

**Requalificação do espaço público na cidade de Lisboa:
O Programa Uma Praça em Cada Bairro e as tendências futuras**

[Versão corrigida e melhorada após defesa pública]

Olívia Vasconcelos de Paiva

**Dissertação de Mestrado em
Urbanismo Sustentável e Ordenamento do Território**

Janeiro, 2022

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Urbanismo Sustentável e Ordenamento do Território, realizada sob a orientação científica de Nuno Pires Soares e escrita com a norma de Português do Brasil.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho foi fruto de muito esforço e dedicação durante os últimos 2 (dois) anos da minha vida e concretiza o fim de uma etapa muito importante, que me fez crescer não somente como profissional, mas como pessoa.

Não é nada fácil produzir uma dissertação de mestrado durante uma pandemia mundial, onde justamente o seu objeto de estudo, o espaço público urbano é um dos âmbitos mais afetados. Por isso eu sou imensamente grata a todos aqueles que me acompanharam e apoiaram durante o percurso.

Aos meus pais, Claudia e Claudio, pois sem vocês esse mestrado não teria sido possível. Obrigada por sempre acreditarem e investirem em mim, obrigada por terem paciência comigo e obrigada principalmente por me apoiarem nos bons e maus momentos.

Ao meu namorado e melhor amigo Victor, pelo carinho e apoio, mas principalmente pela paciência de me ouvir, me acalmar e me fazer ver as coisas com clareza.

À minha amiga e ouvinte Luiza, pelo apoio e incentivo 24h por dia durante o período que passamos fechadas em casa.

À minha amiga Ana Paula, pelos conselhos e palavras de carinho nos momentos mais difíceis dos últimos meses.

E finalmente ao professor Nuno, tanto pela paciência e palavras de incentivo nos momentos de ansiedade, quanto pelos inúmeros ensinamentos transmitidos ao longo de toda a minha trajetória no MUSOT.

A todos vocês, o meu muito obrigada.

**REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO NA CIDADE DE LISBOA:
O PROGRAMA UMA PRAÇA EM CADA BAIRRO E AS TENDÊNCIAS
FUTURAS**

OLÍVIA VASCOCELOS DE PAIVA

[RESUMO]

O espaço dito público é o elemento estruturador da forma urbana e o principal patrimônio comum dos habitantes das cidades, um espaço de expressão da vida urbana, cujo design e a importância são considerados, por este trabalho, vitais para o planeamento das cidades. Nos últimos anos, ao ser reconhecido o valor que o espaço público agrega para os centros urbanos e seus habitantes, verifica-se que este tornou-se um tema central nas políticas urbanas e nas iniciativas de transformação do espaço de uma forma geral, através de ações de reabilitação, revitalização, regeneração e principalmente de requalificação. No contexto português, especificamente da cidade de Lisboa, este trabalho examina, através de revisão bibliográfica, não somente as particularidades referentes à gestão do espaço público no atual cenário, mas também de que forma estas ações de requalificação, que incidem sobre o mesmo, contribuíram para a formação da cidade atual. Identificando desta forma os principais desafios decorrentes do processo de urbanização, assim como do atual tratamento dado ao espaço público e sua regulamentação. Neste sentido, o estudo chama atenção também para as intervenções previstas pelo programa Uma Praça em Cada Bairro, de Lisboa, objeto fundamental de análise, e sua abordagem para o território dados os desafios para cidade de Lisboa e o caráter estratégico que o espaço público possui para o projeto urbano. Entende-se que este é um programa que deve ser continuado tendo espaço e necessidade para mais intervenções a serem realizadas em Lisboa, um programa cujo objetivos possuem muitas sinergias com as tendências para espaço público em pauta no contexto futuro da pós pandemia.

PALAVRAS-CHAVE: espaço público; requalificação; uma praça em cada bairro.

[ABSTRACT]

The public space is known as a structural element of urban morphology and also as a shared property for city dwellers, a space where urban life express itself, which its design and prominence are considered, in this work, essential for city planning. In the past years, the public space has gained recognition in the public sphere and has become a central theme of several public policies and strategies for public intervention, through rehabilitation, revitalization, regeneration and mainly requalification. In the Portuguese scenario, specifically for Lisbon, this works assesses, through bibliography review, not only the particularities regarding public space management in the current scenario but also in what way actions of regeneration, that acts on it, contributes for cities' development. From that, identifying the main challenges that appear in the process of urbanization, as well as the care given to public spaces and their regulation. Besides that, this work also draws attention to the interventions within the program “Uma Praça em Cada Bairro” in Lisbon, main object of analysis, and its approach towards the territory, Lisbon's challenges and the strategical dimension that public spaces have for urban projects. The judgment is that the program should continue, has room to grow and has a need for more intervention in Lisbon, a program that has objective with a high level of synergies with tendencies for public space in the post-pandemic era.

KEYWORDS: public space; regeneration; uma praça em cada bairro.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	1
1. APRESENTAÇÃO DO TEMA E PROBLEMA.....	1
2. JUSTIFICATIVA	3
3. OBJETIVOS	4
3.1. OBJETIVO GERAL	4
3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	4
4. METODOLOGIA.....	5
CAPÍTULO 1: O ESPAÇO PÚBLICO E SUAS NUANCES	7
1.1. CONCEITUAÇÃO.....	7
1.2. O PAPEL DOS ESPAÇOS PÚBLICOS	10
1.2.1. Local de Cidadania.....	10
1.2.2. Identidade Urbana	12
1.2.3. Função Ecológica e Qualidade Ambiental	13
1.3. CARACTERÍSTICAS, TIPOLOGIAS E CONTEXTOS	15
CAPÍTULO 2: O ESPAÇO PÚBLICO NAS AGENDAS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA	21
2.1. PRÁTICAS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA	21
2.2. MUDANÇAS NA GESTÃO E INSTRUMENTOS DE ATUAÇÃO	24
2.2.1. Contexto Normativo Português.....	25
2.2.2. Instrumentos ao Nível Supramunicipal	26
2.2.3. Instrumentos ao Nível Municipal.....	29
2.3. O ESPAÇO PÚBLICO NA CONSTRUÇÃO DA CIDADE PORTUGUESA ATUAL.....	30
CAPÍTULO 3: DESAFIOS ENFRENTADOS E TENDÊNCIAS DE PLANEJAMENTO.....	37
3.1 DESAFIOS NO AMBITO DA INTERVENÇÃO EM ESPAÇO PÚBLICO	38
3.2 A CIDADE DE 15 MINUTOS – TENDÊNCIA PÓS PANDEMIA.....	43
3.2.1 O modelo de Paris	45
3.2.2. Lisboa, futura cidade de 15 minutos?.....	47
CAPÍTULO 4: LISBOA, SEUS BAIRROS E SEUS ESPAÇOS CENTRAIS.....	50
4.1. EVIDÊNCIA.....	50
4.3. METODOLOGIA ADOTADA	52

4.3.1. Fase 1 – Análise Programática	53
4.3.2. Fase 2 – Participação Pública.....	57
4.3.3. Fase 3 – Projeto e Obra	58
CAPÍTULO 5: ESTUDO DE CASO.....	61
5.1 ALAMEDA DO BEATO (EM EXECUÇÃO).....	61
5.1.1. Projeto	65
5.1.2. De que forma a intervenção em espaço público se articula com outros aspectos do planejamento do território?.....	69
5.2. ALAMEDA DAS LINHAS DE TORRES (CONCLUÍDA).....	72
5.2.1. Projeto	75
5.2.2. De que forma a intervenção em espaço público se articula com outros aspectos do planejamento do território?.....	79
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	82
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	85

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Esquema de construção da metodologia dividida por capítulos.....	6
Figura 2 - Ágora de Atenas.....	11
Figura 3 - Sintetização do espaço público.....	18
Figura 4 - Quadro instrumental para a produção de espaço público.....	26
Figura 5 - Zona onde se realizou a Expo 98 antes da intervenção.....	32
Figura 6 - Parque das Nações.....	33
Figura 7 – Esquema simplificado Paris, Ville de 1/4 Heure.....	46
Figura 8 - Metodologia Uma Praça em Cada Bairro.....	52
Figura 9 - Escalas do urbano na cidade.....	53
Figura 10 - Reorganização administrativa de Lisboa resultante do PDM de 2012.....	54
Figura 11 - Esquema da metodologia de delimitação dos bairros.....	54
Figura 12 - Esquema da metodologia de identificação e avaliação das centralidades ...	55
Figura 13 - Acessibilidade pedonal - as centralidades identificadas.....	56
Figura 14 - Mapeamento Intervenções Uma Praça em Cada Bairro.....	58
Figura 15 - Concentração das intervenções do programa.....	59
Figura 16 - Zona de intervenção e envolvente.....	62
Figura 17 - Situação atual Alameda do Beato.....	62
Figura 18 - Zonamento proposto.....	65
Figura 19 - Situação existente e situação proposta, respectivamente.....	66
Figura 20 - Intervenções a nível da mobilidade.....	67
Figura 21 - Intervenções a nível da arborização.....	67
Figura 22 - Intervenção integrada em espaço público Rua do Grilo e Praça do Convento do Grilo.....	68
Figura 23 - Zona de intervenção e envolvente.....	72
Figura 24 - Alameda das Linhas de Torres antes da Intervenção.....	75
Figura 25 - Situação rodoviária existente e proposta, respectivamente.....	76
Figura 26 – Planta Síntese – Alameda das Linhas de Torres.....	76
Figura 27 - Alameda das Linhas de Torres, pós intervenção.....	77
Figura 28 - Praça intergeracional.....	78
Figura 29 - Escalas do urbano na cidade.....	80

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 - Tipologias de espaço público de acordo com a UN-Habitat	16
Quadro 2 - Tipologias segundo P. Brandão (2008)	17
Quadro 3 - Categorias de espaço público segundo Francisco (2005)	19
Quadro 4 - Programas de Desenvolvimento Urbano Sustentável em Portugal	28
Quadro 5 - Análise SWOT Alameda do Beato	63
Quadro 6 - Síntese das sugestões recolhidas	64
Quadro 7 - Análise SWOT Alameda das Linhas de Torres	73
Quadro 8 - Síntese das sugestões recolhidas	74

LISTA DE ABREVIATURAS

AML – Área Metropolitana de Lisboa;

CCDR – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional;

CCDR-LVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo;

CEDRU – Centro de Estudos e Desenvolvimento Regional Urbano;

CML – Câmara Municipal de Lisboa;

DGOTDU – Direção Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano;

IGT – Instrumentos de Gestão Territorial;

ONU – Organização das Nações Unidas;

PDM – Plano Diretor Municipal;

PPS – Project for Public Spaces;

RJRU – Regime Jurídico da Reabilitação Urbana;

RJUE – Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação;

SIG – Sistemas de Informação Geográfica;

UIT – Unidades de Intervenção Territorial;

UN-HABITAT – United Nations Habitat – Programa das Nações Unidas sobre Assentamentos Humanos;

VALIS – Estudo e Plano Estratégico de Preservação do Património Arquitetónico e Urbanístico de Lisboa.

INTRODUÇÃO

1. APRESENTAÇÃO DO TEMA E PROBLEMA

Os espaços públicos são o principal patrimônio comum dos habitantes das cidades, é justamente nestes espaços que acontecem os encontros, as trocas e onde os utilizadores se relacionam, direta ou indiretamente, de forma a criar laços com a comunidade que os cerca (Câmara Municipal de Lisboa [CML], 2015). É possível afirmar que os espaços públicos são ferramentas chave para o desenvolvimento de cidades e sociedades bem sucedidas pois fomentam identidade cívica e cultural (United Nations Habitat [UN-Habitat], 2016). Para além deste fato, os estudos sobre estes espaços e como a vida se desenrola neles, podem servir como ferramenta importante para a melhoria das zonas urbanas, com o objetivo de se criar cidades mais amistosas (Gehl & Svarre, 2013).

Foi a partir da década de 80, que os espaços públicos de todas as formas testemunharam uma mudança profunda, passando a ter seu valor reconhecido, principalmente uma vez que estes são percebidos com uma ferramenta de competição global entre cidades. Estes, em consequência, tornam-se componentes chave em diversas iniciativas de requalificação e desenvolvimento urbano em todo o mundo (Carmona, 2018), também ganhando especial visibilidade no debate e nas políticas urbanas, não apenas como elemento embelezador, mas como um valor urbano em si mesmo, um instrumento de ação e concretização de políticas sociais, econômicas e ambientais (A. Brandão & A. Prudêncio, 2019).

Faz-se menção, considerando a emergência do movimento de valorização dos espaços públicos a Nova Agenda Urbana para 2030, adotada pela Organização das Nações Unidas no ano de 2016, que ratifica a importância de um bom planejamento no que tange aos espaços públicos como promotores de um maior desenvolvimento sustentável e qualidade de vida.

“Objetivo 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis. Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis;

Meta 11.7 – Até 2030 proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes em particular para mulheres e crianças,

“pessoas idosas e pessoas com deficiência” (Organização das Nações Unidas [ONU], 2016).

Desde então há toda uma comunidade voltada para assuntos relacionados ao espaço público incluindo organizações internacionais, organizações profissionais, governos locais, fundações, grupos cívicos e indivíduos comprometidos em desenvolver princípios e políticas sólidas para melhorar o acesso e promover a produção de bons espaços públicos que, conseqüentemente, promovem melhores cidades (UN-Habitat, 2016).

Especificamente no contexto de Portugal, o aumento na produção de novos espaços, assim como a intervenção nos já existentes, fez crescer ambas a relevância do espaço público nas políticas urbanas, assim como os instrumentos de ação e os atores que atuam sobre os mesmos. Uma relevância que vem acompanhada de diferentes contributos e interesses, pelas partes que atuam intervindo ou mesmo produzindo espaços públicos, e que “mostra-se uma matéria complexa e multidimensional, marcadamente contextual, onde se relacionam questões normativas, políticas, financeiras, funcionais e sociais” (A. Brandão & A. Prudêncio, 2019: p. 297). No entanto, é apenas com a realização da Expo 98, que a requalificação destes ganha verdadeira visibilidade a nível de desenho urbano, tanto no território lisboeta quanto no território português.

Entende-se que os espaços públicos devem ser considerados como elementos estruturadores do urbanismo, independente da escala do projeto urbano, pois o espaço público é ainda capaz de organizar um território que suporta diversos usos e funções, capaz de criar verdadeiros lugares públicos (Borja & Muxí, 2003). Da mesma forma, e ainda de acordo com os autores, entende-se que a produção de espaços públicos deve ser parte integrante de quaisquer operações de desenvolvimento urbano (Borja & Muxí, 2003).

Neste contexto, pretende-se abordar as dinâmicas de transformação e requalificação dos espaços públicos na cidade de Lisboa e como estes espaços funcionam dado seu papel estratégico para as cidades, considerando principalmente a articulação dos mesmos a nível territorial e não apenas local. O presente trabalho, no âmbito do Mestrado de Urbanismo Sustentável e Ordenamento do Território, tem como finalidade responder a estas questões ao analisar o programa *Uma Praça em Cada Bairro* e as tendências que

podem ser identificadas em seguimento à sua implementação na cidade de Lisboa. A análise irá abranger desde os objetivos e metodologia, até os resultados identificados posteriormente à sua implementação. Pretende-se, assim, compreender principalmente o papel estratégico que estes espaços públicos exercem na construção da cidade em questão.

2. JUSTIFICATIVA

A motivação em abordar este tema está ligada principalmente a uma necessidade de aprofundar conhecimentos em termos de espaço público e suas nuances, para além do domínio empírico. Este interesse foi fomentado ao longo do mestrado e acrescido durante dois momentos distintos do percurso. O primeiro trata-se da visita de campo realizada pela turma à Cidade de Barcelona durante a cadeira de Projeto em Urbanismo Sustentável e Ordenamento do Território. Ao longo desta visita foi possível vivenciar as experimentações que vêm sendo feitas na área da requalificação urbana, nomeadamente no programa das *Superilles* desenvolvido pela Cidade. O segundo ocorreu durante a unidade curricular de Políticas Urbanas, que promoveu o primeiro contato com o programa *Uma Praça em Cada Bairro*. Este programa chamou particular atenção não apenas pela sua proposta como também pela abordagem que utiliza para a operação de requalificação do espaço público.

Por outro lado, esta escolha reside também no fato de que os espaços públicos são elementos de suma importância no planejamento das cidades, incidindo diretamente sobre a qualidade de vida dos habitantes e qualidade do próprio meio urbano. Para reforçar esta visão destaca-se que de acordo com a Carta de Leipzig (2007), no âmbito de uma política integrada de desenvolvimento urbano, considera-se criar e assegurar espaços públicos com alta qualidade uma estratégia de importância crucial para fortalecer a competitividade das cidades europeias.

“A qualidade dos espaços públicos, as paisagens feitas pelo homem, a arquitetura e o desenvolvimento urbano têm um importante papel as condições de vida das populações urbanas. Como fatores de localização suaves, são importantes para atrair empresas da indústria do conhecimento, força de trabalho qualificada e turismo. Desta forma, a interação entre arquitetura, o planejamento de infraestruturas e o planejamento urbano devem ser melhoradas para criar espaços

públicos atraentes, orientados para o usuário e alcançar um alto padrão em termos de ambiente a se viver” (Carta de Leipzig, 2007: p. 3).¹

Por fim, este trabalho reconhece também, a importância do espaço público enquanto bem comum aos habitantes das cidades, como defendido pelo Global Public Space Toolkit (2016), relatório elaborado pela UN-Habitat. Este, ratifica a necessidade de as cidades melhorarem seu domínio público, expandirem seus bens, principalmente o bem em questão, e consolidarem os direitos aos mesmos para todos os habitantes. Considera-se que o objeto espaço público é um elemento de suma importância para as cidades, em diversos âmbitos, buscando com este trabalho compreender o lugar que estes elementos, verdadeiros ativos urbanos, ocupam no planejamento territorial.

3. OBJETIVOS

3.1. OBJETIVO GERAL

A presente dissertação tem como objetivo compreender a abordagem de Lisboa para o espaço público, assim como para a requalificação do mesmo, considerando o papel estratégico que o espaço público possui para a cidade. Neste âmbito, foi escolhido o programa *Uma Praça em Cada Bairro*, realizado pela CML como objeto de estudo. A análise do mesmo servirá de base para reconhecer principalmente a articulação das iniciativas a um nível territorial e não apenas local

3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Em termos detalhados, esta dissertação tem como intuito:

a) Analisar e compreender o conceito de espaço público e o papel que estes desempenham para as cidades;

b) Analisar e compreender os processos de produção e transformação dos espaços públicos;

¹ Tradução do texto original em inglês feita pela autora.

c) Analisar e compreender o espaço público na construção das cidades portuguesas, assim como os desafios que estas enfrentam;

d) Analisar de forma aprofundada o programa *Uma Praça em Cada Bairro*, de forma não apenas a avaliar as propostas a nível de requalificação, como também a identificar (caso existam) as articulações destas com as demais estratégias de planeamento territorial para além do escopo do programa;

e) Identificar o que se propõe com a continuidade do programa para o ano de 2021 e quais são as tendências de planeamento que Lisboa busca seguir no âmbito do seu espaço público urbano.

4. METODOLOGIA

O estudo em questão foi realizado em 4 (quatro) grandes etapas. Para que fosse possível o desenvolvimento deste trabalho, primeiramente realizou-se a revisão bibliográfica referente à conceituação do espaço público, mas envolvendo também suas tipologias, significados e principalmente sua relevância nas dinâmicas urbanas, espaciais e sociais.

Em seguimento a estas questões, a pesquisa passou a explorar o espaço público em contexto de planeamento territorial e urbano, especificamente passando a abordar os distintos significados atribuídos pelo prefixo “**re**” em diferentes tipos de operações de transformação do espaço urbano, nomeadamente: **reabilitação**, **revitalização**, **requalificação** e **regeneração**.

Estas duas etapas serviram de embasamento para a fase seguinte da investigação, desta vez direcionada especificamente para o território português, cujos objetivos incluíram:

a) a compreensão dos instrumentos de gestão territorial que incidem diretamente nos espaços públicos;

b) a compreensão dos processos de produção dos espaços públicos portugueses;

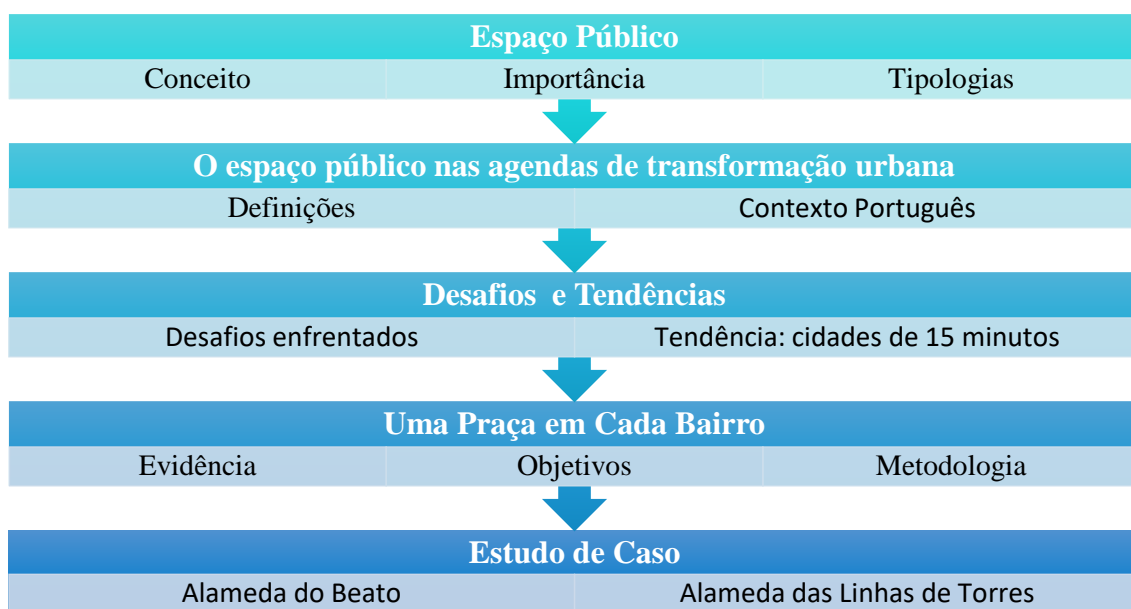
c) a compreensão da formação da cidade de Lisboa atual, considerando o processo de urbanização e as iniciativas realizadas no âmbito da requalificação do espaço público;

d) a análise dos desafios enfrentados por Lisboa em relação ao tratamento dado aos seus espaços públicos, e seu papel para a cidade, fazendo ainda um paralelo com os possíveis desafios decorrentes da pandemia da COVID-19.

Por fim, considerando toda a construção do referencial teórico sobre as ações de requalificação do espaço público lisboeta, as tendências e os desafios que este enfrenta, inicia-se a última etapa, referente à análise do objeto de estudo desse trabalho, o programa Um Praça em Cada Bairro.

Esta análise foi realizada de duas formas distintas, alternando em ambos aspectos expositivos e críticos. Primeiramente é dedicado um capítulo à análise do escopo do programa, com particular enfoque nas suas referências projetuais, embasamento, metodologias e objetivos. Em seguida se faz outro capítulo, desta vez dedicado à análise de duas intervenções do programa em mais detalhe. Uma análise que considera desde o diagnóstico feito da zona de intervenção, passando pelos processos de participação pública, até à proposta desenhada e à proposta executada. Faz-se especificamente essa distinção entre proposta desenhada e proposta executada pois uma das intervenções escolhidas ainda se encontra em obra, tendo sido feita visita in loco apenas na proposta já executada, e ficando a análise desta primeira restrita ao material de projeto disponibilizado pela CML.

Figura 1 - Esquema de construção da metodologia dividida por capítulos



Fonte - Autora

CAPÍTULO 1: O ESPAÇO PÚBLICO E SUAS NUANCES

1.1. CONCEITUAÇÃO

Este capítulo tem como objetivo tratar das definições do termo *espaço público*, bem como seu caráter de importância para as cidades, uma vez que este termo sustenta o objeto de investigação deste trabalho.

Existem diversas definições para o termo *espaço público* dentro da literatura acadêmica, partindo de linhas de pensamento que diferem quanto à principal característica necessária a defini-lo. Por si só a essência destes espaços é complexa, e buscando um melhor entendimento do que estes representam, das relações que se fazem pertinentes aos mesmos, o trabalho em questão apresentará uma análise dos significados por trás do termo para a construção de uma possível conceituação congregando suas principais características.

Em uma primeira linha analisada, estes, se encontram associados à ideia de *bem comum urbano*² ou *bem público*³. P. Brandão (2008: p.18) ao definir o termo, ressalta seu valor como “espaço entre edifícios que configura o domínio da socialização e da vivência comum, como bem coletivo da comunidade”, e assim como o autor, a UN-Habitat endossa essa visão e a tem como base para o lançamento do seu Global Public Space Programme, no ano 2011.

O Global Public Space Toolkit (2016: p 15), documento desenvolvido pela UN-Habitat dentro do programa, configura um guia para práticas globais relacionadas a estes espaços. Para sustentar a definição ora proposta, o documento traz como argumento que o espaço público “deve servir a todos os moradores das cidades, particularmente os mais vulneráveis e necessitados”⁴. Esta constatação seria justamente o pontapé inicial para difundir sua importância para as cidades.

² *Bem comum urbano* – Definição apresentada pelo Global Public Space Toolkit (2016), “Tradicionalmente definidos como elementos do meio ambiente que eram compartilhados (...) hoje também podem incluir bens públicos como o espaço público, educação e saúde públicas”.

³ *Bem público* – Definição apresentada pelo Global Public Space Toolkit (2016), “Bens e serviços que são não excludentes, ou seja, ninguém pode ser excluído do seu benefício, seu consumo por uma pessoa não diminui o consumo por outra”.

⁴ Tradução do texto original em inglês feita pela autora.

“Diferente da propriedade privada, o espaço público pertence a todos nós, cada investimento em espaços públicos (de gestão pública ou privada) aumenta o capital urbano partilhado. O espaço é o capital público que nós podemos usar, transformar, aumentar e passar para os futuros utilizadores coletivos”⁵ (UN-Habitat, 2016).

Cabe destacar que o conceito difundido pelo Toolkit, apresenta uma definição de espaço público retirada da Charter of Public Space (2013: p. 1), “são todos os locais de propriedade ou uso público, acessíveis e agradáveis a todos, gratuitamente e sem fins lucrativos”⁶. Nesta definição a dimensão da gratuidade, “sem fins lucrativos” marca o espaço público como um bem comum a ser desfrutado por todos. Esta dimensão tem relação direta com o conceito de direito à cidade ⁷, ao garantir o acesso gratuito a todas as pessoas independentemente de gênero, idade, classe social ou origem.

A partir da análise desta afirmação um outro aspecto importante é levantado, o fato de possuírem como característica o *livre acesso*. Característica que possui também relação direta com o fato de se tratarem de bens coletivos, “A essência do espaço público como bem comum implica a sua acessibilidade a todos sem custos diretos para o utilizador, e também o seu espírito como serviço público sem qualquer fim que não seja contribuir para a qualidade global da vida urbana”⁸ (UN-Habitat, 2016: p. 26).

Ambas as afirmações, porém, levantam uma outra questão a ser debatida. Dessa vez, em relação ao *caráter público* desses espaços, ou seja do próprio entendimento do significado de “público”. P. Brandão (2008: p. 18), paralelamente aos anteriores, aponta que estes podem ou não ser de propriedade pública, mas “devem ser sempre vistos como bens de utilização livre, de acordo com um padrão de uso socialmente aceite”. Em uma linha contrária, há quem afirme (Carmona, 2017) que parques ou pátios de propriedade privada, como edifícios corporativos, não podem ser considerados espaços públicos, entretanto não se trata de uma questão de gestão, mas sim de uso, ou, como apontam os anteriores, do livre acesso. De acordo com Carmona (2017, 8 de agosto), que também

⁵ Tradução do texto original em inglês feita pela autora.

⁶ Tradução do texto original em inglês feita pela autora.

⁷ Conceito originalmente apresentado pelo sociólogo francês Henri Lefebvre (1968), “O direito à cidade é um direito humano e coletivo, que diz respeito tanto a quem nela vive hoje quanto às futuras gerações. É um compromisso ético e político de defesa de um bem comum essencial a uma vida pela e digna em oposição à mercantilização dos territórios”. (Instituto Pólis, 2020)

⁸ Tradução do texto original em inglês feita pela autora.

aborda a questão, “Moralmente assim como pragmaticamente, tem pouca importância para o debate quem possui e gerencia esses espaços, o que deve ser considerado são os direitos dos cidadãos no espaço, e quais as responsabilidades de quem gerencia e faz a manutenção para com estes”⁹.

Todas as questões anteriormente citadas, apesar de distintas possuem uma correlação entre si, no entanto, há ainda mais uma segunda linha de análise que deve ser levantada se tratando do conceito de espaços públicos, desta vez relacionada à ideia de *identidade*¹⁰ sob variados pontos.

P. Brandão (2008: p. 18), em seu texto, ressalta a relação direta que o espaço público possui com a construção da identidade urbana, ao afirmar que “As dimensões da identidade urbana têm por base não só características tipológicas e morfológicas do espaço público, mas também os significados”. Em outras palavras, reafirma que os espaços públicos definem a identidade dos lugares, e assim, também fazem suas referências simbólicas, comunicativas e evocativas, sejam elas materiais ou imateriais (P. Brandão, 2008), este é um primeiro ponto.

Nesta mesma linha, de acordo com Pereira (2013: p. 58), “o consumidor do espaço não é passivo, produz, nas suas práticas quotidianas, os sentidos que atribui ao espaço do qual se apropria, dando assim origem a uma dinâmica territorial específica”. Estes sentidos, produtos em questão, estão diretamente relacionados aos “significados” expressos anteriormente por P. Brandão, dessa vez explicitando que a concepção dos mesmos, parte justamente do utilizador, um segundo ponto.

Pererira, em seu texto faz ainda um paralelo com Don Mitchell (2003), “concebendo o espaço público como socialmente construído através do seu uso enquanto espaço público” (Pereira, 2013: p. 58) e a partir desta afirmação, aborda uma ideia particularmente relevante relacionando as duas linhas analisadas. A ideia que o estatuto de público atribuído a um espaço urbano depende de este ser investido de significado. Uma noção que se faz importante, pois se consideramos o *espaço público* traduzindo-se simplesmente como um local de livre acesso à população, conceitualmente este poderia se sobrepor com o termo *espaço urbano* e para além de se tratarem de espaços de utilização livre existe uma dimensão sociológica a ser considerada. Uma dimensão

⁹ Tradução do texto original em inglês feita pela autora.

¹⁰ *Identidade* – Aqui se considera o conceito de identidade expresso por Brandão (2008), “sentimento de pertença, através de uma coerência entre narrativas e experiência pessoal (individual ou social) do lugar”.

consequente da carga representacional que os mesmos possuem, que também pode ser expressa por Stevens (2007: p. 2), ao afirmar que “a abertura e a publicidade do espaço urbano ganham seu significado através do fôlego dos usuários e das diversas ações realizadas ali”¹¹.

Dadas estas considerações, pode-se afirmar por fim, que a realidade dos espaços públicos é complexa, mas que estes, sendo socialmente construídos e pertencendo a todos, consequentemente se traduzem na diversidade e riqueza cultural do ambiente em que se inserem através da sua utilização.

Esta conceituação servirá como embasamento para a análise desenvolvida por este trabalho, uma vez que o objeto de estudo do mesmo se trata de um programa voltado para a requalificação do espaço público, sendo essencial compreender o que estes espaços representam.

1.2. O PAPEL DOS ESPAÇOS PÚBLICOS

Dadas as linhas de conceituação anteriores é possível traçar um paralelo com os valores agregados e a importância que os espaços públicos possuem para as cidades.

1.2.1. Local de Cidadania

De acordo com Francisco (2005), o homem enquanto “ser social” se relaciona com outros indivíduos da sociedade. Nesta dimensão relacional, o espaço público torna-se relevante, pois é nele que estas interações se localizam, um espaço de expressão da vida urbana, que funciona como fórum comunitário. A partir desta premissa, considera-se que a utilização destes espaços difunde entre seus usuários um sentimento de pertença a uma comunidade, promovendo a cidadania ativa (Glover & Johnson, 2005), espaços estes onde movimentos políticos se poderiam organizar e exprimir (Pereira, 2013).

Na visão de alguns autores, o espaço público em sua essência primordial possui uma relação direta com a *esfera pública*¹² (Balula, 2010; Pereira, 2013). Nessa direção, a esfera pública tem estreita relação com as garantias providas pelo Estado, caracterizado

¹¹ Tradução do texto original em inglês feita pela autora.

¹² *Esfera pública* – Definição apresentada por Habermas (1997), citada por Barros (2008) em seu texto “o espaço de discussão, fundamentado na capacidade de confrontar argumentos racionais com a opinião baseada na razão”.

pela sua abertura. De acordo com Pereira (2013), ambos não se confundem, porém o primeiro é indispensável para o funcionamento do segundo, assim como ao funcionamento da democracia. Desta forma, o encontro, a troca e o debate político são características que podem ser encontradas nos espaços públicos mais tradicionais ao longo da história (*Figura 2*).

“no centro da pólis grega, a ágora representa o espaço público por excelência. Cercada por edifícios públicos e local de mercado e feiras, esta praça central constitui igualmente o lugar privilegiado de encontro do cidadão, onde os temas da cidade são debatidos e onde se formam as decisões políticas” (Balula, 2010: p. 43).

Figura 2 - Ágora de Atenas



Fonte - Balula, “Espaço Público e Criatividade Urbana”

Com a mudança no perfil da sociedade modifica-se também o espaço público, de forma que os usos mais tradicionais não mais correspondem aos modos de vidas urbanos e práticas de sociabilidade recentes, o que não significa também uma perda da vitalidade dos mesmos (Francisco, 2005). Verifica-se que não necessariamente são perdidas as funções políticas, uma vez que os espaços públicos da atualidade ainda são palco de manifestações e representações do cunho, estas, no entanto, diminuem em detrimento de outras funções, resultando em espaços públicos com um caráter mais versátil do que no passado.

1.2.2. Identidade Urbana

É de suma importância aprofundar também a relação dos espaços públicos com fatores imateriais, valores mais intangíveis, que contribuem seguramente tanto para a sua apropriação pela população, quanto para a competitividade das cidades. Este trabalho refere-se aqui à questão da identidade urbana, já mencionada por alto na conceituação dos espaços públicos.

De acordo com P. Brandão (2008), o conceito de identidade urbana comporta sempre uma referência de interatividade em que as relações construídas com o exterior são constituídas da identidade pessoal do usuário. Este conceito, pode ser compreendido de duas formas distintas: a primeira, conforme mencionado na conceituação do termo, que os espaços públicos são socialmente construídos e sendo assim, também, a identidade urbana; já a segunda, igualmente verdadeira, que além destes espaços contribuirão para o reconhecimento da identidade de um lugar, eles também estão relacionados ao reconhecimento de uma identidade individual.

Dentre a série de conceitos associados à questão da identidade dos lugares está a memória coletiva. A memória coletiva é frequentemente atribuída à identidade espacial ao considerarmos o local como sendo produto de um conjunto de vivências das quais a comunidade que dele se apropria teria memória. Como se um não pudesse existir sem a presença do outro. Há o aspecto físico da memória, relativo à sensibilidade e relutância que a comunidade possui com mudanças no local, por exemplo a transposição de ruas e demolição de edifícios, ou seja, ainda que haja modificação no espaço, há uma identidade urbana que habita a memória da comunidade que se relaciona com este espaço.

Outro conceito associado que se faz relevante, é a questão do uso e apropriação do espaço. De acordo com P. Brandão (2008), a identidade depende do uso contínuo, do afeiçoamento dos utentes ao lugar e à boa adaptação do espaço ao uso. Já a apropriação é um processo contra a alienação, capaz de promover o desenvolvimento social, baseado na vida cotidiana, seja na simples relação de encontro entre diferentes grupos, seja na interação quotidiana, propiciada pela presença de diversas funções no mesmo espaço.

É importante ressaltar que há sempre novos significados que se podem acrescentar a um lugar e estes são construídos, exclusivamente, através de novos usos e apropriações. O homem, tem, portanto, o poder de transformar a identidade do lugar, reafirmando desta forma, que a mesma é fruto de um processo de construção (P. Brandão, 2008).

Salienta-se que projetos urbanos relacionados com o espaço público frequentemente invocam a noção de identidade, seja no desígnio de respeitar contextos e continuidades, seja de uma forma contrária, para facilitar a adesão das comunidades a inovações que tais projetos possam conter (P. Brandão, 2008).

1.2.3. Função Ecológica e Qualidade Ambiental

Este requisito tem como objeto de análise uma subcategoria de espaços públicos, que podem ser denominados como espaços verdes ou mesmo áreas verdes. Como o próprio nome indica, estes espaços têm na sua composição a vegetação como elemento fundamental e estão aqui incluídos por desempenharem funções ecológicas e profiláticas vitais para as cidades. Cabe ressaltar que um espaço verde não se trata meramente de um espaço público que possui floreiras. Para se enquadrar na categoria de espaço verde é necessário que haja o predomínio de vegetação do tipo arbórea, como por exemplo em algumas praças, jardins e numa escala maior, em parques urbanos (Londe & Mendes, 2014).

Segundo Amorim e Lima (2006), desde a antiguidade são comumente encontrados espaços verdes com finalidades de passeio e lazer. Já atualmente, com a vigência de problemas ambientais, parques e jardins possuem uma necessidade também higiênica e de defesa do meio ambiente para além do lazer. Do ponto de vista ambiental, os benefícios que áreas verdes podem oferecer aos centros urbanos são diversos, incluindo, nomeadamente, o controle da poluição do ar, diminuição da poluição sonora, aumento do conforto térmico, estabilização de superfícies por meio de fixação dos solos, equilíbrio da humidade do ar, apoio à biodiversidade de fauna e flora, além da proteção de encostas, mananciais e nascentes (Londe & Mendes, 2014).

Um sistema de espaços públicos bem planejados, possibilita a criação de redes verdes capazes de potencializar os benefícios anteriores e possibilita a regeneração de sistemas ecológicos em estado de degradação (UN-Habitat, 2016). Pode-se afirmar, portanto, que as áreas verdes assumem um papel de equilíbrio entre o meio edificado e o meio ambiente. Também sua ausência interfere significativamente na qualidade do ambiente e por estes motivos, elas são utilizadas como um indicador de qualidade ambiental nas cidades.

O conceito de qualidade ambiental muitas vezes se confunde com o conceito de qualidade de vida na literatura, há, no entanto, quem defenda que o primeiro nada mais é

do que uma componente do segundo (Kamp, Leidelmeijer & Hollander, 2003; Londe & Mendes, 2014). Neste sentido, a qualidade ambiental pode ser definida “como a amplitude de condições favoráveis do ambiente urbano, que suprem as necessidades fisiológicas e psicológicas do ser humano, como resultado, propicia a melhoria da qualidade de vida” (Londe & Mendes, 2014: p. 268), conceito adotado por este trabalho uma vez que relaciona ambos os termos de forma direta, consolidando o primeiro de certa forma como um indicador do segundo.

Por fim, salienta-se que a provisão de serviços ecológicos que estes espaços públicos verdes podem promover é extremamente importante para as estratégias de mitigação e adaptação às alterações climáticas. Conforme aponta o Global Public Space Toolkit (2016: p. 17), “Uma cidade com uma forte rede de áreas verdes produtivas e naturais, vinculadas a formas de administração urbana ativa, está mais preparada para enfrentar alguns desafios colocados pelas mudanças climáticas”.¹³ É possível afirmar, portanto, que investimentos nos mesmos são indispensáveis ao modelo de cidade sustentável. Neste modelo de sustentabilidade, as cidades passam a adotar uma série de práticas eficientes voltadas para a melhoria da qualidade de vida da população, congregando o desenvolvimento econômico e assim como a preservação do meio ambiente.

Existem ainda outros papéis de importância exercidos pelos espaços públicos, no entanto, julgou-se que os três anteriormente citados possuem a maior relevância para o trabalho em questão. Estes demonstram a relevância do espaço público tanto no âmbito político, como econômico, social e ambiental. No mais, encontram-se reunidos a seguir todos os argumentos em favor do espaço público, ou em outras palavras, motivos pelos quais estes devem ser considerados relevantes, apresentados pela UN-Habitat:

- a) São espaços de cidadania e bandeira para a civilidade urbana;
- b) São bens comuns urbanos;
- c) Podem ser promotores de rendimento e investimento;
- d) São promotores de sustentabilidade ambiental;
- e) Podem ser promotores de eficiência na mobilidade e nos transportes;

¹³ Tradução do texto original em inglês feita pela autora.

- f) São promotores de saúde pública;
- g) São promotores de segurança urbana;
- h) São promotores de equidade e inclusão social;
- i) Podem ser ferramentas para inclusão de gênero e idade nas cidades;
- j) São promotores de envolvimento dos cidadãos;
- k) Possibilitam o desenvolvimento de ótimas cidades.

1.3. CARACTERÍSTICAS, TIPOLOGIAS E CONTEXTOS

Em seguimento à discussão dos significados por trás do termo *espaço público*, necessita-se definir que tipos de locais podem ser abrangidos por esta terminologia.

Primeiramente, a Charter of Public Space (2013), documento desenvolvido durante a Biennial of Public Space, estabelece algumas características que, de uma forma geral, costumam estar presentes nestes espaços. São elas:

- a) Suporte físico para movimentação e estadia de pessoas e meios de transporte, do qual depende a vitalidade da cidade;
- b) Recepção de mercados e atividades comerciais, nos quais a dimensão socioeconômica da cidade está sempre expressa;
- c) Oferecer oportunidades de recreação, exercício físico e regeneração para todos (parques, jardins e instalações esportivas);
- d) Ajudar a promover educação e cultura (museus, bibliotecas públicas);
- e) Promover a memória individual e coletiva, na qual a identidade das pessoas se espelha e encontra sustento, crescendo no conhecimento de que são uma comunidade;
- f) Promover convívio, encontro e liberdade de expressão;
- g) Parte integral da arquitetura e da paisagem urbana, com papel determinante na imagem geral da cidade.

Não, necessariamente, significa que todas estão presentes em um mesmo espaço, não é esse o caso, mas no mínimo uma delas sempre será encontrada.

Em se tratando de tipologias de espaço público as abordagens variam, a Charter of Public Space, por exemplo, não tipifica esses espaços de acordo com a sua forma, variável de acordo com a geografia do local em que se inserem. Ela distingue 3 (três) grandes grupos funcionais em que estes podem estar enquadrados: os que possuem caráter funcional exclusivo ou predominantes; os que pressupõem ou favorecem usos individuais; e, por fim, os que pela mistura de funções, formas e significados possuem como papel predominante a condensação social (Charter of Public Space, 2013). Esta hipótese, no entanto, parece demasiado simples para comportar a grande variedade de nuances presentes nestes espaços.

A UN-Habitat em seu Global Public Space Toolkit (2016), apresenta uma variedade de tipologias de espaço público classificados em 6 (seis) categorias. Destaca-se, no entanto, que o documento reconhece as variações decorrentes dessa classificação de acordo com o contexto, nomeadamente em função da localização, geográfica e das diferentes culturas.

As 3 (três) primeiras categorias são relacionadas diretamente com características físicas, partindo do livre acesso e versatilidade (Quadro 1), nomeadamente: as ruas como espaço público, espaços esses considerados mais versáteis e que possuem uso mais intenso no dia-a-dia das pessoas (1); os reconhecidos como espaços públicos abertos, porém de uso não tão intenso quanto os primeiros (2); e a terceira, instalações ou equipamentos públicos, que possuem tanto manutenção, quanto gestão pública (3).

Quadro 1 - Tipologias de espaço público de acordo com a UN-Habitat

(1) "Ruas como espaços públicos"	Ruas, Avenidas e Boulevards. Praças e Largos. Pavimentos. Passagens e Galerias. Ciclovias.
(2) Espaço público aberto	Parques. Jardins. Playgrounds. Praias. Frentes de Rio.
(3) Instalações/Equipamentos públicos	Bibliotecas Públicas. Centros Cívicos. Mercados Municipais Equipamentos Esportivos

Fonte - UN-Habitat, "Global Public Space Toolkit"

As outras 3 (três) abrangem categorias de espaços públicos não físicas: o espaço do público, no sentido de espaço da democracia (4); a cidade em si, compreendendo o sistema de espaços públicos que a compõe, onde a cidade é vista como uma arena de expressão de um espaço físico e simbólico dedicado a todos, compartilhado por todos e confiado a todos (5); e por fim, o Cyber espaço (6), que através da internet e das redes sociais oferece novas oportunidades de encontro, interação e mesmo debate, virtuais. Durante a pandemia da COVID-19 este inclusive quase se tornou o único meio de encontro e interação utilizado. De certo modo, após essa experiência vivida em todo mundo, acredita-se que esse espaço ganhará ainda mais relevo, ainda que os outros sejam retomados.

Passando ao contexto social português tem-se a análise desenvolvida pelo autor P. Brandão (2008), que faz suas classificações de acordo com a afinidade por sentido urbano (Quadro 2). O autor, em sua análise, apresenta 15 (quinze) diferentes tipologias, que podem ser agrupadas em 6 eixos de características estruturais. São elas: *traçado* (1); *paisagem* (2); *deslocação* (3); *memória* (4); *economia* (5) e *espaço gerado* (6), exemplificadas no quadro abaixo.

Quadro 2 - Tipologias segundo P. Brandão (2008)

(1) Espaço - Traçado	1. Encontro	Largos, Praças.
	2. Circulação	Ruas, Avenidas.
(2) Espaço - Paisagem	3. Lazer-Natureza	Jardins, Parques.
	4. Contemplação	Miradouros, Panoramas.
(3) Espaço - Deslocação	5. Transporte	Estações, Paragens, Interfaces
	6. Canal	Vias-Férreas, Auto-estradas.
	7. Estacionamento	Parkings, Silos.
(4) Espaço - Memória	8. Saudade	Cemitérios.
	9. Arqueologia	Industrial, Agrícola, Serviços.
	10. Memória	Espaços Monumentais
(5) Espaço - Economia	11. Semi-interiores	Mercados, Centros Comerciais, Arcadas
	12. Semi-exteiores	Mercado Levante, Quiosques, Toldos
(6) Espaço - Gerado	13. Por Edifícios	Adro, Passagem, Galeria, Pátio
	14. Por Equipamentos	Culturais, Desportivos, Religiosos, Infantis
	15. Por Sistemas	Iluminação, Mobiliário, Comunicação e Arte.

Fonte - DGOTDU, “A identidade dos lugares e sua representação coletiva”

É importante ressaltar que P. Brandão (2008: p. 19), reconhece a existência, assim como a importância das diversas morfologias presentes no espaço público como promotoras de diversidade, “o mesmo tipo de espaço pode ser origem de formas urbanas

muito distintas, consoante as suas características dimensionais, de escala, ou dos elementos agentes da definição da sua forma”. Estas, podem variar de acordo com perfis e dimensões das ruas, escala e elementos marcantes que agem na definição da forma, como edifícios.

Nota-se, no entanto, que a abordagem desenvolvida pelo autor não inclui nenhum tipo de categoria relacionada às frentes ribeirinhas e frentes de água em geral. O adendo se faz, uma vez que esta categoria em questão nos últimos anos ganhou forte visibilidade no cenário internacional resultando em muitos projetos de regeneração tendo como produtos parques lineares ribeirinhos. Possivelmente, se considerando a questão da afinidade entre características estruturais, estas poderiam fazer parte da categoria espaço – paisagem. É uma questão apenas de complementar a estrutura existente, sem que sua essência seja perdida.

Uma outra linha de análise parte de Francisco (2005), que ressalta a “notória diversidade e multiplicidade” de elementos integrantes dos espaços públicos como geradoras de complexidade e desta forma, parte de uma perspectiva física e material para sua classificação (Figura 1). Este pensamento, consegue sintetizar de forma sistemática nesta primeira classificação, todas as possibilidades de espaços públicos.

Figura 3 - Sintetização do espaço público



Fonte - Francisco, “Espaço Público Urbano: oportunidade de identidade urbana participada”.

Francisco (2005), continua sua linha de raciocínio apresentando alguns agrupamentos de categorias, sem relação direta com a sistematização anterior (Quadro 3). São eles: corredores e elementos estruturantes (1); estações e interfaces de transporte público (2); estacionamento de transporte privado (3); praças, largos e passeios (4); espaços comerciais (5); espaços verdes de recreio e lazer (6); espaços de transição (7); infraestruturas de subsolo (8); e outros espaços (9) para o caso daqueles que não se enquadram em nenhuma dos anteriores.

Quadro 3 - Categorias de espaço público segundo Francisco (2005)

<i>Corredores e elementos estruturantes (1)</i>	Pontes; viadutos; túneis motorizados; avenidas; ruas predominantemente motorizadas; ruas exclusivamente pedonais; ruas de trânsito restrito; rotundas; passagens desniveladas pedonais; ciclovias, eixos ferroviários, entre outros.
<i>Estações e interfaces de transportes públicos (2)</i>	Rodoviário; ferroviário; marítimo; fluvial e aéreo.
<i>Estacionamentos de transporte privado (3)</i>	Silos; parques de estacionamento; lugares de estacionamento.
<i>Praças, largos e passeios (4)</i>	Praças; praças; largos; passeios.
<i>Espaços comerciais (5)</i>	Centros comerciais; núcleos comerciais; mercados; largo de feiras.
<i>Espaços verdes de recreio e lazer (6)</i>	Parques urbanos; corredores verdes; jardins e espaços verdes; hortas urbanas; frentes marginais de rio ou de mar; espaços de recreio e lazer; recintos de recreio e lazer.
<i>Espaços de transição (7)</i>	Espaços intersticiais; logradouro (espaço interior do quarteirão); espaços exteriores dos edifícios e sua envolvente; arcadas; escadarias.
<i>Infraestruturas de subsolo (8)</i>	Rede de abastecimento de água potável; rede de distribuição de energia elétrica e gás; rede de drenagem de águas pluviais e águas residuais; rede de recolha de resíduos sólidos urbanos; rede de semáforos; rede de telecomunicações e cabos de televisão.
<i>Outros espaços (9)</i>	Cemitérios; entre outros.

Fonte - Francisco, “Espaço Público Urbano: oportunidade de identidade urbana participada”.

Há muitas semelhanças e diferenças entre as 4 (quatro) abordagens demonstradas, principalmente se for considerada a variedade de critérios que cada autor/entidade utiliza como base para a classificação (forma, função, morfologias, entre outras). Desse modo, este trabalho, ao demonstrar as diferentes abordagens, busca chamar atenção, primeiramente, para o fato que há sempre determinados tipos de espaços que se repetem não importa o critério, mantendo certa constância. Estes costumam ser reconhecidos como espaços públicos mais tradicionais: as ruas, as praças e os parques.

É importante destacar também que o contexto de análise é de suma importância para entender estes espaços, pois as particularidades de cada território fazem parte da formação e da essência de cada um que se constitui enquanto espaço público. Cada cultura, cada geografia, cada vivência contribui diferentemente para a identidade desses espaços, de maneira que por maior que seja a semelhança, dificilmente irão existir dois iguais. De um mesmo modo, se partirmos do princípio de que a cidade é para todos como reivindica Henri Lefebvre (1968), esta, será um ambiente de diversidade e diferença, desta forma nem todos buscarão a mesma coisa ou mesmo atividades, minimamente compatíveis. Conseqüentemente, nem todo espaço público irá atender igualmente a todos os cidadãos ou a todas as ocasiões. Alguns espaços públicos se caracterizam por serem vibrantes e comerciais, outros por serem focados em brincadeiras, outros por serem sérios e cívicos e assim por diante (Carmona, 2019), as influências e oportunidades apresentadas por esses espaços são diversas. Compreender essas particularidades é o primeiro passo para que estes atinjam o seu potencial como ferramentas de planejamento e para que iniciativas de qualificação e transformação por parte de planejadores e projetistas consigam atingir resultados positivos para as pessoas a quem estes espaços servem.

CAPÍTULO 2: O ESPAÇO PÚBLICO NAS AGENDAS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA

Nas últimas décadas ocorreu globalmente um movimento onde os espaços públicos tornaram-se um tema de forte interesse no debate, principalmente nas políticas urbanas (Carmona & Magalhães, 2006; A. Brandão & A. Prudêncio, 2019), constituindo-se como ferramentas para a concretização de agendas econômicas, ambientais e sociais. Todo este debate está para além de seus papéis embelezadores, de lazer e cívicos, já conhecidos e amplamente debatidos na literatura sobre o tema (Appleyard, 1981; Gehl & Svarre, 2013; Jacobs, 1961; Whyte, 1980).

De acordo com Carmona e Magalhães (2006), a emergência desse movimento para aceitação de um papel mais amplo para o espaço público, assim como preocupações políticas com o mesmo e suas qualidades, é resultado de uma série de processos interrelacionados. Primeiramente surge uma preocupação renovada com o meio ambiente físico, com seus impactos no bem estar social e econômico dos habitantes das cidades, culminando no crescimento da agenda de design urbano nos países economicamente mais desenvolvidos.

Um processo, ainda segundo os autores, que é fortalecido uma vez que se percebe em seguida o espaço público como uma ferramenta de competição global e local. Percepção em particular que influencia fortemente o interesse no tema, pois o espaço público passa a ser reconhecido como um potencial catalizador da regeneração urbana, através de uma relação entre qualidade de vida, espaço urbano e investimentos locais para atração de negócios e empregos (Carmona & Magalhães, 2006).

Este capítulo tem o intuito de explorar a temática do espaço público dentro das agendas para transformação dos centros urbanos, como uma ferramenta que potencia a qualificação das cidades, incluindo o quadro normativo português no que tange esses espaços.

2.1. PRÁTICAS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA

Primeiramente, faz-se necessário estabelecer alguns conceitos básicos relacionados a essas práticas. Uma vez que ao acrescentar o prefixo “re” em palavras e

expressões que são conceitualmente conhecidas assumem diferentes perspectivas. Os diferentes “re” que constituem os termos: **reabilitação**, **revitalização**, **requalificação** e **regeneração**, que apesar de parecem sinônimos em um primeiro momento, implicam em ações de transformação inteiramente distintas para o ambiente urbano. Essas práticas tem sua importância reconhecida uma vez que são acionadas para “contribuir para e resolução de uma ampla série de problemas urbanos” e qualificar as cidades (Tanscheit, 2017, 10 de julho).

O primeiro “re” diz respeito à *reabilitação urbana*. Segundo Moreira (2013: p. 118), este é “um processo de transformação urbana que respeita a imagem global das áreas, alterando as condições de uso e habitabilidade, de forma a atualizá-la”. Nas palavras de outro autor é possível entender que significa, restaurar sem mudar profundamente a função (Tanscheit, 2017, 10 de julho). Destaca-se aqui a definição de reabilitação urbana presente no RJRU – Regime Jurídico da Reabilitação Urbana, documento que que regulamenta a operação de reabilitação urbana em Portugal

“forma de intervenção integrada sobre o tecido urbano existente, em que o património urbanístico e imobiliário é mantido, no todo ou em parte substancial, e modernizado através da realização de obras de remodelação ou beneficiação dos sistemas de infraestruturas urbanas, dos equipamentos e dos espaços urbanos ou verdes de utilização coletiva e de obras de construção, reconstrução, ampliação, alteração, conservação ou demolição dos edifícios” (Regime Jurídico da Reabilitação Urbana [RJRU], DL n° 66/2019, de 21/05).

A *revitalização urbana* ou *reanimação*, designa um conjunto de operações “destinadas a articular as intervenções pontuais de recuperação dos edifícios existentes em áreas degradadas com as intervenções mais gerais de apoio à reabilitação das estruturas sociais, económicas e culturais locais, visando a consequente melhoria da qualidade de vida nessas áreas” (Comissão de Coordenação da Região Norte [CCRN], 1998) citado por (Moreira, 2013: p. 119). Destaca-se que durante algum tempo, em Portugal, foi confundida com a operação de *requalificação*, porém Moreira (2013) acredita que possui uma conotação mais voltada para alterações de impacto econômico, uma vez que atrai investimento econômico e capital humano.

Já a *requalificação urbana*¹⁴, de acordo com Tanscheit (2017), diz respeito à ação de dar uma nova função ao mesmo tempo que se melhora o aspecto. Moreira (2013: p. 117), afirma que o termo conota a “qualidade urbana, ligada a questões económicas, ecológicas e socioculturais”. A requalificação é um tema atual dentro do planejamento urbano que, segundo a autora, consistiu-se como um instrumento estratégico dirigido especialmente a áreas urbanas em decadência. As ações de requalificação, abrangem “alterações desenvolvidas de forma integrada, das características de uma área urbana que está em transição devido a um processo de declínio” (Moreira, 2013: p. 120) e comportam aspectos econômicos, sociais, ambientais e físicos.

a) Aspectos Econômicos;

O objetivo deste aspecto assenta especificamente em proporcionar condições adequadas à manutenção de uma atividade econômica rentável. Inclui ainda o desenvolvimento de atividades que geram emprego aos habitantes da zona.

b) Aspectos Sociais;

Promoção de iniciativas de integração social de toda a população, não permitindo a criação de grupos marginalizados. O objetivo da requalificação social é cortar o ciclo de pobreza a que certas áreas urbanas parecem destinadas, alterando a percepção social que se tem delas. Faz-se menção aqui, à questão da gentrificação, que será abordada no capítulo seguinte, relativo aos desafios.

c) Aspectos Ambientais;

Estes estão relacionados com a questão da qualidade de vida. O conceito de qualidade de vida urbana, segundo Moreira (2013), corresponde a um dos objetivos finais da requalificação dos espaços, uma vez que a sociedade deverá proporcionar a cada um dos seus membros a melhor qualidade possível, numa lógica de desenvolvimento sustentável. Dito isto, as condições ambientais são de suma importância na apreciação e percepção que a população tem de uma determinada área, o que influi diretamente no comportamento que essa população tem perante a mesma.

d) Aspectos Físicos e de Imagem.

¹⁴ Na língua inglesa muitas vezes o termo *regeneration* refere-se na verdade ao significado de requalificação.

Estão relacionados aos aspectos morfológicos do aglomerado como planta e edificado. De acordo com Moreira (2013), A revitalização econômica de áreas desativadas com novas funções em edifícios antigos tem um forte impacto na parte física da cidade ou sua imagem, assim como consequentemente na percepção que os indivíduos têm da mesma.

Por fim o conceito de *regeneração urbana* de acordo com a Lei de Bases ¹⁵ (Artigo 61.º, lei n.º 31/2014), pode ser entendido como “forma de intervenção territorial integrada que combina ações de *reabilitação* com obras de demolição e construção nova e com medidas adequadas de *revitalização* económica, social e cultural e de reforço da coesão e do potencial territorial”. Podendo ser entendida também como o conjunto das três operações anteriores.

Considerando o exposto, para este trabalho, que busca compreender o espaço público como agente de transformação em um contexto mais amplo, envolvendo agendas sociais, ambientais e econômicas, além da também referenciada preocupação com qualidade do ambiente, interessam as práticas de *requalificação* que incidem diretamente sobre estes espaços. Sejam elas pontuais, ou inseridas em estratégias maiores para regeneração de zonas inteiras da cidade, uma vez que essas intenções de requalificação possuem impacto para todo o entorno.

2.2. MUDANÇAS NA GESTÃO E INSTRUMENTOS DE ATUAÇÃO

Conforme mencionado no início do capítulo, emergiu um interesse por parte das cidades em investir nas ações de qualificação dos espaços públicos urbanos, o que resulta em uma “atenção crescente à forma como os espaços públicos são concebidos e geridos”¹⁶, mas também em “como o design inicial e a gestão diária de longo prazo influenciam a sua qualidade”¹⁷ (Carmona & Magalhães, 2006: p. 293). Em outras palavras, os processos de concepção e gestão desses espaços se modificam, tornando-se mais complexos. Seja através do ganho de mais instrumentos de atuação, como documentos estratégicos e políticas que incidem diretamente sobre o espaço público, seja

¹⁵ Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e do Urbanismo (Lei n.º 48/98, de 11 de agosto).

¹⁶ Tradução do texto original em inglês feita pela autora.

¹⁷ Tradução do texto original em inglês feita pela autora.

através do envolvimento de atores diversos (Carmona & Magalhães, 2006; A. Brandão & A. Prudêncio).

Destaca-se aqui que essas mudanças são também “reflexos de uma mudança mais ampla na relação entre o governo, particularmente o governo local e a sociedade, que tem manifestações concretas na gestão da maioria dos serviços públicos”¹⁸, parte de um processo onde a estrutura formal de governo é substituída pela governança, com enfoque no processo de governar e nas múltiplas interações Estado-sociedade (Carmona & Magalhães, 2006: p. 292).

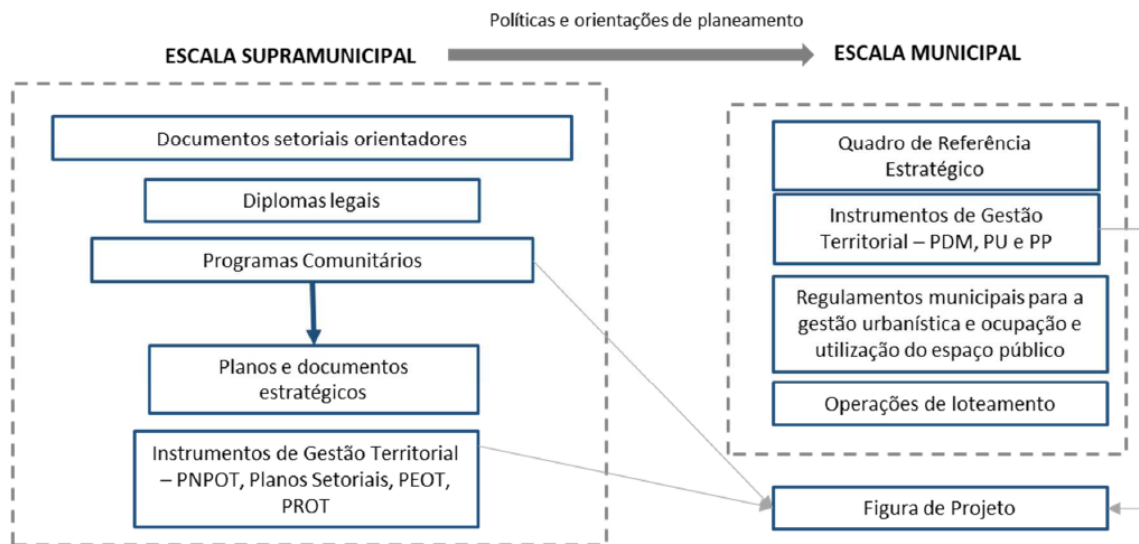
De acordo com A. Brandão e A. Prudêncio (2019: p. 306), estamos perante um novo quadro de governança, “que é marcado pela diversidade dos atores no sistema urbano, pela sua crescente participação nos processos de urbanização e pela ação dos privados nos processos de produção urbana”. Tanto a produção quanto a gestão do espaço público serão um reflexo de todas essas alterações, mesmo com um crescente envolvimento de atores privados, ressalta-se que o setor público será o principal interveniente, através do seu protagonismo. Esta intervenção é perceptível tanto na orientação de políticas como na elaboração de instrumentos urbanísticos e regulamentos que ditam a transformação e ocupação do espaço.

2.2.1. Contexto Normativo Português

Em Portugal, a concepção de um espaço público, quando integrada em ações de planeamento, programação e desenho, decorre de um conjunto de instrumentos, políticas e práticas, que de acordo com A. Brandão e A. Prudêncio (2019), a influenciam direta e indiretamente, estrategicamente. Esta se assenta em vários níveis de atuação, possuindo uma lógica de certa forma complexa (Figura 4).

¹⁸ Tradução do texto original em inglês feita pela autora.

Figura 4 - Quadro instrumental para a produção de espaço público



Fonte - A. Brandão e A. Prudêncio, “A produção e gestão do espaço público em Portugal”.

2.2.2. Instrumentos ao Nível Supramunicipal

O nível supramunicipal abrange as escalas tanto nacional quanto regional. Destaca-se que a existência deste nível, na verdade, funciona como uma influência direta na concessão do desenho de espaço público, pela existência de documentos orientadores de carácter setorial, produzidos por órgãos da administração central e outras entidades públicas, de forma que estes devem ser integrados em uma escala de documentos ou planos vinculativos mais pormenorizada (A. Brandão & A. Prudêncio, 2019).

As autoras, neste sentido, dão o exemplo do pacote da mobilidade, um conjunto de documentos que “estabelecem o quadro de referência para a abordagem das questões relativas ao território, acessibilidades, transportes e mobilidade, nos quais se incluem orientações para a elaboração de planos de mobilidade e transportes” (A. Brandão & A. Prudêncio, 2019: p. 302). Também o Ciclando, Plano para a promoção da bicicleta e outros modos de transporte suave, desenvolvidos pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes – IMT.

No mesmo sentido, os Instrumentos de Gestão Territorial - IGT, influenciam a concepção do espaço público numa escala macro, de forma a definir as principais prioridades de investimento nacional, como definir opções estratégicas sobre as áreas de

mobilidade, infraestruturas, equipamentos e estruturas ecológicas ambientais e das decisões sobre grandes intervenções e projetos.

Ressalta-se também a atuação de diplomas legais, como o Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação – RJUE, faz-se importante no âmbito dos espaços públicos pela regulamentação das operações de loteamento e licenciamento incluindo parâmetros para o dimensionamento das áreas destinadas a espaços verdes e de utilização coletiva (A. Brandão & A. Prudêncio, 2019).

Para além dos anteriores, destaca-se ainda a influência dos programas comunitários de desenvolvimento urbano sustentável (*Quadro 4*) que no âmbito das agendas urbanas chamaram particular atenção para a problemática das intervenções em espaço público urbano. Estes, diferentemente das ferramentas anteriores, contêm uma forte componente não de orientação, mas de intervenção direta no espaço público.

Ainda de acordo com A. Brandão e A. Prudêncio (2019) muitas das iniciativas destes programas deram origem a diversos documentos e planos estratégicos, dentre eles, destaca-se a Política de Cidades Polis XXI, por exemplo, que entre outras ações, incentivou as denominadas “Parcerias para a Regeneração Urbana”, instrumento destinado a apoiar ações de regeneração integrada. A menção desta se faz necessária uma vez que a mesma possuiu especial enfoque em espaços intraurbanos, buscando através das iniciativas de intervenção, promover o fortalecimento das redes urbanas nacionais, mas também na região onde se localizam (Moura, 2014).

Mais recentemente para esta escala de atuação, foram desenvolvidos também os Planos de Ação de Regeneração Urbana, planos estes com âmbito territorial, incidentes nos centros históricos, zonas ribeirinhas e zonas industriais abandonadas, dentro de áreas de reabilitação urbana que suportam a regeneração urbana (A. Brandão & A. Prudêncio, 2019).

Quadro 4 - Programas de Desenvolvimento Urbano Sustentável em Portugal

URBAN I (1994 -1999)	Estimular social e economicamente a regeneração de cidades em crise; Implementado em Lisboa e no Porto; Investimento: 67.8 milhões de euros.
Intervenção Operacional de Renovação Urbana (1994 - 1999)	Dirigido à áreas urbanas pobres e à reabilitação de regiões degradadas; Implementado principalmente em Lisboa e Porto; Investimento: 476 milhões de euros.
Programa de Reabilitação Urbana (1997 - 2003)	Revitalizar áreas caracterizadas por declínio urbano, economia débil, crime e exclusão social; Implementado em 11 cidades portuguesas; Investimento 59.7 milhões de euros.
Polis 1999 (1999 +)	Impulsionar dinâmica de desenvolvimento urbano, animação e regeneração; Implementado em 39 cidades da região NUTS II do território continental; Investimento: 160 milhões de euros.
URBAN II (2000 -2006)	Implementação de estratégias inovadoras de regeneração económica e social. Partilha de conhecimentos e experiências por toda a União Europeia; Implementado Lisboa (2x) e Porto; Investimento: 19.2 milhões de euros.
Iniciativa Bairros Críticos (2005 - 2013)	Soluções para territórios urbanos que apresentam vulnerabilidades críticas; Implementado em Lisboa e Porto; Investimento: 55 milhões de euros.
JESSICA (2007 - 2013)	Em 2008 as autoridades portuguesas e o Banco Europeu de Investimento assinaram um memorando de entendimento para a aplicação da iniciativa JESSICA (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas); Investimento: 130 milhões de euros para 2011
Política de Cidades Polis XXI (2008 +)	Elaborar planos de regeneração, promover atividades transfronteiriças, promover o envolvimento de entidades locais e regionais no desenvolvimento urbano; Implementado em todo o território continental; Investiment: 1000 milhões de euros.

Fonte - CEDRU e Ecorys, “Desenvolvimento Urbano Sustentável em Portugal: uma abordagem integrada”

2.2.3. Instrumentos ao Nível Municipal

Primeiramente ressalta-se que esta é principal escala de atuação para intervenção em espaço público em virtude de reunir todas as orientações e normas definidas a nível supramunicipal, além de estabelecer grandes opções ao nível do planeamento e da programação (A. Brandão & A. Prudêncio, 2019). Esta escala também possui seus próprios instrumentos que estão divididos em quatro categorias principais, nomeadamente: Quadro de Referência Estratégico (1); Instrumentos de Gestão Territorial (2); Regulamentos Municipais (3); e as Operações de Loteamento (4). Considerando como objeto de estudo o programa *Uma Praça em Cada Bairro* para requalificação do espaço público, serão utilizados exemplos a nível da escala municipal específicos do contexto lisboeta. Contribuindo para considerações posteriores em relação às intervenções do programa em questão.

Relativamente ao Quadro de Referência Estratégico, estão inclusos, especificamente, documentos e planos que definem as estratégias de atuação do município, estudos estratégicos territoriais, planos de mobilidade, de acessibilidade e estratégias ambientais. No caso de Lisboa, atualmente interessa mencionar a Estratégia Municipal de Adaptação às Alterações Climáticas – EMAAC, mas principalmente o MOVE Lisboa – Visão Estratégica para a Mobilidade 2030 e o Plano de Acessibilidade Pedonal. Neste trabalho este destaque se faz necessário, uma vez que o programa analisado incide sobre mobilidade e espaço público.

Os Instrumentos de Gestão Territorial a nível municipal incluem, especificamente, o Plano Diretor Municipal, Planos de Urbanização e Planos de Pormenor. De acordo com Francisco (2005), os espaços públicos encontram-se já abrangidos pelos Planos de Urbanização, cuja escala de atuação e desenho urbano se faz relevante para a concepção da cidade, no entanto são os Planos de Pormenor muitas vezes os determinantes para a qualidade dos espaços públicos.

“De um modo geral o Plano de Pormenor, destina-se sobretudo a conceber soluções urbanísticas de implantação tendo atenção aos direitos e deveres de terceiros (proprietários e outros titulares). A sua elaboração ultrapassa a simples configuração da planta do tecido urbano, uma vez que são tomados em

consideração aspectos como a gestão fundiária, a qualidade do tecido urbano e a gestão da via pública” (Francisco, 2005: p. 8).

Dentre os Regulamentos Municipais incidentes no âmbito do espaço público, A. Brandão e A. Prudêncio (2019) destacam o Regulamento Municipal da Urbanização e Edificação – RMUEL. Há também as operações de loteamento, além de principais figuras na urbanização portuguesa, apresentam-se como a maior fonte de produção de espaço público na escala municipal. Os mecanismos fornecidos por este tipo de operação visam a uniformização das infraestruturas, além de pretenderem salvaguardar os interesses públicos no âmbito das operações de iniciativa privada, no entanto, na prática apresentam problemas de aplicação, que impactam de forma direta nos resultados obtidos (Silva, 2014) apud (A. Brandão & A. Prudêncio, 2019).

2.3. O ESPAÇO PÚBLICO NA CONSTRUÇÃO DA CIDADE PORTUGUESA ATUAL

Clarificados os principais instrumentos referentes ao quadro normativo, será apresentado um panorama geral de algumas iniciativas de requalificação do espaço público realizadas nas últimas décadas. Também os antecedentes a este processo que contribuíram para a construção de imagem da cidade portuguesa atual, esta que serve como pano de fundo para estas intervenções.

Como elucida Coelho (2014: p: 79) em seu texto, “Devido ao alastramento fragmentado e descontínuo da mancha urbanizada, as cidades portuguesas viram nas últimas quatro décadas a sua condição urbana profundamente alterada” e muitos foram os fatores que contribuíram ativamente para esta condição, datando da entrada de Portugal na União Europeia, em 1986.

Ainda de acordo com o autor, nas últimas três décadas ocorreu em Portugal uma forte pulsão urbanizadora, que coincidiu com a entrada de investimentos provenientes dos fundos europeus, resultando em muitas obras públicas para construção de novos equipamentos assim como, de infraestruturas rodoviárias. Uma expansão que pode ser caracterizada como rápida e descontrolada, mas que não foi apenas característica de Portugal, muitos países em toda a Europa também presenciaram o mesmo o processo.

A mudança de um planejamento voltado para pessoas, para um planejamento de cidade com carro modifica as lógicas de crescimento urbano, uma vez que as cidades passam a expandir em função dos grandes eixos estruturadores e das principais infraestruturas de tráfego. Em outras palavras, o sistema de mobilidade é justamente o principal elemento de ruptura com a antiga cidade portuguesa (Coelho, 2014).

Para além das consequências decorrentes do nível de articulação com as realidades físicas locais, muitas vezes quase inexistente, e considerando-se também que essas obras de infraestruturação rodoviárias são muitas vezes desprovidas de estratégia urbanística, a principal problemática decorrente de novo modelo de planejamento para as cidades portuguesas são o surgimento de grandes áreas não construídas em torno dos principais aglomerados urbanos. A legibilidade da cidade (Lynch, 1960) se perde em virtude da falta de continuidade causada pelo grande número de espaço não construídos, que não são nem praças, nem jardins e nem ruas, apenas vazios. Consequentemente o número de espaços públicos qualificados reduz drasticamente.

Conforme mencionado anteriormente, muitos países europeus também passaram por situações semelhantes em seus processos de urbanização, no entanto, faz-se necessária a menção de fatores específicos do planejamento português que tiveram forte influência no caráter assumido por essas transformações de expansão. De acordo com Coelho (2016), são eles a ausência ou por vezes deficiência de regulamentação urbanística em conjunto com a alteração do papel do Estado (central e local) na construção da cidade.

“num cenário onde os interesses privados se sobrepõem ao interesse público e onde a ocupação do território se realiza visando o seu maior rendimento (...), em geral ao desenho urbano e ao tratamento do espaço público é conferido um tratamento secundário, concebido numa ótica do curto prazo, desprovida de uma visão de conjunto de cidade” (Coelho, 2016: p. 97).

Tantas décadas de crescimento irregular e os problemas consequentes demandaram diversos esforços de reversão, que perduram até os dias atuais. Foi efetivamente a partir da década de 90 que estas iniciativas começaram a ser vistas, não apenas através de um enquadramento mais rigoroso, intervenção e gestão urbanística,

como também iniciativas provenientes de importantes investimentos financiados pela EU (alguns já referenciados, na seção anterior deste capítulo, sob a legenda do quadro 4). Não é surpresa que seja justamente a partir dessa década que o papel do espaço público, em Portugal, entra em evidência, na verdade a maioria dos investimentos e políticas urbanas providas pela EU suportam a regeneração urbana e a requalificação do espaço público urbano. Tudo isso em busca de atenuar o impacto dos processos anteriormente referidos (A. Brandão, P. Brandão & A. Ferreira, 2017).

A requalificação do espaço público para a resolução de problemas urbanos ganhou força nas cidades portuguesas, efetivamente, a partir de 1998, com a realização da Expo 98 (Figura 1). A Expo em termos de espaço público é um divisor de águas, “a visibilidade e o sucesso que experiências como a Expo alcançaram, estabelecem um *standard* de qualidade clara e irreversível”, inspirando, assim, muitos projetos de requalificação subsequentes a nível de gestão e de qualidade, principalmente os que se fizeram em abrigo ao programa Pólis (Coelho, 2016: p. 100).

Figura 5 - Zona onde se realizou a Expo 98 antes da intervenção



Fonte - Público PT, “Antes da Expo 98”, por João Pedro Pincha

Dos aspectos importantes no que tange à realização da Expo é possível destacar que ocorre uma mudança, sobretudo em termos da opinião pública. Com a força de mobilização de opinião pública, passa-se a dedicar mais tempo em evidenciar a importância de promover uma maior qualidade através do desenho do espaço público.

Por outro lado, o espaço público ganha também, reconhecimento do seu viés estruturador, ao promover neste caso, uma maior legibilidade da implantação e do desenho do edificado em um recinto de grande dimensão, além de hierarquizar e qualificar os componentes de desenho (*Figura 6*) Esta questão relativa à legibilidade é particularmente importante, pois demonstra que uma maior atenção dada ao projeto do espaço público é uma possível resposta para o problema da malha fragmentada.

Figura 6 - Parque das Nações



Fonte - Risco.org, “Expo 98 - espaço público do recinto”

De acordo com Coelho (2016), é através do caráter, tanto estruturador quanto qualificador assumidos pelo espaço público que devem ser compreendidos os projetos que fizeram parte das 18 (dezoito) intervenções do programa *Pólis* numa primeira fase,

um dos primeiros sinais da influência que a realização da Expo teve sobre a requalificação do espaço público.

“um conjunto de projetos que afirma a importância da participação do Estado Central enquanto promotor de acções setoriais a partir de um entendimento mais global da cidade (...) visando a criação e/ou requalificação intensiva de infraestruturas e espaço público, bem como na construção de equipamentos colectivos” (Coelho, 2016: p. 101).

Na mesma época da realização da Expo, as municipalidades da Área Metropolitana de Lisboa (AML) iniciaram um movimento que priorizava acções de regeneração em freguesias de rio. Em 2001 surgiu o pró-Tejo – Programa de Melhorias Ribeirinhas, que ajudou a definir projetos de atuação municipal integrada para o espaço público. Nesse contexto surgiram muitos projetos de requalificação, como por exemplo a recuperação da Caldeia na Moita, e a remodelação do novo passeio da avenida Marginal (A. Brandão, P. Brandão & A. Ferreira, 2017).

É importante ressaltar também que o padrão estabelecido pelo modelo de requalificação adotado na Expo influenciou todo um conceito de projeto urbano, caracterizado, majoritariamente, pela réplica desse mesmo modelo a toda e qualquer intervenção em espaço urbano consolidado e dependente de enquadramento extraordinário. Foi amplamente utilizado como “forma de aproveitar oportunidades que podem decorrer da disponibilidade de recursos financeiros, de programas comunitários, da ação de marketing político, dos calendários eleitorais, da organização de grandes eventos ou de novas infraestruturas de exceção” (Portas, 1998; Portas, Domingues & Cabral, 2011) apud (A. Brandão & A. Prudêncio, 2019: p. 305)

Mais recentemente o principal suporte às intervenções de requalificação urbana tem sido a Política de Cidades Polis XXI (2008+), cofinanciada pelos programas operacionais do Quadro de Referência Estratégica Nacional 2007-2013. Esta buscou promover intervenções urbanísticas e ambientais que incidem diretamente sobre os espaços públicos, selecionados em 3 (três) grandes domínios, nomeadamente: parcerias para regeneração urbana; redes urbanas para competitividade e inovação; e acções

inovadoras para o desenvolvimento urbano, particularmente no contexto de espaços intraurbanos (Silva & Carvalho, 2012).

As intervenções abrangidas por esta política possuíram grande visibilidade e marcaram muitas cidades portuguesas principalmente por destinarem-se a melhorar a atratividade e competitividade. A regeneração urbana num geral, foi tratada pela política como uma oportunidade tecnológica e de promoção do conhecimento e da inovação em função das tendências europeias que pretendiam “inovar nas soluções para qualificação urbana, promovendo a sustentabilidade ambiental e eficiência e reutilização de infraestruturas e equipamentos existentes, e oportunidades das novas tecnologias, de capacitação e parceria” (Mourão, 2019: p. 89). Estes são apenas alguns dos exemplos emblemáticos encontrados ao longo da análise dos projetos de requalificação no território português. A escolha desses projetos para ilustrar o processo de requalificação do espaço público no território português, não foi ao acaso. No processo de estudo da literatura acerca do tema, estes projetos apresentavam registros de contextualizações históricas e mais riqueza de detalhes em sua narrativa, permitindo identificar correlação com o tema deste trabalho.

Se partimos da hipótese defendida por Coelho, A. Brandão e A. Prudêncio, é possível dividir as intervenções portuguesas em dois grandes grupos: as intervenções em espaço público de carácter excepcional (1); e as intervenções em espaço público mais correntes (2).

(1) *Carácter excepcional*

Nesta categoria estão inclusas iniciativas, a maior parte das iniciativas citadas anteriormente, como por exemplo projetos urbanos em infraestruturas de exceção na cidade (Brown Field, frentes ribeirinhas e etc.), iniciativas provenientes de fundos europeus para regeneração urbana e/ou projetos de requalificação e revitalização consequentes da realização de grandes eventos.

(2) *Intervenção corrente*

“num ambiente de aceleradas mudanças, o espaço público produzido ou requalificado na última década em Portugal em zonas de transição ou expansão,

tal como sucedeu um pouco por toda a Europa, espalha toda uma série de sintomas e de consequências, próprias de um processo em geral levado a cabo demasiado rápido e sem a devida ponderação quanto a consequências futuras de tais decisões” (Coelho, 2016: p. 102).

Dentro desta categoria há muitas possibilidades, mas cabe ressaltar principalmente a distinção entre as que pertencem a uma visão estratégica, parte do planeamento e da programação municipal, das intervenções pontuais que não estão articuladas a nenhuma estratégia maior. De acordo com o autor, a exemplo das primeiras, estão intervenções que foram desenvolvidas pelas autarquias locais, de forma articulada e pensada a médio e longo prazo, utilizando para ilustrar o exemplo específico da Cidade da Maia, onde a intervenção de inserção do metro serviu de base para a requalificação urbana e expansão da mesma. Ainda em conformidade com as proposições do autor, já no segundo caso estão englobados “toda uma serie de intervenções de pequena e média escala” incluindo projetos de requalificação em zonas históricas, mas também tratamento de rotundas e criação de espaços verdes que sofrem muita influência das operações de loteamento (Coelho, 2016: p. 103).

Entende-se a partir de uma primeira análise, que o objeto deste trabalho se enquadra nesta categoria de intervenção corrente, uma vez que este não surge através de algum investimento especial, nem da realização de um evento e muito menos diz respeito a uma infraestrutura de exceção na cidade de Lisboa. Porém, resta estabelecer se seria ele uma intervenção pontual, apesar de programada ou fruto de um planeamento a longo prazo, e na possibilidade de enquadrar-se no segundo caso, qual a visão que busca alcançar o planeamento em questão.

Neste ponto, este trabalho concorda com a hipótese defendida por A. Brandão, P. Brandão e A. Ferreira de que os espaços públicos devem ser considerados não de forma isolada, mas como uma rede de lugares, um sistema de espaços públicos que compõem a malha urbana da cidade apesar de possuírem características individuais e marcantes que os identificam como lugares. Pois, do contrário, uma visão individualista e desprovida de contexto apenas contribuirá com a ideia de fragmentação e desordem.

CAPÍTULO 3: DESAFIOS ENFRENTADOS E TENDÊNCIAS DE PLANEJAMENTO

Conforme exposto no capítulo anterior, a cidade portuguesa presenciou um processo de expansão fragmentado e descontínuo, culminando no surgimento de diversas novas centralidades em torno dos principais aglomerados urbanos (Coelho, 2016). Dentro desta lógica, e também contribuindo para este resultado, ao desenho urbano e ao tratamento do espaço público foi conferido um papel secundário.

É necessário chamar a atenção para dois fatores neste contexto: primeiramente para mudança do papel do Estado, tanto central quanto local na construção da cidade, que não mais exerce sozinho as funções de promotor, regulador e licenciador, incluindo no processo de atuação de atores privados. Fato descrito genericamente por Coelho (2016: p. 96) como a “privatização do planeamento”. O segundo fator diz respeito especificamente ao papel dos atores privados como promotores de loteamento, que de acordo com o autor, abriu margem para especulação sobre solos periurbanos. Fato que, também segundo o mesmo, influenciou fortemente na falta de coerência e articulação entre as diferentes partes da cidade. Soma-se a isto a dificuldade na prática de salvaguardar os interesses públicos nesta que é a maior ferramenta de produção de novos espaços públicos.

No âmbito deste trabalho, no entanto, mais do que qual tipo de entidade promove estas iniciativas, interessa-nos compreender quais projetos se resumem, parafraseando Coelho (2016: p. 103), ao “tratamento de rotundas” e quais fazem parte de estratégias de planeamento e buscam a resolução de problemas urbanos.

Conforme o exposto, passou-se a reconhecer, na valorização do espaço público uma oportunidade de resolução de problemas urbanos, fazendo que o mesmo ganhe/desempenhe um novo papel na estrutura urbana, desde então passam a ocorrer em Portugal uma série de intervenções de requalificação. Como, então, se resolve o desafio de planejar para a cidade fragmentada? Como salvaguardar o papel dos espaços públicos para os centros urbanos e promover espaços de qualidade para os habitantes das cidades? Estas são questões que este capítulo procura abordar através da revisão bibliográfica de variados autores que abordam a problemática do espaço público.

3.1 DESAFIOS NO AMBITO DA INTERVENÇÃO EM ESPAÇO PÚBLICO

Partindo do princípio que o espaço público é um elemento indissociável do meio urbano em que se insere, duas questões se fazem relevantes para o contexto português.

Primeiramente, este trabalho está de acordo com a visão defendida por Borja e Muxí (2003), ao entender estes espaços como elementos capazes de organizar o território e estruturar a malha urbana, tanto a nível metropolitano quanto a nível de organização interna. É um potencial que estes, entendidos e trabalhados enquanto parte de um sistema de espaços públicos, possuem. No entanto, e aqui entra o segundo fator relevante a ser mencionado, estes são atualmente um reflexo da realidade da cidade portuguesa: “um somatório de partes, fragmentado e descontínuo” (A. Brandão & A. Prudêncio, 2019: p. 313) o que, no entanto, não se resume apenas a uma herança herdada do processo de urbanização, mas a uma situação que se perpetua em virtude do tratamento dado a estes espaços como será abordado a seguir.

(1) Fragmentação e Setorização

Ao analisar as intervenções feitas sobre o espaço público português, Coelho (2017), observa que durante o movimento de crescente valorização do espaço público através de ações de requalificação ocorrido nos anos 80 e 90, é muito comum encontrar projetos grandiosos em sua maioria nas zonas centrais. Já nos limites das cidades, nas franjas onde a malha é menos consolidada, o tratamento dado é diferente. Dificilmente encontram-se projetos de regeneração e requalificação para estas zonas. Ainda de acordo com o autor (2014: p. 84), a explicação consiste no fato que faltam “modelos e estratégias para pensar e atuar nos sectores mais externos e menos consolidados da cidade, onde de facto se joga e constrói cotidianamente o futuro da cidade”. O que, em outras palavras, se entende como uma evidência da falta de uma visão integrada no projeto do espaço público, com projetos que ainda estão centrados em unidades isoladas.

“O espaço público projetado (...) transforma-se assim, em muitos casos, num conjunto desarticulado de peças isoladas do contexto urbano (...) conduzindo à dissolução da significação e legibilidade do espaço público e da forma urbana e desvinculando-o igualmente da condição tectónica e urbana que historicamente lhe reconhecemos.” (Coelho, 2017: p. 2)

É importante destacar que esta fragmentação é de certa forma, consequente também de uma dispersão normativa. Existe uma multiplicidade de diplomas e regulamentos incidindo diretamente sobre produção do espaço público conforme abordado no capítulo 2, e para além deste fato, as ações que incidem sobre os espaços públicos dentro da administração atualmente estão divididas entre vários setores distintos: ambiente, mobilidade, infraestrutura viária e possivelmente outros. De acordo com A. Brandão e A. Prudêncio (2019), a estrutura em que se organiza a administração pública pode ser um grande desafio devido a um olhar e abordagem setorial, no sentido de conciliar diferentes interesses para uma mesma área.

Entende-se que é um grande desafio atuar em um objeto que possua tantas nuances em campos científicos distintos, este talvez seja parte do motivo pelo qual a administração sinta necessidade de setorializar as competências em espaço público.

Este trabalho, conforme afirmado anteriormente, concorda igualmente com Coelho (2017) ao considerar que a problemática do desenho do espaço público pressupõe a consideração de sua natureza multifacetada. Principalmente de forma a evitar programas demasiado generalizados (fato que muitas vezes ocorre), desconsiderando por completo o caráter local destes que são espaços tremendamente complexos se paramos para pensar não apenas na sua dimensão física, mas também social, identitária, ambiental e política.

“Estes espaços apresentam valências distintas, mas, simultaneamente, urbanisticamente complementares que são vitais na prossecução do projeto urbano que garanta uma convivência urbana salubre através da criação de espaços urbanos agradáveis e sustentáveis que transmitam a noção de bem estar físico, visual e psicológico, isto é, que se afirmam qualitativamente pela sua singularidade. Contudo a tendência de projectar a propósito da realização de grandes empreendimentos é redutora, demasiado simples, na medida em que a cidade deve ser entendida como um todo incluindo diferentes partes que se interligam entre si e não (por partes) que se destacam e isolam das restantes” (Francisco, 2005: p. 7).

(2) Visão Sistêmica

Em adição ao que foi exposto, acredita-se que este deva ser abordado projetualmente de forma sistêmica e não como uma forma isolada em meio urbano. Parece um fato contraditório quando se defende que cada espaço público é único por ser caracterizado pelos significados provenientes da vivência dos seus utilizadores, no entanto, não estamos falando a um nível tipológico. Quando se fala em “sistemas” a ideia que vem à mente enfatiza o todo, “um conjunto de coisas ou partes conectadas” ou mesmo um “grupo de objetos relacionados ou interagindo de modo a formar uma unidade” (A. Brandão, P. Brandão & A. Ferreira, 2017: pp. 1-2). A questão, todavia, é que mesmo servindo a um sistema mais amplo no conjunto, cada parte ainda possui sua individualidade enquanto espaço.

Esta é uma abordagem que apesar de considerar as interações a nível de escala individual, considera que os espaços públicos estejam inseridos em redes maiores de relações e serviços, nomeadamente redes de transporte, redes de ciclovias, redes de esgoto, redes de energia, mesmo a própria estrutura ecológica da cidade. O que denota que este não pode ser compreendido de forma individual, uma vez que faz parte de um sistema mais amplo. Em outras palavras, não se pode projetar ciclovias sem considerar a rede cicloviária da cidade. Uma abordagem particularmente interessante quando se pensa a nível de ecologia e das infraestruturas verde, cinza e azul.

Está inclusive disposto na Charter of Public Space (2013: p. 3) que “O sistema de espaço público urbano requer uma visão unitária. (...) portanto, é aconselhável que os governos locais adotem uma determinada estratégia para redes do espaço público”.¹⁹ Sendo assim, esta gestão compartimentada talvez não seja a abordagem mais eficiente para estes enquanto ativos urbanos, isto considerando o esforço demandado pela coordenação dos diferentes setores envolvidos. É necessário que haja uma visão clara e integrada sobre o papel pretendido para os espaços públicos da cidade. Este é o primeiro passo para que esses elementos atinjam efetivamente o seu potencial como estruturantes do sistema urbano.

“O conceito de sistema de espaço representa por sua vez um sistema de sistemas, onde camadas de redes funcionais – infraestruturas, culturais,

¹⁹ Tradução do texto original em inglês feita pela autora.

econômicas e ambientais – se cruzam e se complementam de forma mutuamente reforçadora e benéfica. De especial interesse é o sistema de espaços públicos (...) em relação às redes verdes para regenerar os sistemas ecológicos e restaurar a conectividade ambiental.”²⁰(UN-Habitat, 2016: p. 45)

(3) Objetivos a médio e longo prazo - planejamento

Este trabalho também está de acordo com Borja e Muxí (2003), ao considerar que o projeto do espaço público, assim como o projeto urbano não deve possuir apenas objetivos a curto prazo. Este tipo de projeto independentemente de escala, deve assumir um compromisso com o funcionamento urbano, de promoção econômica, de melhoria ambiental e integração cultural. De certa forma, um diferente aspecto que também compõe o teor estruturante do espaço público, afinal estamos abordando um elemento que “pode organizar um território que é capaz de suportar vários usos e funções”²¹ (Borja & Muxí, 2003: pp. 52-53), ou seja, que deve ser parte integrante das operações de desenvolvimento urbano, ou possivelmente promovê-las.

Em resumo, valorizam-se intervenções de requalificação ou regeneração urbana que “partilham o reconhecimento da importância estruturadora do espaço público (...) assumindo-se como projectos urbanos coerentes e articulados, pensados a médio e longo prazo, revendo-se oportunidades de regenerar alguns setores da cidade, de estruturar novas expansões, de criar centralidades” (Coelho, 2014: p. 86). A falta de articulação com estratégias maiores, no fim das contas, é mais uma condição que vai ajudar a perpetuar o caráter fragmentado e descontínuo do espaço público, problema presente em muitas das produções/intervenções correntes do espaço público.

(4) Novas Centralidades de Equilíbrio

Quando se fala em cidade fragmentada por um processo de expansão descontínuo há uma distinção que deve ser feita. Novas centralidades surgem em torno das cidades, o que caracteriza conseqüentemente em uma perda da legibilidade do tecido. No entanto, quando se fala em novas centralidades de equilíbrio neste trabalho, se fala particularmente no sentido dos vazios conseqüentes desse processo de expansão, das centralidades que

²⁰ Tradução do texto original em inglês feita pela autora.

²¹ Tradução do texto original em espanhol feito pela autora.

devem surgir de forma a restituir a continuidade, e que se caracteriza também como uma oportunidade de alcançar uma cidade democrática, de justiça urbana.

Conforme afirma Álvaro Domingues (2006), estas novas centralidades são estruturadoras do novo território urbanizado, e consubstanciam padrões de localização das novas formas de produzir, distribuir e consumir. Em outras palavras, uma cidade policêntrica onde se podem desenvolver novos serviços e comércios, principalmente em locais onde há homogeneidade ou mesmo ausência destes. Onde estão localizadas as periferias, antigas zonas industriais, antigas zonas portuárias ou mesmo áreas subutilizadas da cidade que necessitam de atenção especial. O recinto da Expo 98 é um exemplo que ilustra essa questão, se caracterizando como uma nova centralidade lisboeta que surgiu após um processo de requalificação urbana com ênfase no espaço público, onde antes se localizava uma antiga zona portuária.

Na mesma linha, tanto Borja e Muxí (2003) quanto o Global Public Space Toolkit (UN-Habitat, 2016) defendem que quanto mais problemática ou deficiente for uma área, mais será necessário investir na qualidade do espaço público. Investimento esse que deve buscar proporcionar o surgimento de novas centralidades de equilíbrio. O problema que, todavia, vem atrelado a esse fato, é a questão da gentrificação, talvez uma das principais dificuldades consequentes das ações de regeneração e requalificação na atualidade.

Ainda assim, Borja e Muxí (2003), apontam para uma possível solução: estas devem ser acompanhadas de ação pública capaz de atenuar seus efeitos perversos. Em teoria parece algo simples, mas na prática quando somada às dificuldades já existentes a nível de gestão e recursos, a realidade não é tão otimista. Pensadas como formas de iniciativas de requalificação urbana, Borja e Muxí, (2003) apontam “para não favorecer essas políticas de segregação e fragmentação social e espacial, as entidades públicas devem ter clareza sobre a cidade que desejam construir, para onde se dirigem os esforços de incorporação dos diferentes atores sociais, econômicos e produtivos”²².

Ainda relativa a esta questão, destaca-se que para o tecido urbano a multifuncionalidade é extremamente favorável, na contramão de um zoneamento rígido. Isto se dá considerando que ao possuir um caráter flexível qualquer zona da cidade poderá se adaptar facilmente a mudanças e à evolução dos modos de vida de seus habitantes.

²² Tradução do Espanhol feita pela autora.

Para alcançar uma cidade democrática e bem planejada é necessário que esta seja acessível para seus cidadãos, não somente a nível de comércios e serviços, mas a nível também, da mobilidade como parte do espaço público. Isto, pois cada uma das zonas das cidades metropolitanas deve ser acessível aos cidadãos, principalmente aqueles que moram nas zonas mais marginalizadas. Uma boa distribuição em um sistema de mobilidade está apoiada na distribuição das centralidades metropolitanas, sendo imprescindível a oferta de serviços de transporte público mesmo nas zonas menos desenvolvidas (Borja & Muxí, 2003). Considera-se este como sendo um primeiro desafio. Tratando-se, no entanto, de um território metropolitano questões mais complexas devem ser consideradas, relativas principalmente à eficiência e eficácia desse sistema de transportes públicos, de forma que a utilização do automóvel individual possa ser evitada.

Por fim, cabe ressaltar que estes mencionados acima são apenas alguns dos inúmeros desafios enfrentados no âmbito da intervenção em espaço público, levantando questões que este trabalho considerou relevante para o contexto metropolitano analisado e principalmente, para pautar a análise do programa que compõe o objeto desta pesquisa.

3.2 A CIDADE DE 15 MINUTOS – TENDÊNCIA PÓS PANDEMIA

Há, sem dúvidas, problemáticas que datam do processo de expansão e planejamento das cidades, mas não se pode deixar de mencionar também, considerando o momento atual, as discussões em torno das possíveis consequências da pandemia da COVID-19 e o que está coloca em evidência nas pautas de planejamento urbano. Nesse sentido, uma da pauta que tem ganho muito destaque desde o ano de 2020 é a das cidades de 15 minutos.

O *boom* em relação a esse conceito começou, de certa forma, com a campanha recente de reeleição da presidente de câmara Anne Hidalgo na cidade de Paris, que trouxe como carro chefe, transformar totalmente a cidade em uma chamada cidade de 15 minutos. Segundo a mesma essa proposta seria uma resposta às alterações climáticas, mas principalmente uma resposta às consequências da pandemia. Para auxiliar nessa transição o idealizador do conceito, o professor Carlos Moreno, da universidade de Sorbonne, tornou-se assessor especial da câmara. De acordo com o professor, a cidade de 15 minutos consiste em uma cidade que reflete não o ritmo dos carros que circulam nela, mas sim das pessoas.

Uma cidade onde cada metro quadrado serve a múltiplos propósitos e onde as pessoas não precisam se deslocar para outro lugar quando precisarem cumprir suas necessidades básicas diárias, ou seja, habitar um local que, em raio de 15 minutos caminhando, se encontre empregos, serviços, lazer e todo o tipo de serviços com fácil acesso. Em outras palavras, a ideia prevê uma hiper proximidade de equipamentos, empregos, serviços governamentais, parques públicos, comercio e uma variedade de opções de entretenimento e atividades culturais.

Já se fala em um *Big Bang da Proximidade* em virtude do efeito que esse plano de Paris causou ao longo do globo, muitas cidades já estão apresentando propostas semelhantes e tantas outras estão estudando a possibilidade de se tornarem também cidades de 15 minutos nos tempos pós pandemia.

Na Austrália, por exemplo, Sydney adaptou o objetivo de transformar a cidade para percursos de 30 minutos. Já a cidade de Melbourne pretende adaptar seus bairros para percursos máximos de 20 minutos. Singapura possui o objetivo que nenhuma das viagens de seus habitantes ultrapasse o tempo de máximo de 45 minutos (Cirilo, 2021), esses são apenas alguns exemplos que reforçam essa concepção.

Deve-se chamar a atenção, no entanto, para o fato de que esse conceito não é novo e nem foi criado para dar resposta à pandemia, como algumas narrativas jornalísticas têm apontado, uma vez que o professor Carlos Moreno idealizou a ideia da Cidade de 15 minutos, em 2014, muito antes de se imaginar viver uma pandemia. Na verdade, a discussão sobre esses temas é ainda mais antiga, muito inspirada nas ideias que Jane Jacobs defendia já nos anos 60 sobre o potencial de bairros e comunidades como conectores sociais. O próprio NYC Plaza Program (2007), referência chave do programa uma praça em cada bairro (2013), trabalha com a ideia de hiper proximidade, ao buscar promover um espaço público de qualidade em um raio de 10 minutos de caminhada.

“Dentro dos limites de uma cidadezinha ou se uma vila, os laços entre habitantes se cruzam e voltam a se cruzar, o que pode resultar em comunidades fundamentalmente coesas, mesmo em cidades com mais de 7 mil habitantes e, em certa medida, em cidades ainda maiores.” (Jacobs, 1961: p. 126)

A pandemia, na verdade, trouxe uma nova luz sobre o conceito. A ideia ganhou força na tentativa de reabertura das cidades e dos serviços, por promover deslocamentos mais seguros.

A mobilidade ativa, caminhada e bicicleta, além de constarem como boas opções para a saúde, práticas de exercício de cada indivíduo e boas opções para o meio ambiente são as formas de deslocamento com menor risco de contágio pelo vírus que causa a covid-19 (Cirillo, 2021). Outra razão significativa reside no fato que vários inconvenientes gerados pela pandemia que exigiu isolamento e distanciamento social, levaram as pessoas a ver as suas cidades e bairros de uma perspectiva diferente. Poder caminhar de forma segura ao ar livres, ter acesso a espaço públicos e serviços passou a ser uma característica fortemente valorizada. Antes da pandemia, não era algo em que as pessoas pensassem ativamente antes das atividades diárias se tornarem preocupações de saúde pública. Já por outro lado, aqueles habitantes que vivem em áreas monofuncionais perceberam o que falta em seus bairros (Hamalainen, 2021). Este conjunto de fatos está na raiz do *Big Bang da Proximidade*. Anne Hidalgo ter promovido esse conceito como a resposta de Paris à pandemia, demonstrou a outras cidades e gestores que este pode ser um bom caminho a ser seguido.

De acordo com Moreno, em entrevista ao jornal expresso em 15 de novembro de 2020, a pandemia fez com que os planos para as cidades de 15 minutos se mostrassem ainda mais acertados, defendendo que este é o caminho do presente e do futuro. “a melhor mobilidade é a mais reduzida, opcional, descarbonizada, feita a pé ou de bicicleta. Para isso é preciso que as pessoas tenham ao seu alcance as funções essenciais: habitação, trabalho, aquisição de bens, saúde, educação e distração. Mas nas cidades modernas há uma separação dessas funções” (Albuquerque, 2020, 15 de novembro).

3.2.1 O modelo de Paris

Ao analisar os planos de Hidalgo para Paris é possível observar, para além de transformar a cidade para que todo o necessário esteja a um raio 15 minutos de distância das residências de cada habitante, esta inclui também outras estratégias, nomeadamente: uma força policial desarmada de 5000 homens; compromisso maciço em plantar árvores; e aplicação de multas para as pessoas que deitarem lixo na rua. A ideia é que os bairros de Paris se tornem cada vez mais eficientes, comunidades mais fortes e coesas serão

criadas, permitindo que os moradores se sintam parte integrante nos comércios e serviços de seus bairros. Serão construídos novos escritórios e coworkings em bairros onde há escassez de trabalho, edifícios públicos, culturais e escolas ficarão abertos, inclusive durante os fins de semana. Nas áreas de estacionamento ociosas a câmara quer criar florestas urbanas, bosques e praças. A circulação de carros seria proibida perto das escolas para incentivar o uso de bicicleta e estimular pequenos deslocamentos. A cidade de Paris se tornará 100% ciclável, assim como mais segura.

A proposta de Paris possui 4 (quatro) eixos/temas principais de acordo com Carlos Moreno: ecologia, ao priorizar as locomoções de baixo carbono (1); proximidade, para utilizar melhor todas as infraestruturas que a cidade tem disponível (2); solidariedade, com comércios, oportunidades, espaços públicos e moradores (3); e a participação cívica (4). Um plano de ação extremamente ambicioso, que a presidente da câmara pretende implementar antes do fim de seus 4 anos de mandato (*Figura 7*).

Figura 7 – Esquema simplificado Paris, Ville de 1/4 Heure



Fonte - Twitter Anne Hidalgo, 2020

Uma questão que surge com frequência diz respeito a como Paris, os seus gestores no caso, serão capazes de lidar com a gentrificação nos bairros. Para evitar que as rendas subam e alguns negócios se tornem impraticáveis, ou mesmo para equilibrar os bairros já existentes suprindo a falta de determinados serviços que não mais podem ser encontrados, a Câmara de Paris comprou mais de 62 mil lojas por meio de uma empresa municipal voltada exclusivamente a este fim. A intenção foi reforçar toda uma malha de serviços de proximidade e comércios de bairro. A empresa compra os imóveis e disponibiliza para arrendamento, com preços muito abaixo do mercado. Os objetivos são claros para que desde o início da requalificação a gentrificação dos novos bairros seja evitada: gerar locais para que negócios possam funcionar, promover a economia local, desenvolver atividades para equilibrar o ecossistema, e resistir contra as plataformas digitais. A preocupação com o comércio local, pois sem comércio de bairro dificilmente existirá um bairro, por mais ciclovias e ruas voltadas para pedestres que possua (Carvalho, 2021). O professor Carlos Moreno, em conversa promovida pelo jornal Público afirma, ainda, que em relação a esta questão da gentrificação, a intenção é que em todos os bairros haja uma porcentagem de habitações de interesse social, diversificando os tipos de moradores e utilizadores.

É particularmente importante dar ênfase ao modelo de descentralização adotado pela cidade, primeiramente porque grande parte dos especialistas em urbanismo e planejamento já aponta o fortalecimento dos bairros e das relações de proximidade como uma tendência em ascensão. E ainda, porque ao que tudo indica, Paris será oficialmente, a primeira a atingir o objetivo de se tornar uma cidade de 15 minutos. Ao atingir esse objetivo, será um exemplo para outras cidades que escolherem seguir a mesma linha, como possivelmente, acontecerá com Lisboa.

3.2.2. Lisboa, futura cidade de 15 minutos?

Deixando as questões relativas à pandemia de lado, quando se fala em cidades de 15 minutos, está sendo referenciado o combate à cidade fragmentada, comunidades mais coesas, valorização do caráter de bairro e valorização da mobilidade ativa. Questões que vêm sendo trabalhadas pela Câmara de Lisboa não só nos dias de hoje. Mesmo assim, ultimamente, mais do que antes, o assunto vem sendo tema de debate no território português, possivelmente muito influenciado, também, pelo modelo de Paris.

Destaca-se a análise feita da Estratégia Regional de Lisboa AML – Lisboa 2030, lançada em junho de 2020, que chama a atenção para o fato que está, já incorpora no domínio de número 5 “Promover a cidade de proximidade, acessível e saudável”, o que leva à conclusão que existe efetivamente a intenção que Lisboa adote o conceito num futuro próximo. As principais linhas de intervenção para este domínio específico incluem, nomeadamente:

“1. Promover quadros de vida de hiper proximidade sustentados na oferta densa e articulada de transportes públicos, de espaços urbanos qualificados, de espaços verdes e de lazer, de equipamentos educativos, sociais, de saúde, desportivos, culturais e de comércio garantindo acesso da população a serviços básicos;

2.Promover usos nos espaços urbanos, fomentando unidades de vizinhança (bairros) e favorecendo os serviços e comércios diários na dinamização local em áreas monofuncionais;

3.Contrariar as dinâmicas de gentrificação, polarização social e turistificação dos espaços centrais da área metropolitana, assegurando a existência de oferta residencial para os diversos segmentos;

4.Preparar a cidade para os desafios demográficos, designadamente o envelhecimento, assegurando a existência e condições de acessibilidades adequadas aos espaços públicos, aos equipamentos e os edifícios residenciais;

5.Estimular os estilos de vida saudáveis e a utilização de modos ativos com baixo impacte ecológico como as caminhadas ou a utilização de bicicletas;

6.Promover a oferta pública de serviços de proximidade, e a modernização dos serviços de atendimento públicos e privados, e em particular o comercio tradicional e local de arruamentos pré-definidos tendo em conta as centralidades existentes;

7.Promover a qualificação e a adaptação dos espaços públicos e a oferta de equipamentos que tornem a cidade mais amiga das crianças e dos jovens, facilitando a prática desportiva informal, a utilização dos espaços verdes e a mobilidade pedonal ciclavel.”

O vereador Miguel Gaspar, durante o debate sobre o tema promovido pelo jornal Público em 21 de junho de 2021, e na presença do professor Carlos Moreno, afirmou que um dos maiores desafios de Lisboa no momento é trazer as pessoas de fora para dentro da cidade, num sentido de escala metropolitana, de forma eficiente e sustentável. Muitas pessoas moram em conselhos limítrofes à cidade e utilizam transportes individuais para se locomover. Nesse sentido, as problemáticas incluem tanto promover o uso do transporte público, e torná-los mais eficientes para esses percursos, quanto trazer as pessoas para habitar em Lisboa. Numa escala macro portanto, trabalhar a melhoria do sistema de transportes públicos e o incentivo à habitação, através de iniciativas como o Programa Renda Acessível.

Passando a uma escala de cidade, Lisboa, originalmente possui um caráter de bairros expressivo em algumas áreas mais antigas das cidades, que fomentou o desenvolvimento do programa Uma Praça em Cada Bairro.

Nesse contexto, o que chama a atenção, particularmente do ponto de vista desse trabalho, são as similaridades entre as temáticas abordadas pelo Programa e as temáticas que fazem parte da Cidade de 15 minutos, principalmente ao nível de espaço público e de mobilidade. Não passam despercebidas também, as similaridades com as questões mencionadas no item anterior deste capítulo, como a necessidade de criação de novas centralidades de equilíbrio.

A execução do programa, no passado associada a outras medidas como as estratégias para rede ciclável, proporcionou grandes mudanças a nível da mobilidade de Lisboa, tanto na diminuição do uso dos carros, como da promoção da mobilidade ativa. Reforçou também a identidade dos bairros, o que leva a hipótese que este programa em questão poderia consistir em uma grande oportunidade para a adaptação de Lisboa ao conceito de cidade de 15 minutos. Isto considerando, que este seja continuado, e relativamente a sua estrutura já montada. Deste modo este trabalho procura evidenciar um benefício na continuação do programa considerando para além dos seus objetivos já pré-estabelecidos, a sua contribuição para uma visão futura de cidade que possivelmente se busca atingir.

CAPÍTULO 4: LISBOA, SEUS BAIRROS E SEUS ESPAÇOS CENTRAIS

O Programa *Uma Praça em Cada Bairro* para intervenções em espaço público, objeto de análise deste trabalho, é promovido pela CML em parceria com as juntas de freguesia de Lisboa. Constituiu-se como um dos eixos para o Programa do Governo da Cidade 2013/2017 sendo proposto para o Programa do Governo 2017/2021 prosseguir com o mesmo.

O *Uma Praça em Cada Bairro* parte de um paradigma onde é necessário melhorar a qualidade de vida dos habitantes de Lisboa e busca promover essa mudança através da requalificação dos espaços públicos que representam pontos de encontro ou microcentralidades de bairros, para que estes se consagrem como locais de excelência. Tudo isso respeitando a identidade da Cidade de Lisboa como uma cidade de bairros.

4.1. EVIDÊNCIA

A malha urbana de Lisboa quando comparada com as das outras cidades europeias, caracteriza-se por ser mais fragmentada. A urbanização de Lisboa, em virtude de razões topográficas e do papel de interveniência do poder público no desenho e traçado da cidade à época da sua formação, promoveu a ocorrência de pequenos conjuntos urbanos homogêneos que abrigavam comunidades coesas, dando origem, assim, a uma grande quantidade e diversidade de bairros (CML, 2015).

De acordo com o caderno de enquadramento geral do programa, esta identidade como cidade de bairros é fortalecida uma vez que se verifica, desde a formação dos mesmos, o abrigo em cada um dos bairros de comunidades com algum tipo de afinidade, sejam elas religiosas, étnicas ou regionais, fortalecendo um senso de pertença que também pode ser designado como bairrismo (CML, 2015).

As fronteiras entre bairros começam a diluir-se no início do século XX, quando ocorreram as instalações das grandes unidades industriais na zona de Marvila, Beato Xabregas e Alcântara em conjunto com uma concentração dos serviços públicos e privados na Baixa/Chiado. Promovendo a partir dessas condições e da topografia existente um desenvolvimento do transporte público baseado na rede de elétricos e em

elevadores. Excederam-se a este fato, bairros como Alfama, Castelo, Mouraria, Bairro Alto, Bica e Madragoa, onde os laços de vizinhança e comunidade permaneceram fortes até os dias atuais (CML, 2015).

Lisboa expandiu-se e, entretanto, a partir da década de 60 verificou-se que a cidade começou a sofrer um processo de esvaziamento. A migração do centro de negócios da cidade propiciou o desenvolvimento de novas centralidades onde o emprego passa a ser preponderante em relação à residência ao mesmo tempo que se privilegiam as deslocações feitas com automóvel particular (CML, 2015). Os efeitos radicais da cidade projetada para deslocamentos com automóveis no espaço público urbano são de conhecimento público e hoje, Lisboa caminha em direção a um desenvolvimento mais sustentável.

Verifica-se a necessidade da redução do ruído, das emissões de CO₂ e melhoria da qualidade do ar, de reduzir o número de veículos em circulação privilegiando os transportes públicos e os modos suaves de locomoção diminuindo assim o congestionamento no espaço público. De uma cidade mais verde, que resista melhor às alterações climáticas a aos fenômenos naturais extremos. De uma cidade mais inclusiva onde os espaços públicos constituem-se como pontos de encontro e são seguros e confortáveis para seus utilizadores. Por fim, chama-se a atenção também para a necessidade de encontrar novas soluções técnicas para facilitar a acessibilidade dos mais idosos que constituem mais de um quarto da população da cidade (Salgado, 2015).

Com o desenvolvimento deste programa, Lisboa busca intervir no espaço público de forma a suprir as necessidades citadas acima, mas principalmente, respeitando a identidade prévia da cidade ao reconhecer o espaço público como espaço de expressão da cidadania e encontro da comunidade. Esta identidade não é uma percepção isolada do programa, pois na Carta Estratégica de Lisboa também se ressalta a ideia de uma cidade composta por bairros. Principalmente de forma a refletir opções políticas, evidenciando-se a intenção de recuperar a escala espacial ao nível do bairro, uma linha de orientação reforçada também pelo PDM de Lisboa, nomeadamente, através de instrumentos como as Unidades de Intervenção Territorial – UIT.

4.2. OBJETIVOS DO PROGRAMA

De acordo com o arquiteto Manuel Salgado (2015), o Programa se propõe a requalificar cada uma das microcentralidades “aumentando as áreas de estar ao livre, tornando-as mais confortáveis e seguras” tendo como objetivos específicos:

- a) Alargar passeios;
- b) Desenvolver explanadas;
- c) Atenuar o impacto do tráfego automóvel;
- d) Plantar árvores;
- e) Criar áreas sombreadas / protegidas;
- f) Reintroduzir a água como elemento na paisagem;
- g) Incentivar a instalação de comércio e equipamentos coletivos de proximidade;
- h) Desenvolver uma rede pedonal contínua, segura, eficaz, multifuncional e de acesso universal.

Ressalta-se, com o último objetivo, que esta é uma intervenção que caminha em paralelo com as orientações propostas no Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa, de modo que as intervenções foram articuladas com a equipe do Plano (Salgado, 2015).

4.3. METODOLOGIA ADOTADA

O Uma Praça em Cada Bairro tem sua metodologia estruturada em 3 (três) fases majoritárias (Figura 8). Para além deste fato, possui como principal referencia o NYC Plaza Program – programa implementado pelo Departamento de Trânsito da Cidade de Nova York (DOT) em conjunto com entidades sem fins lucrativos, cujo objetivo consiste em garantir o acesso de todos os habitantes da cidade a um espaço público de qualidade em um raio de distância de 10 minutos caminhando (CML, 2015).

Figura 8 - Metodologia Uma Praça em Cada Bairro



Fonte – CML, “Uma Praça em Cada Bairro, Intervenções em Espaço Público”

4.3.1. Fase 1 – Análise Programática

A construção da metodologia partiu da delimitação de unidades territoriais de vizinhança reconhecidas como bairros, diretamente ligadas ao processo de evolução histórica e administrativa de Lisboa. Esta construção recorreu a diversas fontes, nomeadamente em levantamentos efetuados nos estudos para o Plano Diretor Municipal de Lisboa como a Carta Municipal do Património, guias urbanos de Lisboa, bibliografia olissipográfica, cartografia histórica e de trabalhos elaborados por equipas projetistas externas aos serviços da CML. Salienta-se aqui uma visão teórica considerada em análise durante o programa, da cidade enquanto uma sucessão de camadas de informação complementares uns aos outros (Figura 9), desde uma escala mais pormenorizada de rua, até uma escala mais ampla de cidade (CML, 2015).

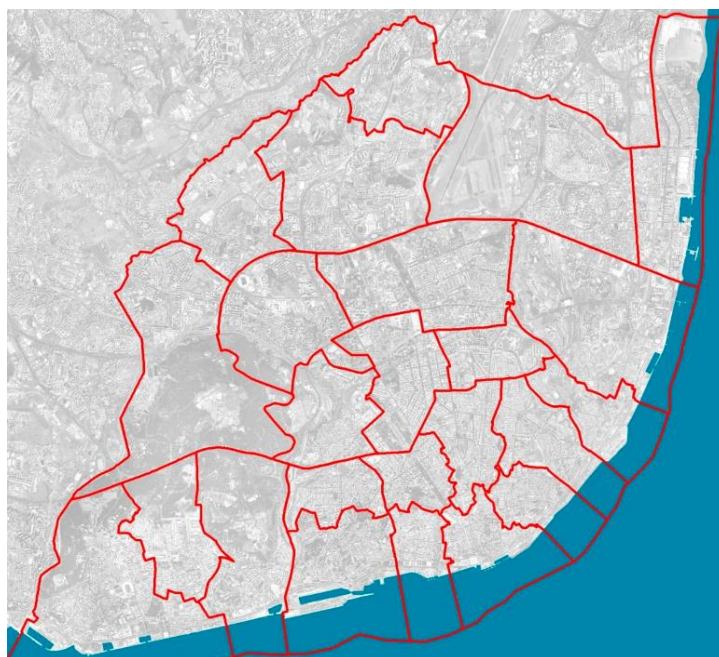
Figura 9 - Escalas do urbano na cidade



Fonte – CML, “Caderno de Enquadramento Geral Uma Praça em Cada Bairro”

Durante o estudo houve uma preocupação em enquadrar os ditos bairros como subdivisões das 24 (vinte e quatro) freguesias de Lisboa (Figura 10), resultantes da reorganização administrativa estabelecida pelo PDM de 2012, Lei 56/2012 de 8 de novembro. Prevalendo-se, porém, os pressupostos históricos e morfológicos, assume-se a existência de alguns bairros pertencentes a mais do que uma freguesia, com resultado final na delimitação de 230 (duzentos e trinta) bairros (Figura 11) (CML, 2015).

Figura 10 - Reorganização administrativa de Lisboa resultante do PDM de 2012



Fonte – CML, “Caderno de Enquadramento Geral Uma Praça em Cada Bairro”

Figura 11 - Esquema da metodologia de delimitação dos bairros

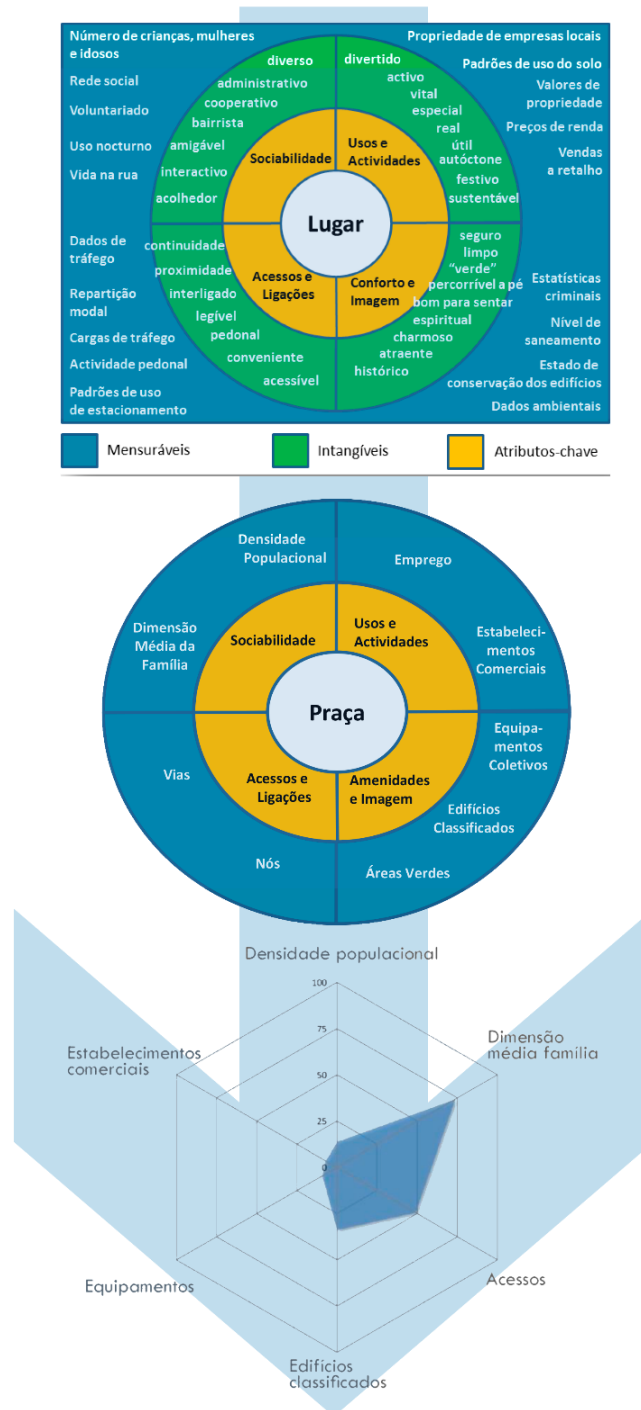


Fonte – CML, “Caderno de Enquadramento Geral Uma Praça em Cada Bairro”

Estabelecida esta etapa, seguiu-se para a identificação e delimitação das centralidades, que consistiu em uma adaptação da metodologia adotada pela organização PPS – Project for Public Spaces, utilizando diferentes indicadores de caracterização (Figura 12), nomeadamente: densidade populacional (1); dimensão média da família (2); empregabilidade (3); grau de atividade comercial (4); pontos de sociabilidade (5);

edifícios classificados (6); equipamentos coletivos (7); áreas verdes (8); vias (9); e nós viários (10).

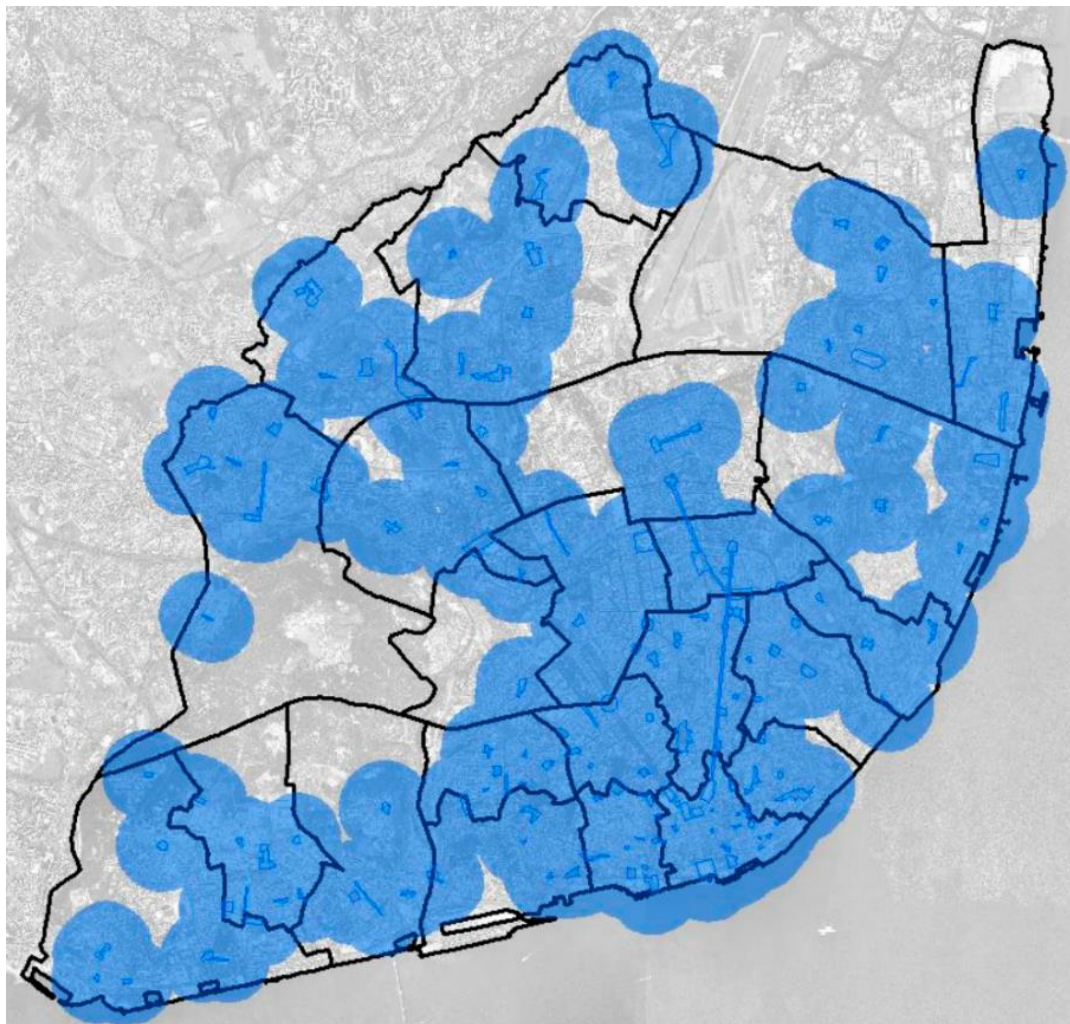
Figura 12 - Esquema da metodologia de identificação e avaliação das centralidades



Fonte – CML, “Uma Praça em Cada Bairro, Intervenções em Espaço Público”

Fez-se uma análise minuciosa através de SIG - Sistemas de Informação Geográfica, em relação aos indicadores adotados, resultando na identificação de 130 (cento e trinta) potenciais centralidades em largos, jardins, praças ou mesmo vias. Estas, em articulação com outros estudos prévios elaborados em função das Unidades de Intervenção Territorial, com a equipe do Plano de Mobilidade Pedonal e da Direção Municipal de Economia e Inovação, chegaram a um total 150 (cento e cinquenta) potenciais centralidades (CML, 2015). Segundo o caderno de enquadramento geral do programa, todo o conjunto foi analisado em termos de potencial acessibilidade pedonal, recorrendo ao desenho em cartografia de um “buffer” de 500m, aproximadamente uma caminhada de 15 minutos, o mesmo princípio do NYC Plaza, concluindo que a malha urbana de Lisboa se encontra bem servida de espaços públicos (Figura 13).

Figura 13 - Acessibilidade pedonal - as centralidades identificadas



Fonte – CML, “Caderno de Enquadramento Geral Uma Praça em Cada Bairro”

Foi necessário, porém, hierarquizar as centralidades identificadas, resultando na priorização de 30 (trinta) delas. Passou-se em seguida a uma escala de análise mais local, com um trabalho de caracterização profunda em cada uma através de análise SWOT²³, levantamentos e fichas de avaliação, onde foram atribuídas pontuações a cada indicador estabelecido. “A pontuação de cada indicador foi construída segundo um rácio entre o valor desse indicador, avaliado num dado âmbito em torno da centralidade, e o valor máximo desse indicador no conjunto das centralidades” (CML, 2015: p. 22). Foram definidas assim as principais linhas de ação, fechando a primeira fase do programa.

4.3.2. Fase 2 – Participação Pública

De acordo com informações disponibilizadas pela CML a primeira fase do processo ocorreu entre fevereiro de 2013 e maio de 2014. Na sequência da aprovação do programa em Reunião da Câmara a 28 de maio de 2014, iniciou-se o processo de participação pública para que a população, mais diretamente ligada aos locais de intervenção, pudesse contribuir. Pretendeu-se, com a realização desse processo, obter por parte dos cidadãos uma avaliação mais focada na vivência do espaço público que os mesmos possuem. Não somente relativa a questões pertinentes para o desenho urbano, mas também relacionada a um diagnóstico da situação local por parte dos mesmos e assim definir prioridades para a requalificação de cada centralidade (CML, 2020).

Salienta-se aqui que não houve um padrão de processo. Sobretudo a participação dos cidadãos é feita através do preenchimento de uma ficha de participação, disponível online na plataforma da CML e em papel nas juntas de freguesia durante um período de tempo pré-estabelecido, após a avaliação dos resultados, é organizada uma seção pública pela CML em parceria com a junta de freguesia, onde as principais linhas de ação são apresentadas e as propostas de projeto discutidas com a população²⁴. No entanto, cada caso é um caso, às vezes são necessárias mais de uma sessão para que se obtenha a proposta aprovada e há ainda casos em que o processo ocorre de maneira inteiramente

²³ SWOT sigla utilizada para denominar a metodologia de identificação de Strengths (Forças), Weaknesses (Fraquezas), Opportunities (Oportunidades) e Threats (Ameaças).

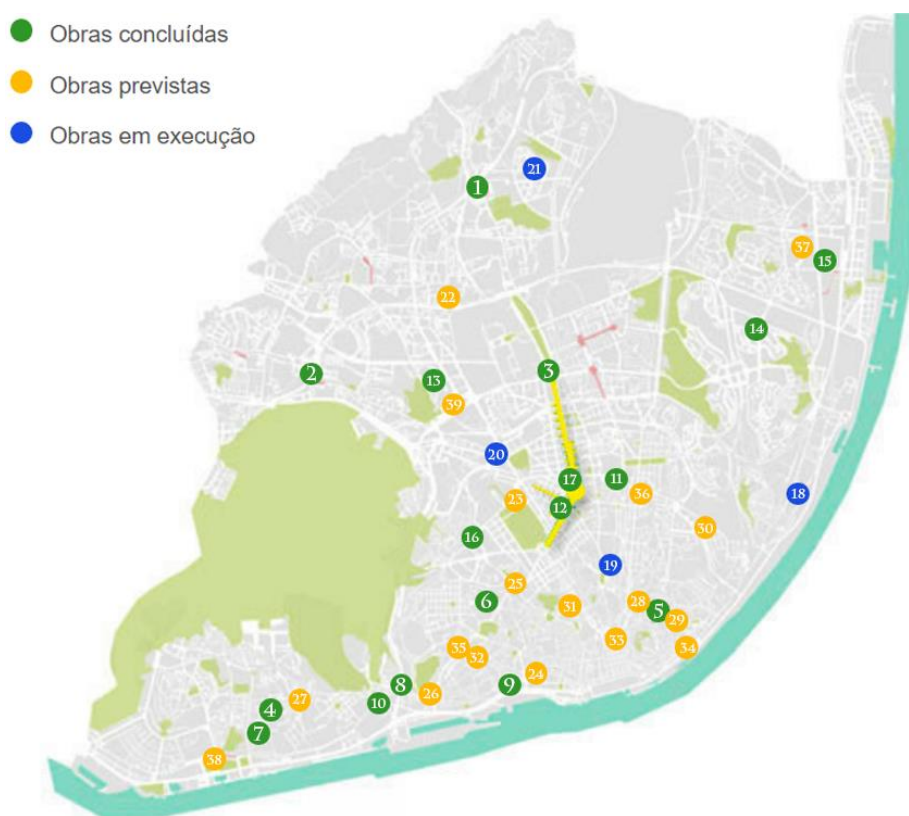
²⁴ Até o momento de escrita deste trabalho apenas 5 Praças não obtiveram o processo de participação pública iniciado, nomeadamente: Praça da Estrela, Rua de Belém, Praça do Alto das Amoreiras, Santa Apolónia e Praça da Figueira (CML, 2020).

distinta, como foi o caso da Praça de Espanha, onde foi realizado primeiramente um concurso público para conceção e elaboração de um parque urbano e após a seleção de 9 projetos finalistas foi feita a consulta pública (CML, 2020).

4.3.3. Fase 3 – Projeto e Obra

Finalizado todo o processo de consulta pública inicia-se a terceira fase, referente, especificamente à execução das propostas. De acordo com a CML, até o momento foram concluídas as obras em 17 (dezesete) centralidades²⁵ e 4 (quatro) estão em andamento²⁶ (Figura 14).

Figura 14 - Mapeamento Intervenções Uma Praça em Cada Bairro



Fonte - Domínio Eletrônico Câmara Municipal de Lisboa, “Uma Praça em Cada Bairro”

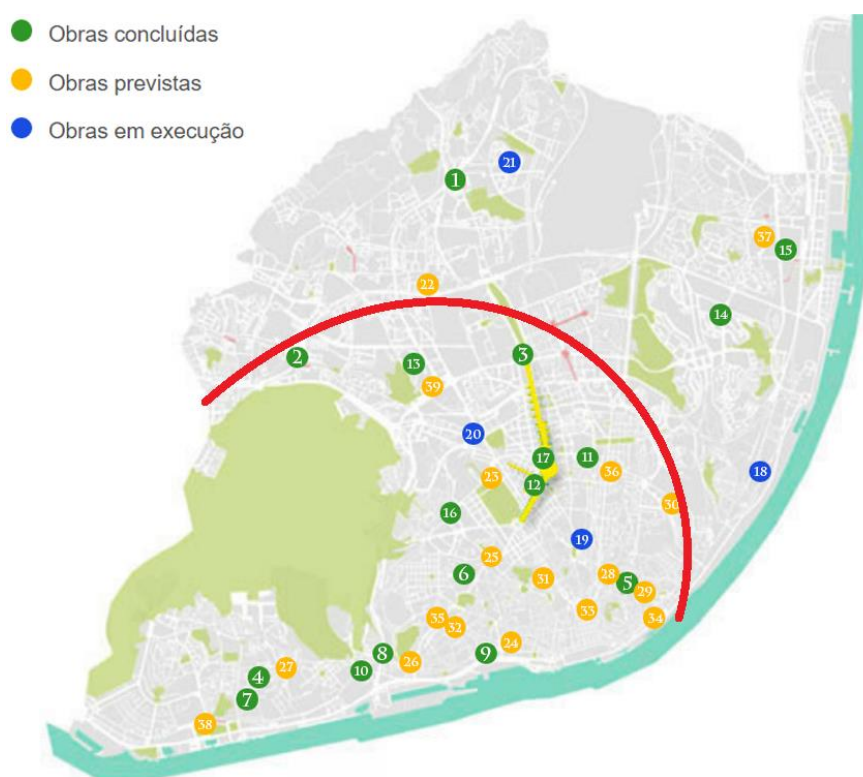
²⁵ Alameda da Linha de Torres (1); Alameda Manuel Ricardo Espirito Santo (2); Eixo Central (3); Largo da Boa-Hora à Ajuda (4); Largo da Graça (5); Largo da Igreja de Santa Isabel (6); Largo da memória (7); Largo de Alcântara (8); Largo de Santos (9); Largo do Calvário (10); Largo do Leão (11); Picoas (12); Rossio de Palma (13); Rua Actriz Palmira Bastos (14); Rua da Centieira (15); Rua de Campolide (16); e Saldanha (17).

²⁶ Alameda do Beato (18); Paço da Rainha (19); Praça de Espanha (20); e fase 2 da Quinta de Santa Clara (21).

Existem ainda mais 18 (dezoito) centralidades com obras de requalificação previstas para serem iniciadas²⁷, estando inclusos casos ainda em processo de participação pública.

Um dos fatores que chama atenção em relação a este programa é que apesar de possuir objetivos de requalificação a nível de uma escala local, este possui todo um mapeamento de base que considera o nível territorial, ao trabalhar com um sistema de centralidades/espços públicos. Uma abordagem que este trabalho considera extremamente benéfica para o tratamento destes ativos urbanos, particularmente em relação à questão das redes de mobilidade do território, contribuindo, inclusive, para a fortificação da rede cicloviária da cidade.

Figura 15 - Concentração das intervenções do programa



Fonte - Autora, adaptada de Câmara Municipal de Lisboa, domínio eletrônico.

²⁷ Estrada da Luz (22); Largo de São Sebastião da Pedreira (23); Largo do Conde Barão (24); Largo do Rato (25); Largo do Rilvas (26); Largo do Rio Seco (27); Largo Rodrigues de Freitas (28); Largo São Vicente (29); Parada do Alto de São João (30); Praça da Alegria (31); Praça da Estrela (32); Praça da Figueira (33); Praça de Santa Apolónia (34); Praça do Alto das Amoreiras (35); Praça do Chile (36); Praça Viscondessa dos Olivais (37); Rua de Belém (38); e Sete Rios (39).

No entanto, ao observar o mapeamento das intervenções do programa (Figura 15), nota-se que estas não se desenvolvem de forma contínua pelo território. Em sua maioria estão localizadas na parte mais consolidada da Cidade, no centro e no eixo ocidental. A zona da Coroa Norte, a Alta de Lisboa e a zona ribeirinha oriental da cidade, onde antigamente se localizavam o porto e a indústria, possuem pouquíssimas intervenções se comparadas a primeira parte. Este fato chama bastante atenção considerando as questões levantadas sobre a urbanização e problemáticas relacionadas com o espaço público na cidade de Lisboa, uma vez que justamente nestas zonas da cidade é possível identificar a maior parte destas questões. Também se tratando estas, de zonas menos consolidadas se comparadas a parte da cidade onde se realizam a grande maioria das intervenções. Zonas estas (oriental, Coroa Norte e Alta de Lisboa), que merecem maior atenção e intervenção em espaço público, uma vez que este tem potencial de resolução de problemas urbanos. Em outras palavras, este trabalho vem defender que estas zonas representam grandes oportunidades de ação.

Neste sentido foi feita a escolha de analisar em mais detalhe duas intervenções que estão localizadas justamente nesses pontos de tensão do território onde o número de intervenções é mais escasso. São elas respectivamente, a Alameda do Beato e a Alameda das Linhas de Torres, objetos do próximo capítulo deste trabalho.

CAPÍTULO 5: ESTUDO DE CASO

Neste capítulo pretende-se analisar de forma mais aprofundada duas intervenções do programa Uma Praça em Cada Bairro em contextos inteiramente distintos. Esta análise será feita de forma a compreender o que foi realizado (no caso da intervenção que já foi concluída) tanto em relação à proposta do programa quanto ao que foi solicitado pelos moradores e utilizadores. Busca-se também, compreender como essas intervenções se articulam ao nível do território lisboeta, ou se no caso são mais intervenções pontuais, cujas propostas se encontram de certa forma “soltas”, desconsiderando outras estratégias que vêm sendo desenvolvidas para a mesma área.

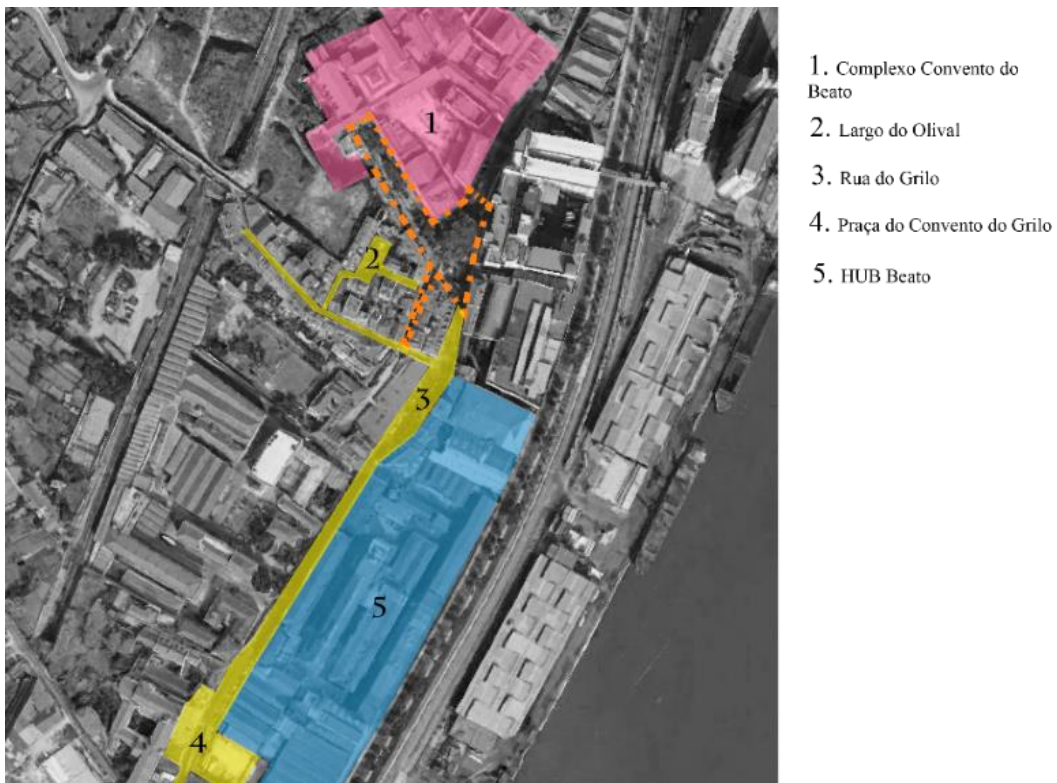
Foram escolhidas para esta etapa duas intervenções: a Alameda do Beato, que até o momento do desenvolvimento deste trabalho se encontra em execução; e a Alameda das Linhas de Torres, concluída no início do ano de 2017.

Estas zonas foram escolhidas para compor este trabalho, pois aprioristicamente, são zonas com questões territoriais expressas que foram herdadas do processo de urbanização de Lisboa. Tais questões, poderiam ser contempladas a partir de ações de intervenção com enfoque no espaço público. Este trabalho, de certa forma, buscou identificar se as intervenções realizadas se apropriavam desse potencial.

5.1 ALAMEDA DO BEATO (EM EXECUÇÃO)

Localizada na Freguesia do Beato, dentro do bairro Beato, a Alameda é genericamente circunscrita a norte pela Rua do Beato e a sul pela Rua do Grilo. A Alameda apresenta um impasse na sua extremidade não possuindo saída viária ou pedonal, apenas uma ligação de acesso ao edifício do convento do Beato. Ao todo constam aproximadamente 6.000m² de área de intervenção a ser requalificada (Figura 16) (CML, 2020).

Figura 16 - Zona de intervenção e envolvente



Fonte -Autora, adaptada CML, sessão pública Alameda do Beato

Figura 17 - Situação atual Alameda do Beato



Fonte - CML, sessão pública Alameda do Beato

Passando então a questões de metodologia, destaca-se que após a realização da análise SWOT, por parte da equipe responsável pelo programa (Quadro 5), conforme o

esperado algumas questões emblemáticas a serem consideradas em projeto relativas à Alameda foram identificadas, nomeadamente a influência do Convento do Beato, o carácter histórico e cultural presente no local passível de ser potenciado, assim como a presença exagerada de zonas de estacionamento com pouco aproveitamento (Figura 17), questões também muito pontuadas durante a etapa de participação pública realizada para esta intervenção.

Quadro 5 - Análise SWOT Alameda do Beato

S	W
<ul style="list-style-type: none"> - Convento do Beato, pela sua singularidade arquitetónica e vertente cultural; - Estrutura arbórea da Alameda do Beato; - Centralidade histórica do local; - Vias históricas de saída de Lisboa. 	<ul style="list-style-type: none"> - Excesso de estacionamento automóvel em detrimento de espaço público para lazer; - Edificado devoluto e em mau estado na Alameda do Beato; - Usos no piso térreo desajustados ao local.
O	T
<ul style="list-style-type: none"> - Potenciar a utilização do espaço público através da dinamização da programação cultural do Convento do Beato; - Reforçar a centralidade histórica através do aumento de espaços de estar; - Percorso Cultural Caminho do Oriente. 	<ul style="list-style-type: none"> - Redução do estacionamento de residentes; - Não reabilitação da estrutura edificada em mau estado de conservação.

Fonte - Domínio Eletrónico Câmara Municipal de Lisboa, “Uma Praça em Cada Bairro”

Ressalta-se aqui também, a não mencionada potencial proximidade do HUB Criativo do Beato, onde irá se instalar um dos maiores espaços para empreendedorismo e indústria criativa da Europa, cujas obras de execução foram iniciadas na segunda metade de 2020.

Os registos de participação dos cidadãos voltados especificamente para esta centralidade ocorreram durante o período de dois meses, em janeiro e fevereiro de 2015, porém foi apenas em outubro de 2018 que a sessão pública de apresentação do projeto veio a ocorrer, sendo realizada na estrutura do futuro HUB criativo do Beato (CML, 2020).

De acordo com os dados apresentados durante a sessão, dentre a totalidade dos participantes que responderam ao questionário de participação 55% constituíram moradores do bairro, 32% trabalhadores e 13% utilizadores. Considerando as sugestões recolhidas é possível notar que existe uma forte necessidade de um espaço de estar para os moradores de todas as idades, assim como um forte incómodo em relação à quantidade de espaço que hoje é ocupado por carros e estacionamento. Nota-se também um número considerável de sugestões ao nível de espaços na proximidade, o que leva a concluir que, determinados problemas, estão presentes em toda a escala do bairro, para além do local de intervenção.

Quadro 6 - Síntese das sugestões recolhidas

Temáticas de referência	Preocupações/Sugestões
Envolvente/Proximidade	<ul style="list-style-type: none"> - Necessidade de melhorar o ordenamento da circulação e dos estacionamentos na Rua do Grilo; - Escassez de transportes públicos; - Necessidade de mais ligações pedonais sobre a linha do comboio.
Circulação Automóvel	<ul style="list-style-type: none"> - Introduzir medidas no Largo do Beato para a redução da velocidade do tráfego automóvel; - Suprimir o excesso de carros estacionados no espaço público; - Redução ou eliminação dos carros estacionados na via e nos passeios; - Inexistência de zonas de estar; - Poderia a Alameda ser uma das praças de referência da zona oriental.
Espaço para Estar	<ul style="list-style-type: none"> - Necessidade de espaços para os moradores; - Não há parque infantil neste zona; - Arranjo do chafariz de água no jardim; - Necessidade de um jardim com mais espaços verdes.
Outras Sugestões	<ul style="list-style-type: none"> - Espaço central da Alameda muito degradado; - Recuperação das fachadas dos edifícios; - Projeto de construção para o enorme buraco que existe ao fundo da Alameda; - Zona com bastante potencial para eventos e atividades.

Fonte - Domínio Eletrónico Câmara Municipal de Lisboa, “Uma Praça em Cada Bairro”

Em resultado ao processo de análise das sugestões (Quadro 6), foram estabelecidas algumas linhas gerais de intervenção da proposta incluindo:

- Reconfigurar o espaço público a partir da sua memória e identidade original;
- Transformar a Alameda em um lugar tranquilo e qualificado, potencial catalisador de um processo de transformação urbana;
- Promover a continuidade e unidade do espaço da Alameda, desde a Igreja do Convento à Rua do Beato;
- Aumentar o espaço pedonal e de estadia e lazer, colocar um parque infantil;
- Regrar as circulações viárias e pedonais existentes, minimizando a circulação automóvel;
- Reorganizar os estacionamento e áreas de cargas e descargas.

5.1.1. Projeto

De acordo com material disponibilizado pela Câmara Municipal de Lisboa em Sessão pública para apresentação das propostas, de forma a traduzir estas estratégias em projeto para a nova Alameda, pretende-se implementar um espaço de continuidade à Igreja, iniciando em um Adro, que se estenda até a rua do Beato terminando na posposta de um novo Largo (Figura 18).

Figura 18 - Zonamento proposto



Fonte - CML, sessão pública Alameda do Beato

Figura 19 - Situação existente e situação proposta, respectivamente

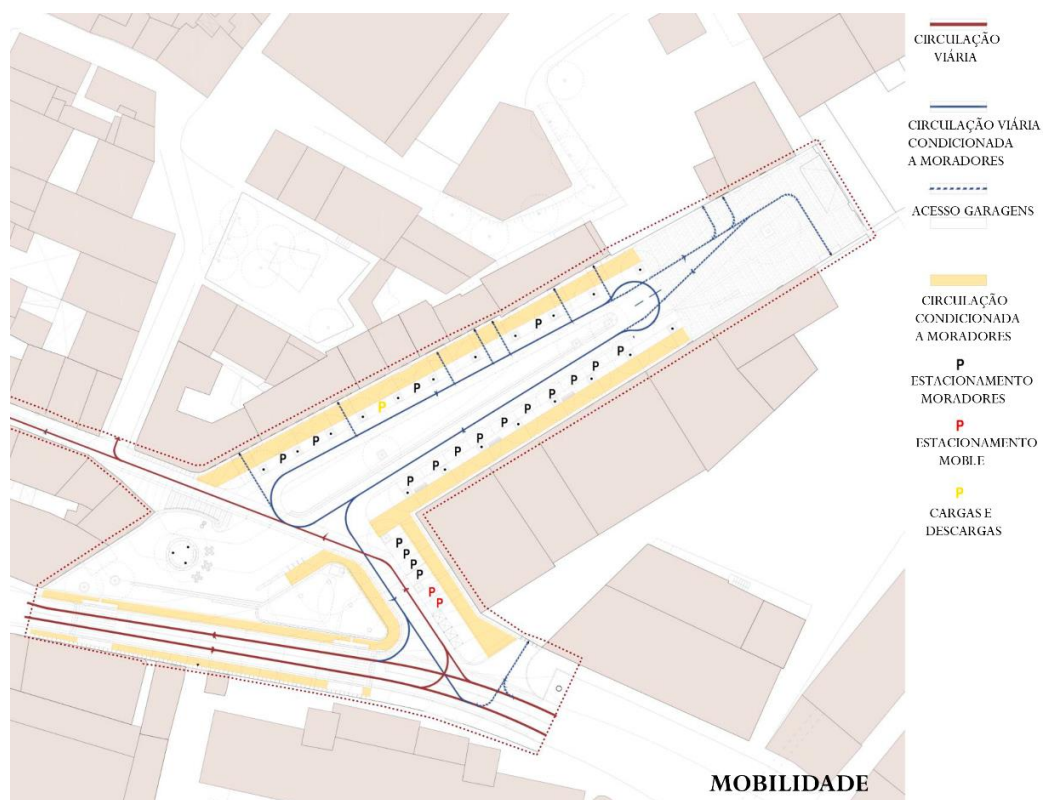


Fonte - CML, sessão pública Alameda do Beato

Com o Adro pretende-se que junto ao alçado da igreja seja configurado um espaço que, além de qualificar a entrada, sirva de apoio a atividades que serão desenvolvidas no Convento. A nova Alameda irá caracterizar-se como um espaço de continuidade desde e a Igreja até a Rua do Beato com o suporte de estadia através de mobiliário urbano, assim como suporte de circulação, assumindo um desenho sóbrio para uma leitura clara do local. Já para o Largo, ponto de conexão entre a Alameda e Rua do Beato, será implementada uma plataforma de nível para eventos e atividades do bairro, pretendendo-se que este se reconfigure em um lugar de estadia e fruição (Figura 19). Não será possível, no entanto, a implementação de um parque infantil na centralidade conforme solicitado pelos moradores e utilizadores, como consequência da aplicação dos artigos 6º e 7º do Decreto de Lei nº 203/2015 de 17 de setembro, referentes à proteção contra o trânsito (CML, 2018).

Por fim, será minimizada a presença de automóveis no local como um todo. Pretende-se também, na proposta de projeto que os passeios sejam alargados, promovendo o caminhar e possibilitando, também, a expansão do comércio para a rua (Figura 20) (CML, 2018).

Figura 20 - Intervenções a nível da mobilidade



Fonte - CML, sessão pública Alameda do Beato

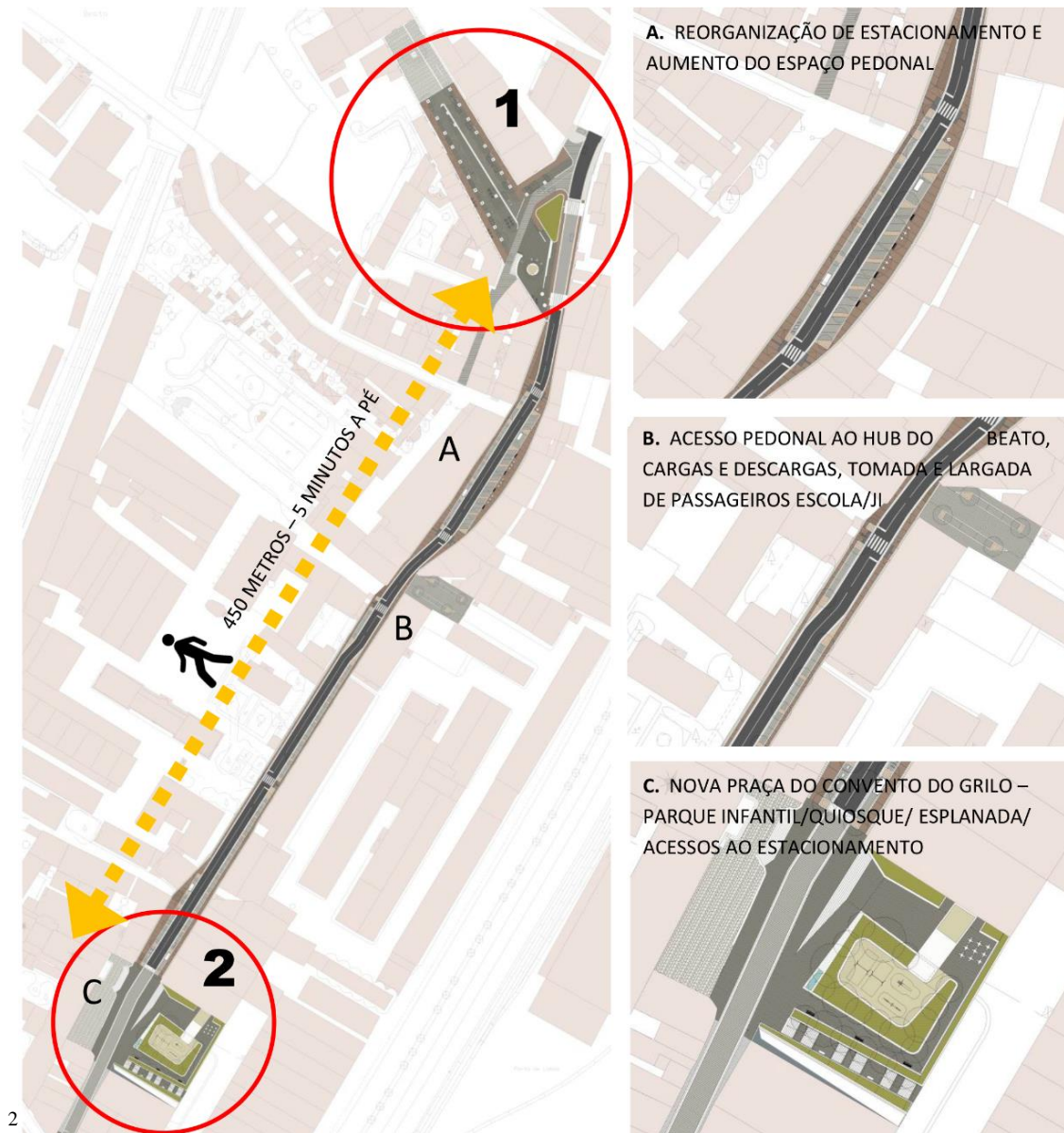
Figura 21 - Intervenções a nível da arborização



Fonte - CML, sessão pública Alameda do Beato

Ressalta-se, ainda, que a nível de projeto a arborização proposta tem intenção de fornecer um ponto focal de visão na fachada da Igreja, tanto para o utilizador que se encontra no Largo quanto na Alameda, valorizando assim a sua importância (Figura 21) (CML, 2018).

Figura 22 - Intervenção integrada em espaço público Rua do Grilo e Praça do Convento do Grilo



Fonte - CML, sessão pública Alameda do Beato

O projeto, no entanto, não se resume apenas a esta centralidade previamente delimitada. Considerando o fator de proximidade do Hub Criativo do Beato, é prevista

uma intervenção integrada em espaço público que inclui a reconfiguração da Rua do Grilo assim como o projeto de uma nova Praça do Convento do Grilo (Figura 22). Propõe-se para esta rua a reorganização dos espaços de estacionamento para automóveis, introdução de estacionamento para motocicletas e bicicletas, aumento dos passeios e diminuição das faixas de rodagem. Serão também alterados os raios de curvatura da via em virtude da diminuição da velocidade dos carros. Já para a Praça do Convento propõe-se um espaço de estadia visando a promoção de atividades de recreio e lazer ao ar livre junto da população. Nestas praças está prevista também a localização de um parque infantil (que não pode ser implementado na Alameda) com quiosque, explanada e de acordo com a apresentação em sessão pública será feito o reforço do mobiliário urbano assim como o reforço da arborização (CML, 2018).

As obras de execução iniciaram se dia 1 de setembro de 2020, com previsão para durar cerca de 230 (duzentos e trinta dias) dias (CML,2020). Neste caso específico ressalta-se que toda a análise será pautada no que foi apresentado e proposto até o momento sobre o projeto, compreendendo que podem haver divergências entre a proposta desenhada e a execução.

5.1.2. De que forma a intervenção em espaço público se articula com outros aspectos do planejamento do território?

É importante para a análise, nesse caso específico, contextualizar a Freguesia do Beato e o próprio Hub Criativo do Beato, presente na envolvente imediata da intervenção, como parte da agenda de Lisboa como *Smart City*. É igualmente importante também contextualizar a intervenção como uma intenção de conectar a centralidade da baixa da cidade com a nova centralidade do Parque da Nações.

A parte oriental da cidade (Xabregas, Grilo, Beato e Marvila) onde majoritariamente se localizavam o porto e a indústria, não se desenvolveu enquanto Lisboa se expandia, tendo sido de certa forma negligenciada até à realização da Expo 98, que deu origem, a norte dessa zona, ao Parque das Nações (Melâneo & Baptista, 2018), projeto emblemático mencionado anteriormente no capítulo 2 (dois). Durante a crise financeira de 2008, a zona de Marvila-Beato foi submetida à estratégia de atração de investimentos estrangeiros e turismo (Goransson, 2020), esta zona passou a atrair toda uma comunidade criativa. Artistas, galerias de arte, arquitetos, agências de publicidade e

produtoras, vieram e continuam a se instalar no local (Melâneo & Baptista, 2018). Adjacente a uma tática de atrair capital estrangeiro estava ainda a ideia de integrar esse trecho, único não revitalizado remanescente em toda a zona oriental, em uma ponte conectando o centro com o Parque das Nações a norte (Goransson, 2020).

É importante compreender, dados os fatos, que a localização do Hub (na interseção entre Marvila e Beato) foi totalmente intencional para este fim, assim como a integração da proposta de requalificação da Alameda do Beato ao equipamento em questão.

A iniciativa de promoção de um espaço público qualitativo e atrativo em conjunto com um grande empreendimento como o Hub tem o poder de incentivar um processo de transformação mais profundo em toda a freguesia, não somente para a reativação de toda essa zona, como para transformar Lisboa em uma cidade com um *branding* de startup internacional, visando uma economia urbana que é caracterizada pelo empreendedorismo e pela inovação. O espaço público possui esse potencial catalisador, ainda mais se consideramos o Hub como uma tipologia de espaço público em si, dados os espaços de mercado, praças e cafés previstos no complexo.

Portanto, compreende-se que para além de cumprir as solicitações feitas pelos moradores e utilizadores, a agenda relativa ao espaço público e mobilidade que se propõe no programa Uma Praça em Cada Bairro, a requalificação da Alameda do Beato possui a função estratégica de contribuir no processo de regeneração do Beato. Existe um objetivo claro para esta zona da cidade, perceptível considerando todo esforço na promoção de diversos tipos de empreendimentos imobiliários e investimentos nos últimos tempos para além do Hub acima citado. O projeto apresentado é considerado, neste trabalho, como uma estratégia de requalificação das ruas, praças e espaços o que muito, provavelmente, atrairá comércio, serviços e empreendimentos.

Compreende-se igualmente, que a intervenção na Alameda não se trata, desta forma, de uma intervenção pontual desprovida de articulação com as estratégias territoriais, mas uma intervenção que está inserida em um contexto em que se visa, um objetivo comum: a promoção de uma nova centralidade para a cidade. Com toda essa intervenção, o espaço público cumpre sua função como estruturador do território.

Deve-se ressaltar, no entanto, que também em uma escala local a requalificação da Alameda busca constituir uma centralidade, um espaço de convívio para os moradores

do bairro. Esta ponderação se faz sob a luz da percepção que este local específico foi escolhido, pois há muito potencial cultural e histórico na envolvente, contribuindo para que este se constitua como uma verdadeira praça de bairro e espaço de convivência para os moradores, mas que ainda não o é. O projeto de requalificação em questão ajudaria a Alameda a atingir este potencial.

Assim como a Intervenção da Alameda, o Hub ainda é um trabalho em execução, muito do retrofit²⁸ ainda necessita ser executado para que o mesmo possa entrar em funcionamento, a previsão era que as empresas entrassem em ação no ano de 2020, no entanto, com a pandemia COVID-19 esse processo foi adiado. Porém, é possível afirmar, com certeza, que a intervenção nesta zona possuirá grande impacto, isto considerando que o próprio Hub, em si, é uma manobra de grande impacto não somente no local como para toda a cidade de Lisboa. “cerca de 100 000 m² reativados na cidade, um agente de domínio público que, apoiado numa regulamentação coerente ao nível dos usos pode ser muito mais do que um agente gentrificado de valorização imobiliária para fins especulativos” (Melâneo & Baptista, 2018).

Apesar deste tipo de empreendimento promover uma valorização do território ao atrair a localização de novos comércios e serviços de necessidade, o que possivelmente vai incidir sobre a questão dos fogos devolutos apontados pelos moradores, este trabalho não pode deixar de concordar com Melâneo e Baptista (2018), sobre os possíveis efeitos de gentrificação consequentes do mesmo. Principalmente ao considerar que esta gentrificação pode, possivelmente, alterar por completo o caráter bairrista de espaço de convivência para os moradores pretendido no projeto da Alameda. Conforme apontam Borja e Muxí (2003), as novas centralidades urbanas devem ser acompanhadas de uma forte ação pública para neutralizar seus efeitos perversos, e garantir que os atuais habitantes e comerciantes possam se manter no bairro.

Por fim, acredita-se que este bairro será alvo de um processo profundo de mudanças nos anos que estão por vir tanto a nível local quanto a nível metropolitano. Se este processo irá se pautar na requalificação do espaço público para além da intervenção da Alameda do Beato (e aqui nos referimos a tipologias de espaços públicos mais tradicionais, não considerando o Hub como um espaço público), da mesma forma que ocorreu no modelo adotado pelo seu vizinho, o Parque das Nações, ainda não sabemos.

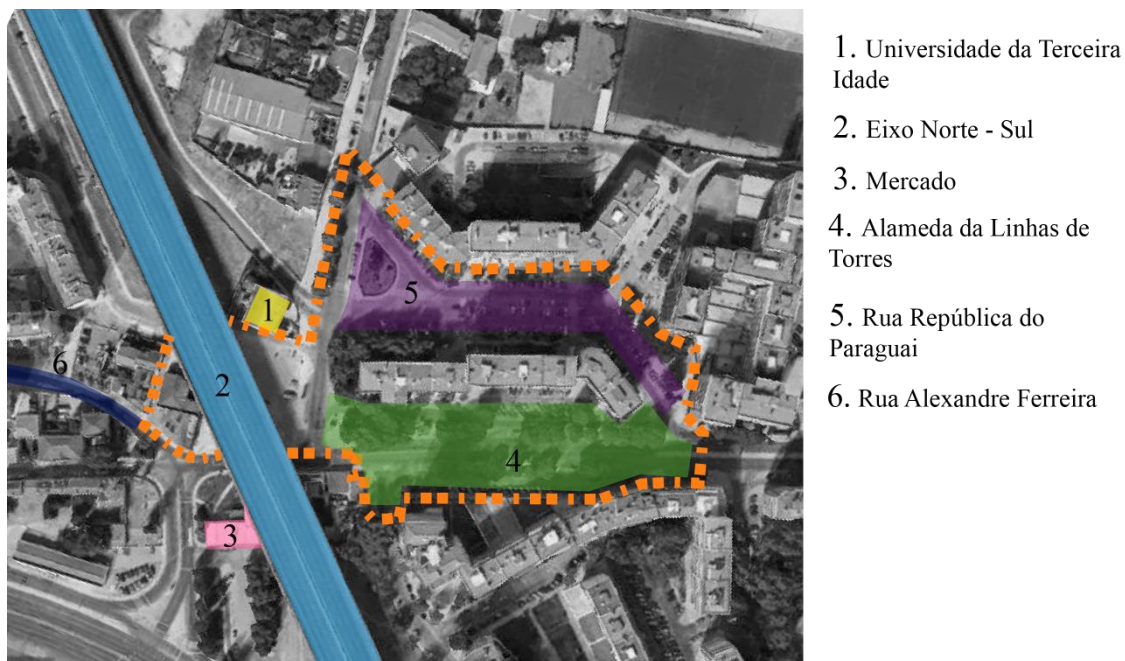
²⁸ Termo utilizado para colocar edificações antigas “em forma”

Resta acompanhar a execução de ambas as propostas e suas consequências para o território.

5.2. ALAMEDA DAS LINHAS DE TORRES (CONCLUÍDA)

Localizada na Freguesia de Lumiar, dentro do bairro delimitado como Lumiar, a área de intervenção da Alameda das Linhas das Torres encontra-se na franja norte de Lisboa, a denominada Alta de Lisboa, constituindo-se como porta de entrada na cidade para quem vem dos conselhos limítrofes. Caracteriza-se principalmente como uma zona de confluência de múltiplas artérias rodoviárias, com particular importância para a Avenida Padre Cruz e Viaduto do Eixo Norte – Sul. Totalizam-se nesta intervenção cerca de 10.607 m² de área projetada, porém, a área de estudo necessária para esta apresenta o dobro do tamanho, com cerca de 20.412 m² (Figura 23) (CML, 2020).

Figura 23 - Zona de intervenção e envolvente



Fonte - Autora

A análise SWOT realizada pela equipe do programa revelou algumas questões de relevância como o carácter aglutinador da zona, atraindo usuários não somente da Freguesia de Lumiar, mas também de Santa Clara, também a existência de vazios urbanos

sem tratamento que acabam sendo ocupados, desordenadamente, por veículos (Quadro 7).

Quadro 7 - Análise SWOT Alameda das Linhas de Torres

S	W
<ul style="list-style-type: none"> - Interface de transportes; - Principal centralidade na área norte da cidade, com capacidade de atração extra-freguesia (atrai igualmente Santa Clara); - Integra a rede pedonal estruturante da cidade; - Via histórica de saída de Lisboa. 	<ul style="list-style-type: none"> - Excesso de áreas de circulação viária em detrimento da rede pedonal; - Espaço público desqualificado.
O	T
<ul style="list-style-type: none"> - Existência de vazios urbanos ocupados por estacionamento desordenado, que poderão ser transformados em áreas públicas de lazer. 	<ul style="list-style-type: none"> - Continuação dos vazios urbanos sem tratamento; - Dificuldade em chegar a um acordo com os proprietários particulares que são necessários para expropriar.

Fonte - Domínio Eletrónico Câmara Municipal de Lisboa, “Uma Praça em Cada Bairro”

De acordo com informações disponibilizadas pela Câmara de Lisboa a participação dos cidadãos ocorreu inteiramente de forma online através da plataforma da CML durante os meses de janeiro e fevereiro de 2015, posteriormente, em junho do mesmo ano, ocorreu a primeira sessão pública sobre o projeto. Esta foi realizada no auditório da Escola Profissional Gustave Eiffel / Campus Académico do Lumiar, com a presença da junta de freguesia, moradores e trabalhadores (CML, 2020). Uma das questões que vale ressaltar considerando as sugestões recolhidas é que estas dizem respeito na sua maioria a questões de acessibilidade pedonal e mobilidade, dando a entender que possivelmente esta, antes da intervenção fosse uma zona extremamente desconfortável de se caminhar. Ressalta-se também que, assim como na Alameda do Beato, existe um incómodo com a grande quantidade de estacionamento na área de intervenção (Quadro 8).

Quadro 8 - Síntese das sugestões recolhidas

Temáticas de referência	Preocupações/Sugestões
Espaço para o Peão	<ul style="list-style-type: none"> - Alargamento dos passeios, integração de vegetação e aumento dos espaços verdes, fornecendo mais sombra para o espaço público; - Elevar passeadeiras a cota do passeio, para diminuir a velocidade dos automóveis.
Circulação e Mobilidade	<ul style="list-style-type: none"> - Introdução de Ciclovias; - Implementação de medidas que visem a minimização do estacionamento abusivo de automóveis e motocicletas nos passeios; - Medidas que desencadeiem a diminuição da circulação automóvel e a melhoria da circulação pedonal, introduzindo atravessamentos mais diretos e eficazes; - Estudar a realocação dos taxis.

Fonte - Domínio Eletrónico Câmara Municipal de Lisboa, “Uma Praça em Cada Bairro”

As linhas principais de ação para o projeto, definidas após análise das sugestões recolhidas, incluem:

- Conferir um caráter de alameda na área da praça;
- Introdução de separador central;
- Pedonalização dos espaços laterais à área do canal rodoviário;
- Introdução de estrutura arbórea central;
- Estudo da estrutura urbana de remate de malhas, permitindo a ligação da Alameda com a Rua Professor Manuel Valadares;
- Apoio à reconversão de usos no piso térreo da Alameda.

5.2.1. Projeto

Figura 24 - Alameda das Linhas de Torres antes da Intervenção



de forma a diminuir as faixas de rodagem ao mesmo tempo que os passeios se tornam mais largos e seguros, com espaço de sobra para trabalhar a arborização (Figura 26).

Conforme constatado em visita ao local, foi criado um canteiro central para dividir as quatro faixas de rodagem da Alameda (duas em cada sentido) de acordo com o estabelecido nas linhas principais de ação, do mesmo modo foram projetados novos atravessamentos, buscando proporcionar uma maior segurança para os peões. A arborização fica restrita as calçadas laterais, de forma a priorizar o sombreamento das mesmas (Figura 27). Os passeios junto aos edifícios da Alameda foram alargados e para além de mais espaço para circulação foram criados espaços para estadia assim como esplanadas. Foram instalados também quiosques nas extremidades.

Por fim, realocou-se a praça de táxis, conforme solicitado pelos moradores, passando a ser localizada após o projeto, no lado poente da Alameda.

Figura 27 - Alameda das Linhas de Torres, pós intervenção



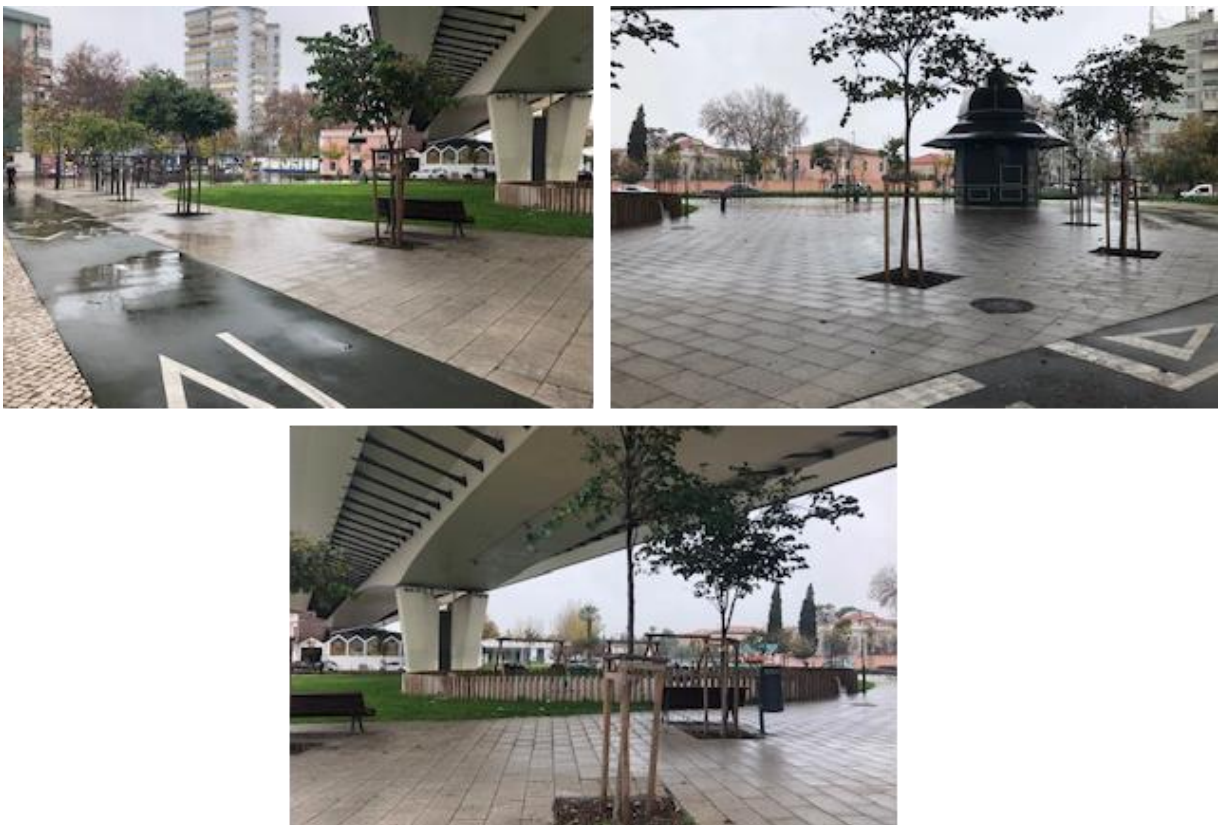
Fonte - Autora

Debaixo do viaduto, e seguindo o percurso pedonal da Alameda sentido norte, encontra-se a denominada praça verde, uma nova zona de estar proposta pelo projeto que funciona como apoio para a universidade da terceira idade, possui um parque infantil

localizado abaixo do viaduto de forma a ser protegido da chuva, uma área verde de livre apropriação e também um quiosque. Contém em toda sua extensão mobiliário urbano como bancos que propiciam uma estadia prolongada no local (Figura 28). Foram criadas também, de acordo com informações disponibilizadas pela Câmara de Lisboa, mais 30 lugares para automóveis ao fundo da Universidade da Terceira Idade.

A intervenção se expande ainda mais em sentido norte, de forma a continuar o percurso e nova ciclovia presente na praça verde para o início da Rua Alexandre Ferreira.

Figura 28 - Praça intergeracional



Fonte - Autora

Não foram verificadas alterações na Rua República do Paraguai, que mantém toda sua estrutura de estacionamentos e passeios original. Uma crítica que se faz a este projeto, diz respeito justamente à não incorporação da Rua República do Paraguai na intervenção, sendo esta parte do percurso de quem está indo, ou mesmo vindo, da estação de metropolitano do Lumiar. Uma interface de transporte público que este trabalho considera

de importância para a dinâmica do local, conseqüentemente se considera que este percurso deveria estar incluso a nível das intervenções de melhoria das condições pedonais.

Com a apresentação deste Projeto, este trabalho buscou evidenciar a complexidade da intervenção, pois são muitas problemáticas que incidem nesta zona territorial: malha fragmentada, barreira da rodovia, segregação territorial, este se caracteriza como uma interface de transporte. Como projeto de intervenção, algumas destas questões não foram contempladas.

5.2.2. De que forma a intervenção em espaço público se articula com outros aspectos do planeamento do território?

Primeiramente, se faz necessário contextualizar de forma geral a envolvente da intervenção e suas problemáticas a nível de espaço urbano. Neste sentido, ressalta-se que a Alta de Lisboa é um local que enfrenta, principalmente, problemas relativos à fragmentação, não apenas da sua malha urbana, conforme é possível constatar pelas próprias imagens apresentadas anteriormente, mas também uma fragmentação social, considerando que seus habitantes possuem origens em distintas culturas e países.

A segunda questão a ser salientada, de certa forma também relacionada com a anterior, consiste no fato de que esta é uma zona delimitada por um grande equipamento, nomeadamente o Aeroporto de Lisboa, mas também pelo Eixo Norte-Sul e a Segunda Circular, que acabam por contribuir para uma maior segregação desta zona em relação ao restante da cidade.

Considera-se que a intervenção da Alameda das Linhas de Torres, para além de atender às solicitações da população, também busca incidir de forma a promover uma maior continuidade no tecido urbano. Isto se faz claro através da intenção de criar um percurso contínuo que vai da Alameda, passando por baixo do viaduto do Eixo Norte-Sul e seguindo em direção à Rua Alexandre Ferreira, para desta forma minimizar o efeito de barreira exercido pelo viaduto. Algo que este trabalho considera bem sucedido uma vez que a integração entre as partes na escala do pedestre é claramente perceptível ao caminhar no local.

Por outro lado, e conforme anteriormente mencionado, acredita-se que a Rua República do Paraguai, igualmente a Alameda da Linhas de Torres antes da intervenção,

possuía (e ainda possui) numerosos fragmentos de calçada, retalhos de tecido urbano, que não foram abrangidos pela intervenção. Diversos fatores podem ter sido motivo para a não contemplação da Rua República do Paraguai, principalmente se tratando já de uma intervenção em grande escala para o Padrão do Programa, no entanto, estando ambas as vias localizadas extremamente próximas, fica clara a delimitação da intervenção. Em outras palavras uma intervenção fechada em si mesma, que considera a realidade local, mas ainda é pontual.

Considerando as linhas de pensamento defendidas por este trabalho, acredita-se que este tipo de intervenção, de carácter pontual, “mais corrente” na produção, acaba por perpetuar o carácter fragmentado e descontínuo do espaço público urbano.

Figura 29 - Escalas do urbano na cidade



Fonte – CML, “Caderno de Enquadramento Geral Uma Praça em Cada Bairro”

Apesar de compreender a questão da mobilidade como um elemento indissociável do espaço público a nível de projeto, necessita-se para fins de análise ponderar cada um destes de forma individual. Considera-se aqui no caso espaço público tanto quanto ambiência, quanto como espaço físico.

Neste sentido, e fazendo um paralelo com as escalas do urbano na cidade (Figura 29), acredita-se que a nível de mobilidade, esta intervenção consegue incidir desde a escala da rua até a escala mais alta de cidade. É umas das estratégias chave do programa que todas as intervenções em centralidades busquem, de alguma forma diminuir o espaço do automóvel em detrimento ao espaço do peão. Se somando todas as intervenções ao longo da cidade, em um nível territorial, está se diminuindo espaço do carro. Ao mesmo tempo que isso se faz na escala do bairro e da rua, uma visão clara de cidade, e de onde

se pretende chegar. No entanto, acredita-se que a nível de espaço público a intervenção não ultrapasse a escala da rua pelos fatores já mencionados. Esta se configurava mesmo antes da mudança em uma centralidade que atraía pessoa de fora da freguesia, conforme verificado na matriz de análise SWOT, portanto não foi algo atingindo com a intervenção em questão.

Em comparação com a Alameda das Linhas de Torres, a Alameda do Beato se mostra inteiramente diferente, mesmo ambas fazendo parte do mesmo Programa. Na zona do Beato percebe-se que existe uma intenção a nível do planeamento que visa a atração de investimentos, comércio e serviços. Isto através não apenas da iniciativa analisada, mas de diversas outras (O mencionado Hub do Beato, o Parque Ribeirinho do oriente, os empreendimentos imobiliários e etc.) para regeneração do bairro como um todo. Nem o Hub, nem a intervenção da Alameda estão finalizadas, pauta-se a análise no que foi proposto, no entanto, dentro deste contexto propositivo o fato que chama atenção é que as intervenções conversam entre si e se complementam. Demonstrando que há uma visão clara para esta área e dos objetivos que se pretendem atingir.

Em outras palavras, uma intervenção que diferentemente da anterior e para além do escopo das principais linhas de ação do Programa Uma Praça em Cada Bairro está alinhada com outras estratégias de planeamento a nível territorial para Lisboa. Efetivamente se utilizando do potencial estratégico e estrutural do espaço público.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por muito tempo os espaços públicos foram de certa forma negligenciados, foi apenas mais recentemente que esses se tornaram um tema de forte interesse no debate, particularmente, nas temáticas exploradas por este trabalho. Isto pois, passou-se a compreender que para além dos papéis cívicos, embelezadores e papéis de lazer, estes constituem-se em ferramentas para a concretização de agendas urbanas de competição global entre cidades. Em outras palavras, passou-se a compreender que os espaços públicos possuem um papel estratégico pois são elementos estruturadores da malha urbana.

Lisboa enquanto cidade não passou por um processo diferente das demais no que diz respeito à negligência do espaço público em detrimento da cidade planejada para o automóvel. Foi apenas após o sucesso da realização da Expo 98 que efetivamente passou-se a perceber o potencial da requalificação do espaço público. Mesmo reconhecendo novamente este elemento enquanto um ativo urbano, um bem comum aos habitantes das cidades, verificou-se que o processo de urbanização sofrido por Lisboa deixou raízes muito fortes nos meios de produção e gestão do mesmo. Sendo este, salvo alguns exemplos como o da própria Expo, um retrato do território em que se inserem, fragmentados e descontínuos.

Considerando este papel estratégico e estruturador da malha urbana que possui o espaço público, compreende-se que este deve ser entendido de forma sistêmica, um sistema de sistemas, que compõe o território. Desta forma, evitando contribuir com a fragmentação da malha urbana Lisboaeta, através de projetos desarticulados da realidade do território, e possivelmente utilizando a requalificação do espaço público urbano de forma a dar resposta a essas questões.

Conforme exposto no capítulo 4 (quatro), O programa Uma Praça em Cada Bairro possui a intenção de requalificar espaços públicos que representam pontos de encontro e microcentralidades de Bairro. Para que estes se tornem espaços de excelência na cidade, atraindo pessoas, comércio, serviços assim como reforçando o caráter de Lisboa como uma cidade de Bairros. Da mesma forma, o programa possui em seu escopo também a intenção de contribuir para a diminuição do espaço do automóvel na cidade ao mesmo

tempo que promove o uso da mobilidade ativa, ajudando Lisboa a caminhar em direção a um desenvolvimento mais sustentável.

A forma como o programa aborda os espaços públicos da cidade de Lisboa e a própria requalificação do espaço público é diferenciada, uma vez que ela considera na sua abordagem as escalas do urbano, do micro (a rua, ou a praça) até o macro (a cidade de Lisboa como um todo), buscando, assim, promover uma mudança efetiva a nível do território. Seja no fortalecimento dos bairros, das relações de proximidade e das redes de mobilidade ativa, seja na diminuição do espaço do carro no espaço urbano. Nesse ponto, considera-se que suas consequências possuem um caráter positivo para Lisboa, no entanto, devem ser feitas algumas considerações.

Primeiramente, um fato que chama a atenção é a existência de pouquíssimas intervenções nas franjas do território assim como nas antigas zonas indústrias e portuárias na frente ribeirinha oriental da cidade em detrimento de zonas mais consolidadas e estruturadas. Considera-se que justamente por possuírem problemas maiores a nível de malha urbana e espaço público, essas zonas da cidade deveriam ser prioridade no programa. Não apenas pela requalificação do espaço público se caracterizar como uma oportunidade de melhoria para estas áreas, mas também por uma questão de justiça urbana. Tal afirmação ganha ainda mais substância com a proposições de Borja e Muxí (2003), e também a UN-Habitat em seu Global Public Space Toolkit (2016), pois quanto mais problemática for uma área, mais necessário será o investimento na qualidade dos espaços públicos.

Ao aproximar a análise do programa da escala de intervenção mais local, particularmente no caso da Alameda das Linhas de Torres, intervenção já executada, considera-se que articulação ao nível do território de certa forma se perde no que diz respeito ao espaço em si. É muito clara a priorização de determinados percursos em detrimento de outros na zona de intervenção. Se tratando esta de uma verdadeira interface de transportes a céu aberto pondera-se que a relação com o metropolitano deveria ter sido integrada na melhora dos aspectos de caminhabilidade e acessibilidade.

Considera-se que este tipo de intervenções em espaço público, mais pontuais e fechadas em si mesmas, apesar de qualitativas do ponto de vista da paisagem e da sua utilização, não são benéficas a nível de desenho urbano e planejamento territorial. Principalmente no caso específico de Lisboa e dessa zona da cidade que sofrem com

problemas relativos à malha fragmentada, pois não somente não respondem ao problema como também contribuem para sua fortificação.

Não se pode deixar de mencionar, no entanto, que o tratamento dado à parte inferior do viaduto é uma solução muito bem pensada considerando o peso que este tem como barreira visual e física para a cidade.

No que diz respeito à intervenção da Alameda do Beato, acredita-se que o papel estratégico do espaço público seja cumprido, ao considerar-se que existe uma articulação com outras estratégias a nível territorial, e também com outras intervenções e empreendimentos sendo realizados. Tudo em prol de uma visão clara do que se pretende para o futuro do bairro. Porém, as intervenções (tanto a dentro do programa Uma Praça em Cada Bairro quanto as outras intervenções) especificamente na zona do Beato estão ainda em processo de execução, e não se sabe se as propostas se cumprirão conforme apresentadas até o momento, vide principalmente as dificuldades apresentadas pela pandemia da COVID-19.

Por fim, não se pode deixar de mencionar as similaridades entre a abordagem do programa a nível de espaço público e mobilidade e a tendência de planejamento atual da cidade de 15 minutos como modelo de cidade pós-pandemia. Faz-se este adendo compreendendo que o programa uma Praça em cada bairro está “finalizado” de certa forma, tendo sido renovado apenas até o atual ano de 2021 e sem novas intervenções para além das já estabelecidas.

Este trabalho, porém, acredita que este programa deveria ser continuado, que ainda existe espaço, e certa forma, também necessidade, para novas intervenções nas zonas que não foram priorizadas. Da mesma forma acredita-se que possuindo Lisboa real intenção de se tornar uma cidade de 15 minutos no seu futuro próximo, que a continuidade deste programa seja o caminho a ser seguido. Isto considerando que o mesmo já preparou boa parte do território da cidade para a priorização das relações de proximidade. Uma abordagem da requalificação do espaço público que dado o momento que em vivemos não poderia ser mais atual. Desse modo, evidenciam-se as contribuições a que este trabalho se propôs a destacar, as potencialidades do espaço público a nível de planejamento urbano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Albuquerque, R. (2020, 15 de novembro). Cidades de 15 minutos: o novo modelo de urbanismo que várias metrópoles já estão a aplicar. *Expresso*. Disponível a partir de: <https://expresso.pt/sociedade/2020-11-15-Cidades-de-15-minutos-o-novo-modelo-de-urbanismo-que-varias-metropoles-ja-estao-a-aplicar> Acesso 29 de set. 2021.
- Amorim, M. e Lima, V. (2006). A importância das áreas verdes para a qualidade ambiental das cidades. *Revista Formação*, nº 13, p. 139-165. ISSN: 1517-543X. E-ISSN: 2178-7298.
- Balula, L. (2010). Espaço Público e Criatividade Urbana, A dinâmica dos lugares em três bairros culturais. *Cidades – Comunidades e Territórios*, nº 20/21, p. 43-58.
- Borja, J. e Muxí, Z. (2003). El espacio público: ciudad y ciudadanía. *Diputació de Barcelona, Xarxa de Municipis. Ed Electa*. Disponível a partir de: https://www.researchgate.net/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas Acesso 29 de set. 2021.
- Brandão, A. e Prudêncio, A. (2019). A Produção e Gestão do Espaço Público em Portugal. *Revista de Geografia e Ordenamento do Território (GOT)*, nº 16, Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, p. 297-322. DOI [dx.doi.org/10.17127/got/2019.16.013](https://doi.org/10.17127/got/2019.16.013)
- Brandão, A., Brandão, P. e Ferreira, A. (2017). The role of public space systems on urban transformation: a review on Lisbon South Bank regeneration process. *AESOP Annual Congress 2017 – Spaces of dialog for places of dignity: Fostering the European Dimension of Planning*. Lisboa. Disponível a partir de: https://www.researchgate.net/publication/328964809_The_role_of_public_space_systems_on_urban_transformation_a_review_on_Lisbon_South_Bank_regeneration_process Acesso 29 de set. 2021.

- Brandão, P. (2008). *A identidade dos lugares e a sua representação coletiva: Bases para concepção, qualificação e gestão do espaço público*. Lisboa. Direcção-Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano – DGOTDU.
- Câmara Municipal de Lisboa (2014). *Uma Praça em Cada Bairro – Intervenções em espaço público*. Lisboa. Disponível a partir de <http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/planeamento/termosaprovados/campus/apresentacao.pdf> . Acesso 29 de set. 2019.
- Câmara Municipal de Lisboa (2015). *Enquadramento Geral Uma Praça em Cada Bairro*. Lisboa. Disponível a partir de http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/praca/10_Abril2015_CADERNO-PRACAS.pdf . Acesso 29 de set. 2019.
- Câmara Municipal de Lisboa (2015). *Uma Praça em Cada Bairro - Apresentação para Sessão Pública Alameda das Linhas de Torres*. Disponível a partir de http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/praca/convites/4_junho_Al_LinhasTorres.pdf . Acesso 16 de dez 2020.
- Câmara Municipal de Lisboa (2018). *Uma Praça em Cada Bairro - Apresentação para Sessão Pública Alameda do Beato*. Disponível a partir de http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/procedimentoscaducadosrevogados/25B-10-2018_Sess%C3%A3o_Publica_ALAMEDA_DO_BEATO_COM_PROJEC TO2.pdf . Acesso 16 de dez 2020.
- Câmara Municipal de Lisboa (2020). *Uma Praça em Cada Bairro - Alameda das Linhas de Torres*. Disponível a partir de <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/alameda-das-linhas-de-torres> . Acesso 16 de dez 2020.
- Câmara Municipal de Lisboa (2020). *Uma Praça em Cada Bairro – Alameda do Beato*. Disponível a partir de <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/alameda-do-beato> . Acesso 16 de dez 2020.
- Carmona, M. (2010). Contemporary Public Space, Part Two: Classification. *Journal of Urban Design*, 15(2), p. 157-173.

- Carmona, M. (2015). Re-theorising contemporary public space: a new narrative and a new normative. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 8:4, p. 373-405. DOI <https://doi.org/10.1080/17549175.2014.909518>
- Carmona, M. (2017). *The 'Public-isation' of private space*. Mathew Carmona [web blog post]. Disponível a partir de <https://matthew-carmona.com/2017/08/08/57-the-publicisation-of-private-space/> . Acesso 15 de dez 2020.
- Carmona, M. (2019). Place Value: place quality an its impacts on health, social economic and environmental outcomes. *Journal of Urban Design*, 24, p. 1-48. DOI <https://doi.org/10.1080/13574809.2018.1472523>
- Carmona, M. (2019). Principles for Public Space Design: planning to do better. *Urban Design International*, 24, p. 47-59. DOI <https://doi.org/10.1057/s41289-018-0070-3>
- Carmona, M. e Magalhães, C. (2006). Innovations in the Managment of Public Space: Reshaping and Refocusing Governance. *Planning Theory and Practice*, v. 7 issue 3, p. 289-303. DOI 10.1080/14649350600841461.
- Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis (2007). Disponível a partir de https://ec.europa.eu/regional_policy/archive/themes/urban/leipzig_charter.pdf . Acesso 27 de out. 2019.
- Carvalho, C. (2021, 8 de maio). Carlos Moreno e a Cidade de 15 minutos: “Parisienses ficaram felizes com ruas sem carros, mais lojas e jardins”. *Mensagem de Lisboa*. Disponível a partir de: <https://amensagem.pt/2021/05/08/carlos-moreno-cidade-15-minutos-entrevista/> Acesso 29 de set. 2021.
- CEDRU (2011). *Desenvolvimento Urbano Sustentável em Portugal: uma abordagem integrada*. Disponível a partir de https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/42714/1/FinaReport_PT_Urban%20%281%29.pdf . Acesso 16 de dez. 2020.
- Charter of Public Space (2013). Disponível a partir de <http://www.biennalespaziopubblico.it/outputs/the-charter-of-public-space/> . Acesso 16 de dez. 2020.

- Cirillo, B. (2021, 26 de janeiro). O projeto para tornar Paris uma “Cidade de 15 minutos”. *Mobilize Brasil*. Disponível a partir de: <https://www.mobilize.org.br/noticias/12461/o-projeto-para-tornar-paris-uma-cidade-de-15-minutos.html> Acesso 29 de set. 2021.
- Coelho, R. (2014). Desígnios e Formas do Espaço Público na Cidade Contemporânea: notas para pensar o projecto do espaço público na construção da cidade portuguesa. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, v. 11, p. 79-98.
- Coelho, R. (2016). O espaço público na construção da cidade portuguesa recente: três décadas em balanço. *Revista Geografia e Ordenamento do Território (GOT)*, nº 9 (junho), Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, p. 91-102. DOI [dx.doi.org/10.17127/got/2016.9.005](https://doi.org/10.17127/got/2016.9.005)
- Coelho, R. (2017). A tectônica da infra-estrutura: construir um espaço público na cidade alargada. *Cidades, Comunidades e Territórios*, nº 34 (junho), p. 94-109. ISSN: 2182-3030 ERC: 123787/2011
- Francisco, M. (2005). Espaço Público Urbano: Oportunidade de Identidade Urbana Participada. *Actas do X Colóquio Ibérico de Geografia*. Évora. Disponível a partir de: http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_X_Coloquio_Iberico_Geografia/pdfs/05_3.pdf Acesso 29 de set 2021.
- Gehl, J. (2013). *Cidade para as pessoas*. (2ª ed). São Paulo. SP, Perspectiva.
- Gehl, J. e Svarre, B. (2013). *A vida na cidade: como estudar*. (1ª ed). São Paulo. SP, Perspectiva.
- Glover, T. D. e Johnson, A. J. (2013). Understanding Urban Public Space in a Leisure Context. *Leisure Sciences*, v. 35, p. 190-197.
- Goransson, J. (2020). Smart-up Urbanism: Critical Reflections on a Hub, Urban Regeneration and Smart Cultural Imaginaries in Lisbon. Position Paper. *Lisboa ROCK (Regeneration and Optimization of Cultural Heritage in Creative and Knowledge Citys)*. Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa. <http://hdl.handle.net/10451/44489>
- Jacobs, J. (2000). *Morte e Vida das Grandes Cidades*. Coleção Cidades. (3ªed). São Paulo, SP. WMF Martins Fontes.

- Londe, P. e Mendes P. (2014). A influência das áreas verdes na qualidade de vida urbana. *Revista Brasileira de Geografia Médica e da Saúde, Hygeia 10 (18): 264-272, junho*. ISSN: 1980-1726.
- Lusa, DN (2021, 20 de março). “Cidades de 15 minutos”, o futuro do urbanismo em Portugal. *Diário de Notícias*. Disponível a partir de: <https://www.dn.pt/sociedade/cidades-de-15-minutos-e-o-futuro-do-urbanismo-em-portugal-13480348.html> Acesso 29 de set 2021.
- Marujo, M. (2018). *A Caminho da Expo: um bairro inteiro que quer criar*. Diário de Notícias. Disponível a partir de <https://www.dn.pt/portugal/a-caminho-da-expo-um-bairro-inteiro-que-quer-criar-9367327.html> . Acesso 16 de dez 2020.
- Matos, F. (2010). Espaço Público e Qualidade de Vida nas Cidades – O Caso da Cidade do Porto. *OBSERVATORIUM: Revista Eletrônica de Geografia, v. 2, nº 4, p. 17-33*.
- Melâneo P. e Baptista, L. (2018). *Crítica Lisboa Oriental*. Jornal Arquitectos. Disponível a partir de <http://www.jornalarquitectos.pt/pt/jornal/epicentros-pos-industriais/lisboa-oriental> . Acesso 16 de dez 2020.
- Ministério do Planeamento (2020). *Estratégia Portugal 2030 – Documento de Enquadramento Estratégico*. Disponível a partir de: <https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=%3D%3DBQAAAB%2BLCAAAAAAAAAABAAzND3NAEAKBRcpAUAAAA%3D> Acesso 29 de set. 2021
- Moreira, M. G. (2007). Requalificação Urbana: alguns conceitos básicos. *Artitextos, nº 5, p. 117-129*. ISBN 978-972-9346-03-3.
- Moura, B. M. A. (2014). *O Programa Polis – O caso da cidade de Covilhã*. (Tese de mestrado, Universidade da Beira Interior, Portugal). Disponível a partir de https://ubibliorum.ubi.pt/bitstream/10400.6/4918/1/3897_7695.pdf . Acesso 29 de dez. 2020.
- Mourão, J. (2019). Regeneração urbana integrada, proteção do património cultural e eficiência ambiental como objetivos divergentes nas políticas urbanas de

Portugal (2000-2020). *Cidades, Comunidades e Territórios*, nº 38 (junho), p. 79-95. ISSN: 2182-3030 ERC: 123787/2011

O'Connor, E. (2020). *Public Space Plays Vital Role in Pandemic*. Gehl People. Disponível a partir de <https://gehlpeople.com/blog/public-space-plays-vital-role-in-pandemic/>. Acesso 08 de maio 2020.

Overstreet, K. (2021, 23 de janeiro). Uma utopia para pedestres: a “cidades de 15 minutos”. Traduzido por Rafaella Bisineli. *Archdaily Brasil*. Disponível a partir de: <https://www.archdaily.com.br/br/955271/uma-utopia-para-pedestres-a-cidades-de-15-minutos> Acesso 29 de set. 2021.

Pereira, A. P. (2013). *O Parque das Nações em Lisboa: uma Montra da Metrópole à Beira Tejo*. (Tese de doutoramento, Universidade Nova de Lisboa, Portugal). Disponível a partir de <https://run.unl.pt/bitstream/10362/9761/1/O%20Parque%20das%20Na%c3%a7%c3%b5es%20em%20Lisboa%20uma%20montra%20da%20metr%c3%b3pole%20%c3%a0%20beira%20Tejo%20Maio%202013.pdf>. Acesso 15 de dez. 2020.

Pereira, A.I. (Moderador). (2021). *Conversas Urbanas - Cidade de 15 minutos: daqui a quanto tempo?* [Programa Vídeo]. Disponível a partir de: <https://www.youtube.com/watch?v=6pL0ISfQjxs> Acesso 29 de set. 2021.

Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa (2013). Disponível a partir de <https://www.am-lisboa.pt/documentos/1518801550I6gDM5ri4Hr17OA5.pdf>. Acesso 14 de dez. 2020.

Pollo, L. (2020, 1 de novembro). O que é uma cidade de 15 minutos e por que ela virou desejo na pandemia. *TAB Uol*. Disponível a partir de: <https://tab.uol.com.br/noticias/redacao/2020/11/01/o-que-e-uma-cidade-de-15-minutos-e-por-que-ela-virou-desejo-na-pandemia.htm> Acesso 29 de set. 2021.

Serdoura, F. e Silva, F. (2006). Espaço Público. Lugar de Vida Urbana. *Revista Engenharia Civil*, nº 27.

Tanscheit, P. (2017). *Espaços Públicos: a transformação urbana com participação da população*. Archdaily Brasil. Disponível a partir de

<https://www.archdaily.com.br/br/875364/espacos-publicos-a-transformacao-urbana-com-a-participacao-da-populacao> . Acesso 16 de dez 2020.

Tanscheit, P. (2019). *Placemaking vs Gentrificação: a diferença entre requalificar e elitizar um espaço público*. Archdaily Brasil. Disponível a partir de <https://www.archdaily.com.br/br/791764/placemaking-x-gentrificacao-a-diferenca-entre-revitalizar-e-elitizar-um-espaco-publico> . Acesso 16 de dez 2020.

UN-Habitat (2016). *Public Space in the Global Agenda for Sustainable Urban Development. The “Global Public Space Toolkit”*. Disponível a partir de https://www.urbangateway.org/sites/default/ugfiles/Global_Toolkit_for_Public_Space.pdf . Acesso 27 de out. 2019.

UN-Habitat (2018). *SDG Indicator 11.7.1 Training Modulo: Public Space. United Nations of Human Settlement Programme*. Disponível a partir de https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/07/indicator_11.7.1_training_module_public_space.pdf . Acesso 16 de dez. 2020.

Wickert, A. P. (2012). *Como a pandemia COVID-19 vai nos desafiar a criar novos espaços públicos*. Archdaily Brasil. Disponível a partir de <https://www.archdaily.com.br/br/937529/como-a-pandemia-de-covid-19-vai-nos-desafiar-a-criar-novos-espacos-publicos>. Acesso 15 de dez. 2020.