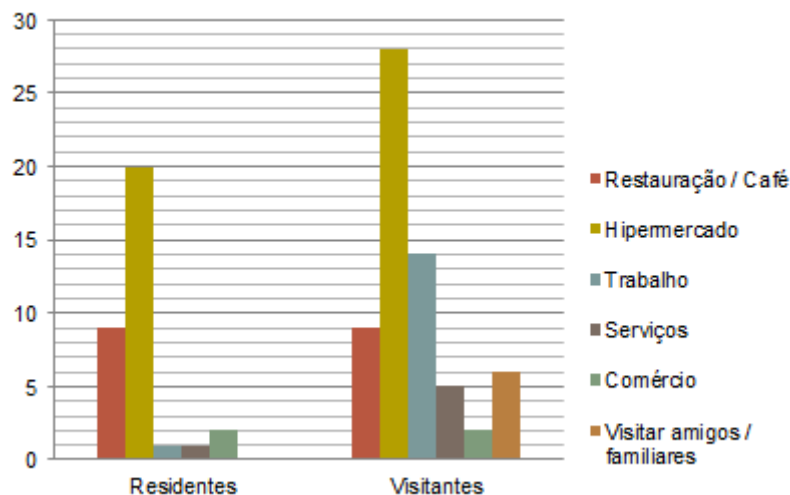
**Figura 71.** Utilização do lado nascente do nó da Bela Vista.

Fonte: Foto do autor

Quanto à utilização do Centro Comercial, residentes e não residentes deslocam-se para o centro por diversos motivos, uma vez que este oferece alguma variedade de restauração, comércio e serviços. Através do inquérito realizado à população, com uma amostra de 90 pessoas, no interior e à porta do Centro Comercial da Bela Vista averiguou-se qual o motivo de deslocação das pessoas àquele local. Salienta-se que os resultados obtidos nos gráficos seguintes tiveram em consideração que diversas pessoas deram mais de um motivo para a sua deslocação ao Centro Comercial, como por exemplo, ir às compras e ir almoçar.



**Gráfico 8.** Motivos de deslocação ao Centro Comercial da Bela Vista



**Gráfico 9.** Motivos de deslocação dos residentes e dos visitantes ao Centro Comercial da Bela Vista

As actividades que ocorrem no espaço são apenas as provenientes do comércio ou dos serviços nele prestados, não apresentando o espaço um carácter multifuncional. No entanto, em 2009, por iniciativa da Junta de Freguesia de Marvila foi realizada uma exposição sobre a história de Marvila no interior do Centro Comercial. Para além da exposição, ocorreram no espaço espectáculos aos fins-de-semana – aos sábados para adultos, e aos domingos para crianças. O espaço onde ocorreu a exposição, com consentimento da gerência do Centro Comercial, consistia num espaço vazio, onde anteriormente havia existido uma loja de electrodomésticos e onde futuramente se prevê a instalação da nova Loja do Cidadão. Durante seis meses, de acordo com o secretário da Junta de Freguesia de Marvila, Jorge Máximo, a iniciativa trouxe alguma visibilidade e ritmo àquele espaço. Em 2010, voltou a realizar-se no mesmo espaço uma exposição da PSP sobre segurança pública.

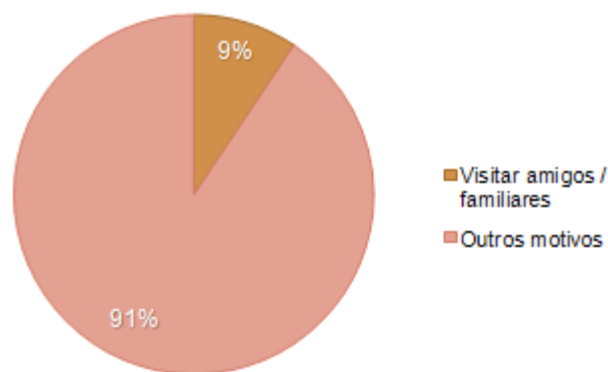
No local de estudo não se consegue perceber ninguém responsável pelo espaço que esteja presente ou acessível.

#### **4.4. Sociabilidade**

*Elementos motivadores: Interactividade, Orgulho, Apropriação, Afinidade, Identidade, História*

Quando se realizou o inquérito já referido à população e se averiguaram os motivos de deslocação ao Centro Comercial, foram várias as pessoas que afirmaram estar ali por motivos de visita a amigos ou familiares. Algumas destas pessoas, não residentes na zona, antes ou depois de se encontrarem com os amigos/familiares, aproveitavam o facto de estarem na zona para visitarem o Centro Comercial. Uma vez que o inquérito pretendia ser breve e pouco exaustivo, registaram-se apenas as primeiras respostas das pessoas quanto ao seu motivo de deslocação. Assim, quando deram como motivo principal o de visita a amigos/familiares, não lhes foi pedido um segundo motivo de deslocação.

Comparando a visita ou encontro com amigos/familiares como motivo de deslocação dos não residentes na zona, com os restantes motivos agregados, podemos concluir que o motivo de visita a amigos/familiares engloba 9% da população não residente, como se pode observar no gráfico seguinte.



**Gráfico 10.** Motivos de deslocação dos visitantes ao Centro Comercial da Bela Vista: confronto entre o motivo de visita a amigos/familiares e outros motivos apontados.

Uma das pessoas entrevistadas afirmou ter encontro marcado com amigos, trabalhadores no Centro Comercial. Assim, pode afirmar-se que poderão haver encontros marcados entre amigos ou familiares nesta zona. No entanto, merece atenção o facto de, aparentemente, os residentes não verem o espaço como local de encontro. Sendo um espaço sobretudo de passagem, sem muitas características de permanência, não se observam frequentemente pessoas em grupo a conversar.

As vivências sociais e os sítios de interação presentes nos espaços estão limitados a dois cafés/pastelarias, situados no lado poente do nó viário, e aos espaços de cafetaria ou restauração existentes no Centro Comercial. De acordo com Elisabete Fonseca, colaboradora na Junta de Freguesia de Marvila e residente na zona, o espaço de cafetaria mais utilizado pela população é o que se encontra dentro do próprio hipermercado, ou seja, a cafetaria do Pingo Doce.

Na freguesia de Marvila, especialmente nos bairros mais antigos como o Condado ou as Amendoeiras, há um grande sentimento de comunidade, como nos pode garantir Elisabete Fonseca, residente na zona desde criança. A população residente em Marvila demonstra assim vontade participativa e orgulho quando se realizam eventos sociais na zona. Um exemplo de um desses eventos é o “Marvila dos Sabores”, organizado desde 2008. Este evento de entrada livre, com a participação de instituições da freguesia, para além da divulgação da gastronomia portuguesa, com a presença de “tasquinhas” com gastronomia de várias regiões, conta ainda com diversas actividades culturais tais como, a actuação das marchas, ranchos folclóricos, tunas académicas, bandas filarmónicas, grupos corais, danças regionais e concertos de música rock e popular. Ao contrário deste evento, grandes eventos como o Rock In Rio, parecem não ser tão bem recebidos pela população. O Rock In Rio acaba por se tornar, de certa forma, incómodo para os residentes que, não indo ao evento, também não poderão usufruir do Parque da Bela Vista, enquanto o evento ocorre. No

entanto, eventos destas dimensões poderão contribuir para uma melhoria da imagem exterior desta zona da cidade.

Deve salientar-se ainda que, para além de um sentimento de comunidade existe também, como nos deixa perceber Elisabete Fonseca, um certo bairrismo e uma amena competitividade entre bairros demonstrado, por exemplo, na participação de alunos de escolas dos diferentes bairros em projectos escolares comuns.

Este sentimento de comunidade e de orgulho dos residentes da zona, referido anteriormente, não se observa, no entanto, na zona do nó da Bela Vista ou em relação à mesma. O espaço do nó e os lotes que aí se encontram parecem estar em “terra-de-ninguém”. Curiosamente, os lotes do nó da Bela Vista pertencem cada um, consoante a sua localização, ao bairro habitacional que lhes está mais próximo, podendo este corresponder ao bairro do Armador, ao das Amendoeiras, ao do Condado ou ao da Flamengo. Pode concluir-se assim que, referindo a população em geral dos bairros habitacionais que lhe estão próximos, as pessoas não apresentam um sentimento de pertença em relação ao espaço localizado no nó da Bela Vista.

Quanto à presença de edifícios históricos, existe junto à área em estudo, localizado na Estrada de Chelas, na continuação da Av. Santo Condestável, um monumento que remete para a história do local – a Igreja/Convento de Chelas ou São Félix – classificado como monumento nacional. Enquanto a Igreja se destina ao culto, no Convento encontram-se o Arquivo Geral do Exército e o Arquivo Histórico Militar. No entanto, para além da pouca atractividade das actividades e da não existência de condições de visita, os obstáculos à mobilidade pedonal que se encontram no percurso entre este edifício histórico e a área em estudo, não permitem que o monumento tenha um papel de atractividade para a visita da área. A Igreja acaba por quase não ser utilizada pelos residentes, devido às fracas condições de mobilidade pedonal do percurso e pela sua distância pedonal aos bairros habitacionais mais próximos.



**Figura 72.** Vista aérea da Igreja/Convento de Chelas ou São Félix.

Fonte: <http://maps.google.pt/>



**Figura 73.** Igreja/Convento de Chelas ou São Félix.

Fonte: Foto do autor

## V. AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS E CONCLUSÃO

### 1. SOBRE A SITUAÇÃO EXISTENTE

Integrada numa área da cidade de Lisboa dominada pela presença de bairros sociais que se apresentam, em geral, como bairros dormitório, a zona do nó viário da Bela Vista, estagnada no tempo, parece condenada ao insucesso como pólo atractivo.

Após o debruçar sobre os vários estudos e planos concretizados para a área de Chelas conclui-se que nenhum desses estudos ou planos foi concretizado na sua totalidade. Para além disso, as metas de cada plano foram sendo alteradas ao longo dos anos, quer por vontade (ou falta dela) política para a execução dos planos, quer por limitações orçamentais, quer por outras necessidades tais como, por exemplo, a de construção rápida de mais habitação na cidade de Lisboa, nomeadamente para realojamento. Deste modo, a área em estudo permanece esquecida e as propostas apresentadas acabam por não passar à fase de concretização.

#### 1.1. Núcleo Central

De todas as propostas apresentadas para o núcleo central de Chelas desde o seu primeiro plano de urbanização, pode destacar-se a imagem de oportunidade que se tinha de uma zona que se queria não só parte integrante da cidade de Lisboa, mas também de grande centralidade. Nesta óptica de gerar uma nova centralidade na cidade, ambicionou-se para a zona central de Chelas um núcleo de equipamento que apresentaria duas funções: uma função física de ligação entre as encostas nascente e poente, separadas pelo Vale de Chelas; e uma função de núcleo principal de equipamento, com actividades e instalações de interesse para toda a cidade de Lisboa, que integrasse áreas comerciais, de escritórios e outras do sector terciário.

O estudo de viabilidade para esta zona, realizado em 1995, refere mesmo a importância deste espaço assumir um papel de âncora, uma vez que isso contribuiria para a qualificação e para a valorização urbana da zona. Para além disso é também apontada com grande relevância a função de complementaridade do equipamento que aqui fosse criado, relativamente a equipamentos existentes ou cuja construção estivesse prevista.

Se observarmos o que actualmente se encontra no espaço do nó viário da Bela Vista, é evidente que as funções do espaço não correspondem às propostas nos anteriores planos para a zona. É de salientar que a maior parte do espaço é destinado à habitação, função esta que não estava prevista nas propostas para este espaço central. Apesar de apresentar dois lotes de escritórios, o facto dos outros doze lotes corresponderem a lotes habitacionais, transmite-nos que o uso dominante no espaço é o habitacional. Assim, parece óbvio que este espaço não é um grande centro de negócios, ou de equipamento central muito atractivo e muito menos uma âncora na zona. O facto do uso dominante ser o habitacional tem uma grande influência neste aspecto, mas não é por si só responsável pelo insucesso do espaço. Os escritórios, por exemplo, também não se apresentam

completamente preenchidos, havendo ainda muitas áreas de escritórios sem ocupação, uma vez que não se vê na área, ao contrário do que estava previsto, uma zona atractiva.



**Figura 74.** O “Spacio Shopping” nos Olivais, Lisboa, é um bom exemplo de um Centro Comercial urbano, sendo o espaço edificado constituído também por lotes habitacionais que se elevam por cima do espaço comercial.

Fonte: <http://maps.google.pt>



**Figura 75.** Entrada Poente para a praça que dá acesso à entrada do Centro Comercial da Bela Vista.

Fonte: <http://maps.google.pt>

O estudo de viabilidade para esta área, referia que se podia beneficiar de grandes vantagens se o equipamento central projectado para a zona assumisse a função de grande “shopping”. Claramente, o edifício central não toma essa função e a sua configuração arquitectónica apresenta-se limitativa, sendo um edifício de arquitectura pouco atractiva, de apenas um piso.

O facto da função estabelecida no espaço ter sido a de hipermercado, o que limitou a restante ocupação do espaço comercial não é, no entanto, o principal problema do espaço. Os principais problemas do espaço estão relacionados com a sua estrutura arquitectónica. O modo como os edifícios se dispõem, torna o espaço aparentemente fechado, parecendo este constituir uma espécie de “caixa-forte”. Para quem não conhece o espaço e se desloque a pé ou de transportes públicos é muito pouco óbvio que ali se encontre um espaço comercial, uma vez que as entradas no espaço comercial (Figura 75) estão

localizadas em pequenas praças cujo acesso, por sua vez, as faz parecerem espaços semi-privados pertencentes aos lotes habitacionais que ali se encontram. Pode afirmar-se assim que um dos principais problemas do espaço consiste na sua falta de legibilidade e permeabilidade.

O espaço comercial é, apesar de tudo, muito utilizado por não residentes da zona, pela sua excelente acessibilidade, quer em termos de transportes públicos (metro e autocarros à porta), quer por automóvel, por ser próximo do centro e apresentar ligações viárias com várias áreas da cidade e pela possibilidade de estacionamento gratuito, nomeadamente no parque subterrâneo do espaço comercial. Dada esta vantagem na acessibilidade, esta parcela da população utiliza este espaço nos dias úteis ou aos fins-de-semana especialmente para ir almoçar ou fazer compras, mas também para aceder aos variados serviços que aí se encontram. A população residente utiliza-o maioritariamente

para fazer compras. No entanto, o uso do centro comercial confere-lhe um carácter de local de passagem, marcado por funções de prestação de determinados serviços.

A completa ausência de espaço público qualificado é, desta forma, um dos factores que se revela determinante no insucesso do espaço. Não apresentando quaisquer características físicas que lhe permitam ser um espaço de estada, a área onde este núcleo central se insere carece desse tipo de espaço público. A falta dele acaba por fazer com que não haja permanência de pessoas no espaço, o que leva à escassez de vivências sociais.

Por fim, considera-se o facto de, na proposta do estudo de viabilidade, ter sido apresentado todo um projecto de edificação para a zona do Vale de Chelas e apenas ter sido concretizada a edificação da área central e da estrutura do nó viário. Desta forma, esta área central permaneceu desgarrada dos bairros habitacionais contíguos, tornando-se mais uma ilha, numa área onde cada bairro por si apresenta também esse carácter de isolamento, sempre desconexo dos bairros que lhe estão próximos.

## 1.2. Os “vazios urbanos”

A falta de qualidade da mobilidade pedonal na zona é outro dos problemas que aí se apresentam. As grandes estruturas viárias presentes nos percursos entre os bairros habitacionais mais próximos e a zona central de Chelas transformam toda a área num espaço agreste para os peões. Para além disso, a existência de obstáculos físicos à mobilidade pedonal também contribui para esta agressividade do espaço. Ironicamente, numa zona onde, por motivos económicos ou outros, grande parte da população se desloca a pé, as condições à mobilidade pedonal não são as melhores.



**Figura 76.** As dicotomias da área de Chelas: será rural ou urbana, ambas ou nenhuma?

*Fonte: Foto do autor*

A zona é constituída por imensos espaços não edificados, onde se pode observar o crescimento de vegetação espontânea. Estes constituem assim, espaços não urbanizados, que na expectativa ou não de um projecto futuro assim permanecem abandonados e cuidados e manutenção há longos anos.

O que mais torna a zona estudada pouco atractiva, esteticamente desagradável e agreste em termos de mobilidade pedonal são as lacunas no que diz respeito ao espaço urbanizado. Falta à zona um imenso carácter urbano, faltam espaços edificados ao longo dos percursos, falta cuidado no arranjo dos espaços verdes, falta cidade. No fundo, o espaço carece de ser humanizado e, sendo parte integrante de uma cidade, localizado numa zona central, falta-lhe portanto urbanidade e características de centralidade.

## 2. POSSIBILIDADES DE MELHORIA – RECOMENDAÇÕES

Com base em todo o estudo efectuado na presente dissertação podem apresentar-se recomendações que, se realizadas, ajudarão a melhorar a qualidade do espaço público e da mobilidade pedonal nesta zona da cidade, tendo todas elas o objectivo da humanização do espaço. Incluem-se recomendações aos níveis físico, funcional e social do espaço, uma vez que se considera não ser possível a dissociação destes três factores quando se propõe uma melhoria da vitalidade do espaço, factor essencial para a humanização do mesmo. Na apresentação destas recomendações, consideram-se também algumas das já apresentadas em planos e estudos anteriores para a zona.

### 2.1. Projecto paisagístico

Consistindo os espaços não urbanizados em espaços não tratados, é essencial que se proceda ao tratamento paisagístico destes espaços, quer através da criação de áreas verdes públicas, quer através da criação de zonas de vegetação barreira.

Assim, podemos enumerar algumas das medidas que deveriam ser tomadas em relação ao tratamento paisagístico do espaço. Essas medidas seriam:

- 1) A realização de um **corredor verde** que una o lado poente da zona central de Chelas ao Parque da Bela Vista, permitindo assim o arranjo dos espaços vazios aí existentes.
- 2) A criação de uma **faixa de protecção** ao longo da Av. Santo Condestável (Vale de Chelas), cuja função será de espaço barreira, impeditivo da chegada de peões à avenida. Esta separação deverá materializar-se num talude ou, pontualmente, num muro de suporte, devendo o talude ser constituído por um maciço vegetal denso. De acordo com o estudo de viabilidade elaborado para a zona este maciço iria contribuir para a estabilização biológica do talude, redução de ruídos, fixação de poeiras e outros poluentes, e regulação da circulação hídrica e atmosférica.





**Figura 77.** Exemplo de um projecto paisagístico na cidade de Bragança: o corredor verde de Fervença.

Fonte: <http://asvoltasdovento.blogspot.com>

3) A criação de um **sistema verde contínuo** para as margens do Vale de Chelas, adjacente à faixa de protecção referida, que apresentaria ligações à Estrada de Chelas, nomeadamente à zona da Igreja e Convento de Chelas (São Félix). Este sistema verde poderá incluir hortas urbanas regulamentadas, desde que sempre complementadas com a existência de um espaço verde contínuo de recreio de acesso a toda a população.

- 4) Proceder ao **tratamento paisagístico** dos taludes da área nascente à zona central de Chelas, considerando a reformulação da situação existente e excluindo a execução a curto prazo do Plano de Pormenor do Parque Hospitalar.
- 5) Toda a zona envolvente à área central de Chelas deve sofrer um **tratamento paisagístico** cuidado, que permita inverter o aspecto degradado da zona.

## 2.2. Pedonalização

Para que haja conforto e segurança na mobilidade pedonal, é essencial que se assumam algumas medidas, tais como:

- 1) A criação de **passeios qualificados**, ou seja, espaços pavimentados para peões, ao longo de todas as vias onde se quer permitida a circulação de peões.
- 2) A diminuição da **largura das vias** rodoviárias ou até mesmo do **número de vias**, e conseqüente aumento da largura dos passeios. Desta forma, a largura dos passeios estará melhor relacionada com a das respectivas vias, conferindo ao peão maior conforto e segurança, devido à sua maior distância relativamente a uma grande via rodoviária.
- 3) A definição de **alinhamentos** na implantação de objectos nos passeios (mobiliário urbano, iluminação, árvores, etc.).
- 4) Considerar a implantação de **arborização** nos percursos para a zona central de Chelas, que permita assim um maior conforto ambiental ao peão.
- 5) Assegurar a **segurança** no atravessamento de peões, através da implementação de medidas de redução de velocidade do trânsito, como por exemplo, a redução da largura de determinadas vias rodoviárias.

- 6) A implementação de **percursos pedonais** qualificados, adicionais aos já existentes, atendendo ao grande número de percursos não tratados, criados pelos próprios peões consoante as suas necessidades.
- 7) Considerar a construção de uma rede de **percursos cicláveis** na zona.
- 8) A criação de uma **passagem pedonal** adequada e qualificada que ligue os dois lados do Vale de Chelas junto às vias rodoviárias existentes que fazem já essa ligação, aumentando consideravelmente a largura dos passeios e considerando a implementação de uma via ciclável.
- 9) Aumento da **largura dos passeios** envolventes a toda a área edificada do núcleo central de Chelas.
- 10) A eliminação de todos os **obstáculos à mobilidade pedonal**, através da revisão das entradas de estacionamento subterrâneo e dos lugares de estacionamento à superfície, incluindo a implementação de pilaretes impeditivos do estacionamento em áreas destinadas à circulação de peões.
- 11) A revisão do modo como se processam as **cargas e descargas**, definindo espaços próprios para a sua realização sem o prejuízo da circulação de peões.
- 12) A implementação de escadas, rampas ou outros meios que ajudem na superação dos **declives acentuados**.



**Figura 78.** A passagem pedonal situada no espaço do nó da Bela Vista une as duas praças localizadas em frente às entradas no espaço comercial.

*Fonte: Foto do autor*

### 2.3. Humanização

A melhoria das condições físicas directamente relacionadas com a mobilidade pedonal é obviamente muito importante para o aperfeiçoamento da mesma. No entanto, a humanização do espaço, contribui também para uma melhor mobilidade pedonal, uma vez que confere aos percursos uma escala urbana e, portanto, mais humana. Desta forma, tornando o espaço mais atractivo e com maior circulação de pessoas, é fornecido aos peões um maior sentimento de segurança.

A humanização de um espaço diz respeito não apenas às características físicas, mas também às características sociais do espaço. Assim, tendo em atenção as características físicas, funcionais e sociais, considera-se que teria um impacto significativo na melhoria do espaço público da zona de estudo o seguinte:

- 1) A constituição de uma rede de **espaços públicos** articulados, bem como a presença de **massa edificada** ao longo dos percursos entre os bairros e a zona central de Chelas. Os percursos longos, devido não só à distância real, mas também à psicológica, advinda da falta de edificação existente (percursos de ruas longas e rectas onde nada acontece), poderiam beneficiar com a presença de edifícios e/ou de espaços públicos ou áreas verdes de recreio adjacentes ou, pelo menos, de pequenos espaços de estada, com bancos e algum sombreamento.
- 2) A implementação na zona de elementos **geradores de movimento** no contexto urbano, tais como determinados equipamentos e serviços ou espaços públicos de excelência. De acordo com um estudo da PROACT (Unidade de Investigação e Apoio Técnico ao Desenvolvimento Local, à Valorização do Ambiente e à Luta Contra a Exclusão Social do ISCTE)<sup>31</sup>, a população de Marvila tem como actividades mais desejadas para a zona as desportivas e as culturais, ansiando por isso por equipamentos tais como, pavilhões polidesportivos e centros culturais.
- 3) Promover uma maior **variedade de usos** do espaço, adequando alguns edifícios a novas funções.
- 4) Assumir a **Av. Santo Condestável** como uma avenida interdita ao trânsito de peões. Para tal, deve ser criada uma faixa de protecção ao longo da avenida cuja função será de espaço barreira, impeditivo da chegada de peões à avenida. Esta separação deverá materializar-se num talude ou, pontualmente, num muro de suporte, devendo o talude ser constituído por um mato vegetal denso. No entanto, dada a existência de duas saídas de metropolitano na avenida, essa área terá que ser acessível aos peões, preferencialmente através de meios mecânicos (elevadores), em ambos os lados poente e nascente do Vale de Chelas, que permitam a ligação das duas cotas.
- 5) Procurar soluções de **atenuação do ruído**, provocado pelo tráfego das grandes infra-estruturas viárias.
- 6) A criação de **postos de trabalho** no sector terciário (bancos, serviços públicos, serviços de saúde, estabelecimentos de ensino, etc.), uma vez que a área se apresenta carente de

---

<sup>31</sup> ISCTE, PROACT – *Cidadania Participativa do Cidadão Marvilense*

serviços. Estes postos de trabalho iriam criar actividades atractivas na zona e dinamizá-la através de um ciclo diário de deslocações de pessoas.

- 7) Considerar a construção de **edificação** ao longo do Vale de Chelas, ocupando as margens do vale, numa lógica de ocupação em corredor com edifícios de uso não habitacional.
- 8) Pensar numa **solução de ocupação** para os terrenos a nascente da área central de Chelas, quer seja provisória, considerando que posteriormente será aí instalado o Parque Hospitalar, quer seja definitiva se o plano previsto para a zona não for realizado. Qualquer solução adoptada deverá considerar a criação de espaço público qualificado, que permita uma boa acessibilidade pedonal às avenidas que envolvem estes terrenos.
- 9) A reformulação das **funções** do edificado e, se necessário, da estrutura arquitectónica da zona central de Chelas, para que esta área possa cumprir a função de complementaridade com os equipamentos existentes no caso da futura reconstrução do novo parque hospitalar, que precisará de uma série de serviços de apoio.

### 3. REFLEXÃO CONCLUSIVA

O principal objectivo desta dissertação era responder à questão: em que condições é possível atravessar a pé um nó viário com conforto e segurança? Podemos afirmar que, para tal ser possível, é necessário estabelecer princípios de organização do espaço urbano que assegurem a mobilidade pedonal. A forma como é garantido esse atravessamento com conforto e segurança depende da qualidade da mobilidade pedonal no espaço em questão, bem como do nível de humanização do espaço. Baseando-nos nos estudos teóricos e nos diagnósticos e avaliações elaborados para os casos de referência e para o caso de estudo, são fáceis de sintetizar as possibilidades de melhoria no espaço do caso de estudo. As medidas apresentadas neste capítulo, tornariam a área do nó viário numa zona confortável, segura e agradável para os peões, onde estes teriam prioridade no espaço, dominando o uso do espaço, relativamente aos veículos motorizados.

Espera-se que este estudo contribua, de alguma forma, para a consideração de hipóteses de projecto ou até mesmo para a execução de acções mais simples, que permitam a melhoria do espaço público na zona central de Chelas.



**Figura 79.** Um plano imaginado para a área central de Chelas.

Fonte: <https://www.facebook.com/pages/est%C5%ABdio-plataforma-criativa/106669901467>

## BIBLIOGRAFIA

### LIVROS, ARTIGOS E OUTRAS PUBLICAÇÕES

**AAVV** – *Acessibilidade e Mobilidade para Todos. Apontamentos para uma melhor interpretação do DL 163/2006 de 8 de Agosto* – Secretariado Nacional de Reabilitação e Integração de Pessoas com Deficiência, 2006/2009

**AAVV** – C.M. Barreiro; C.M. Loures; C.M. Moita – *Manual de Metodologia e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável*. 2008

**AAVV** – *Estudo de viabilidade e imagem do centro de Chelas*. Ambelis, CML, Setembro de 1995

**AAVV** – *O actual papel do plano de Chelas no ordenamento da zona oriental de Lisboa*. Lisboa: CML, DCH, 1991

**AAVV** – *Plano de urbanização de Chelas – 2ª Edição*, Lisboa: CML. GTH, 1981

**ASCHER, François** – *Les nouveaux principes de l'urbanisme*. Paris: Éditions de L'Aube, 2004

**ASCHER, François e APPEL-MULLER, Mireille** – *La rue est à nous...tous! | The Street belongs to all of us!* Vauvert: Au Diable Vauvert, 2007

**BORJA, Jordi e MUXÍ, Zaida** – *El espacio público: ciudad e ciudadanía*. Barcelona: Electa, 2003

**BRANDÃO, Pedro** – *A identidade dos lugares e sua representação colectiva. Bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público*. Lisboa: DGOTDU, 2008

**BRANDÃO, Pedro** – *O Chão da Cidade, Guia de Avaliação do Design de Espaço Público*. Centro Português de Design, 2002

**BRANDÃO, Pedro e REMESAR, Antoni** – *Design de Espaço Público: Deslocação e Proximidade*. Centro Português de Design, 2003

**CARNEIRO, Luís Miguel** – “Unidades de Intervenção Territorial”. *CML revista*, nº91. CML, DMRH, Maio 2011, pp. 3-5

**CHOAY, Françoise** – *O Urbanismo, utopias e realidade, uma antologia*. São Paulo: Perspectiva, 1965

**GEHL, Jan** – *La humanización del espacio urbano, La vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial Reverté, 2006

**JACOBS, Jane** – *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House, 1961

**LLEWELYN-DAVIES** – *Urban Design Compendium*. English Partnerships, The Housing Corporation, 2000

*Marvila 2011*. *Jornal da Junta de Freguesia*, nº62. Janeiro 2011, p.5

**ROGERS, Richard** – *Cities for a Small Planet*. Paperback, Basic Books, 1998

**SAFDIE, Moshe e KOHN, Wendy** – *The City After the Automobile: An Architect's vision*. New York: Basic Books, A division of Harper Collins Publishers, 1997

## TESES

**HEITOR, Teresa Valsassina** – *A vulnerabilidade do espaço em Chelas: uma abordagem sintáctica*. Tese de Doutoramento. Lisboa: UTL, Instituto Superior Técnico, 1996

**RITA, Inês Rodrigues** – *Obstáculos ao Movimento Pedonal em Contexto Urbano - Para uma metodologia de análise. Um caso de estudo. Percurso Urbano em Sete Rios (Lisboa)*. – Tese de Mestrado. Lisboa: UTL, Instituto Superior Técnico, 2008

## DOCUMENTOS E ARTIGOS DISPONÍVEIS NA INTERNET

**AAVV** – *Plano de Pormenor do Parque Hospitalar Oriental. Termos de Referência*. CML, Direcção Municipal de Planeamento Urbano, Departamento de Planeamento Urbano. 2008  
Disponível em: <http://ulisses.cm-lisboa.pt/data/002/004/ph/termos.pdf> [2011]

**ANDEO, Sergio** – *Parque del Nus del Trinitat*. 2009  
Disponível em: <http://www.revistacatalina.com/patrones/portada.php?edit=24> [2011]

*Cidadania Participativa do Cidadão Marvilense*. ISCTE, PROACT, 2007  
Disponível em: <http://www.jf-marvila.pt/index/documentos/ISCTE.pdf> [2011]

**CRAVEN, Jackie** – *What is New Urbanism?*  
Disponível em: <http://architecture.about.com/> [2011]

*Gare do Oriente*. Infopédia Porto: Porto Editora, 2003-2011.  
Disponível em: [http://www.infopedia.pt/\\$gare-do-orient](http://www.infopedia.pt/$gare-do-orient) [2011]

**DIAS, Francisco da Silva** – *Utopias e realidades para os Vales de Chelas ... e a começar em Francisco de Holanda*. 2000  
Disponível em: <http://ulisses.cm-lisboa.pt/data/002/003/003/artigo.php?ml=2&x=b9a6pt.xml> [2011]

**MOURA, Ana Romão** – *Requalificação do antigo edifício do CLIP arranca em Junho*. 2009

Disponível em:

[http://jpn.icicom.up.pt/2009/03/31/requalificacao\\_do\\_antigo\\_edificio\\_do\\_clip\\_arranca\\_em\\_junho.html](http://jpn.icicom.up.pt/2009/03/31/requalificacao_do_antigo_edificio_do_clip_arranca_em_junho.html)  
[2011]

*Obras da discoteca Kasa da Praia começam em Outubro*. Diário de Notícias. 2010

Disponível em: [http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content\\_id=1669920&seccao=Norte](http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=1669920&seccao=Norte)  
[2011]

**PEREIRA, Cristiano** – *Ponte pedonal e ciclável une Olaias ao Parque da Bela Vista*. 2010

Disponível em:

[http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Lisboa&Concelho=Lisboa&Option=Interior&content\\_id=1676351](http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Lisboa&Concelho=Lisboa&Option=Interior&content_id=1676351) [2011]

**TELLES, Gonçalo Ribeiro** – *Plano Verde, Estruturas Ecológicas e Componentes Ambientais*. 2001

Disponível em: <http://ulisses.cm-lisboa.pt/data/002/003/004/artigo.php?ml=3&x=b16a1pt.xml> [2011]

**TREMOCEIRO, João** – *Viver Marvila. Reabilitação e Desenvolvimento Integrado de Marvila*. CML, IHRU, 2009.

Disponível em:

[http://lisboaenova.org/images/stories/Workshops/2009/Reabilitacao\\_16042009/ApresentacaoJoaoTremoceiro\\_16042009.pdf](http://lisboaenova.org/images/stories/Workshops/2009/Reabilitacao_16042009/ApresentacaoJoaoTremoceiro_16042009.pdf) [2011]

## WEBSITES

### AS VOLTAS DO VENTO

Disponível em: <http://asvoltasdovento.blogspot.com/>

### BING MAPS

Disponível em: <http://www.bing.com/maps>

### CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

Disponível em: <http://www.cm-porto.pt>

### CML - Urbanismo

Disponível em: <http://ulisses.cm-lisboa.pt>

### CORREIO DA MANHÃ

Disponível em: <http://www.cmjornal.xl.pt>

### CP, Comboios de Portugal

Disponível em: <http://www.cp.pt>

### **DACIO, THE TREND-HUNTER**

Disponível em: <http://daciobcn.wordpress.com>

### **DAVID MALVA, architecture/ landscape architecture**

Disponível em: <http://www.davidmalda.com>

### **DIÁRIO DE NOTÍCIAS**

Disponível em: <http://www.dn.pt>

### **EDIFÍCIO TRANSPARENTE**

Disponível em: <http://www.edificiotransparente.com>

### **ESTÚDIO PLATAFORMA CRIATIVA**

Disponível em: <https://www.facebook.com/pages/est%C5%ABdio-plataforma-criativa/106669901467>

### **FLICKR**

Disponível em: <http://www.flickr.com>

### **GUIA DA CIDADE**

Disponível em: <http://www.guiadacidade.pt>

### **GUIAS DE ARQUITECTURA**

Disponível em: <http://www.guiasdearquitectura.com/>

### **GOOGLE MAPS**

Disponível em: <http://maps.google.pt>

### **JUNTA DE FREGUESIA DE MARVILA**

Disponível em: <http://jf-marvila.pt/index/>

### **JUST DIFFERENT**

Disponível em: <http://blogjustdifferent.wordpress.com>

### **LISBOA E-NOVA, Agência Municipal de Energia e Ambiente**

Disponível em: <http://www.lisboaenova.org>

### **OLHARES, Fotografia Online**

Disponível em: <http://olhares.aeiou.pt>

### **OPEN GALLERIES**

Disponível em: <http://opengalleries.org/>

### **PÁGINA DO CONSELHO MARVILENCE**

Disponível em:

<https://www.facebook.com/pages/P%C3%A1gina-do-Conselho-Marvilense/112860362081091>



**PANORAMIO, from Google**

Disponível em: <http://www.panoramio.com>

**PORTAL DO CIDADÃO**

Disponível em: <http://www.portaldocidadao.pt>

**PORTO XXI**

Disponível em: <http://www.portoxxi.com>

**PPS, Project for Public Spaces**

Disponível em: <http://www.pps.org>

**RUIN'ARTE**

Disponível em: <http://ruinarte.blogspot.com>

**SKYSCRAPERCITY**

Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com>

**THE NOT SO BIG HOUSE**

Disponível em: <http://www.notsobighouse.com/urbanism.asp>

**TRIVAGO, The world's top hotel price comparison site**

Disponível em: <http://www.trivago.com>

**VULGARE, Landscape**

Disponível em: <http://www.vulgare.net>

**WIKIMEDIA COMMONS**

Disponível em: <http://commons.wikimedia.org>

**WIKIPEDIA**

Disponível em: <http://pt.wikipedia.org>