



Universidade Aberta
Departamento de Ciências e Tecnologia

CIDADES PARA PESSOAS: ESTUDO DE CASO DA BAIXA DE ALGÉS

Simone Carvalho Dias Vaz

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de **Mestre em Cidadania Ambiental e Participação**, realizada sob a orientação científica da **Professora Doutora Paula Bacelar Valente da Costa Nicolau** e co-orientação científica do **Professor Doutor Fábio José Martins de Lima**.

Fevereiro de 2015.

Declaro que esta dissertação é fruto da minha investigação pessoal e independente. O seu conteúdo é original e todas as fontes consultadas estão devidamente mencionadas no texto, nas notas e na bibliografia.

A Candidata,

Lisboa, de de 2015.

Declaro que este trabalho de projeto está em condições de ser apresentado em provas públicas.

A Orientadora,

O Co-orientador,

Lisboa, de de 2015.

Aos meus pequenos,
Guilherme e Letícia.

“Melhores espaços públicos: mais vida nas cidades”

(Jan Gehl, 2010)

AGRADECIMENTOS

A Deus, o autor e provedor da vida, que me formou e permitiu que eu aqui chegasse. A Ele todo o meu louvor e adoração.

Ao meu marido, João. Sem seu apoio, generosidade e confiança, não teria sido possível iniciar e finalizar este mestrado.

Aos meus pais, que abdicaram de muito para me educarem e suportarem minha instrução. Seu amor e dedicação foram fundamentais para que eu trilhasse o caminho que escolhi.

Aos meus irmãos, Nando, Maria José e Ana Cláudia, pelo incentivo e carinho. Em particular, à Ana Cláudia pelos conselhos práticos para a elaboração desta dissertação e à Maria José pela compreensão das minhas ausências sentidas no nosso projeto empresarial.

Por toda informação facultada pela Arquiteta Vanda Lérias, do Gabinete da Baixa de Algés da Divisão de Projetos Especiais da Câmara Municipal de Oeiras; pelo Drº João Antunes, Presidente da Associação Comercial e Empresarial dos Concelhos de Oeiras e Amadora, pela Drª Violante Isabel Ribeiro, Presidente do Clube Desportivo Amador Sport Algés e Dafundo; pelo Drº Carlos Moreira, Presidente da União de Freguesias de Algés, Linda-a-Velha e Cruz Quebrada/Dafundo e Drº Jorge Bernardo, Secretário; pelo Engº Nuno Graça, Coordenador do Núcleo de Acessibilidade e Mobilidade da Câmara Municipal de Oeiras e, finalmente, pela Drª Ana Guerreiro, do Centro de Arte Manuel de Brito – Palácio Anjos, que permitiu-me compreender a história da ocupação urbana de Algés. Todas as percepções e informações foram valiosas.

Pela distribuição dos inquéritos, agradeço ao Drº Bruno Eiras, Coordenador da Promoção da Leitura da Biblioteca Municipal de Algés, à Equipa de Atendimento do Centro de Arte Manuel de Brito, à Drª Margarida Barros, Coordenadora do Centro de Dia de Algés, à Srª Sónia, da União de Freguesias de Algés, Linda-a-Velha e Cruz Quebrada/Dafundo e à Srª Paula Gutkin, moradora do Concelho de Oeiras.

Ao Assistente Técnico do Gabinete de Prospetiva Desenvolvimento Estratégico e Informação Geográfica (GPDEIG/CMO) Luís Miguel Faria, pelas imagens cedidas.

À Câmara Municipal de Oeiras, através da Engª Cristina Garrett – designada Supervisora do Município de Oeiras, através do Protocolo de Estágio celebrado entre a Universidade Aberta e a Câmara Municipal de Oeiras – pelo apoio, disponibilidade, opinião e revisão do texto.

Aos meus orientadores Profª Drª Paula Bacelar Valente da Costa Nicolau e Profº Drº Fábio José Martins de Lima pela orientação científica, pela consideração e pela confiança.

RESUMO

Esta dissertação de mestrado estuda a relação entre o espaço público (EP) e as pessoas e as implicações desta relação nos pilares da sustentabilidade e fundamenta-se na convicção de que o planeamento urbano tem como propósito final conceber um ambiente urbano de qualidade, por isso deve centrar-se nas pessoas e nas suas interações sociais.

As cidades concentram pessoas que, no seu dia-a-dia, circulam pelas ruas, EP que tem o privilégio de permear toda a cidade e é potencialmente um elemento integrador. As ruas têm resgatado uma importante função social, revelando-se um lugar de estadia e convívio, onde os cidadãos podem interagir entre si e com o ambiente. Quando as ruas estão preparadas para adotarem essas funções, são estabelecidas novas dinâmicas que promovem as vertentes da sustentabilidade – a ambiental, a social, a económica e também a cultural.

Neste contexto, esta pesquisa aborda a escala humana do planeamento urbano, como elemento promotor do desenvolvimento sustentável. Procedeu-se ao estudo de caso de um trecho do EP da Baixa de Algés, no Concelho de Oeiras, em Portugal, no que respeita às transformações do seu uso e morfologia, durante a vigência do atual Plano Diretor Municipal (PDM), desde 1994 até o presente momento. A partir de um estudo exploratório, que compreendeu o entendimento dos conceitos envolvidos e uma aproximação ao objeto de estudo, através do levantamento de dados e de pesquisa de campo, que abarcou a aplicação de inquéritos, foi possível concluir que o desenho atual desse trecho do EP não proporciona que sejam potencializadas dinâmicas que promovam o desenvolvimento sustentável. Portanto, devem ser incentivados processos de desenho do EP que ofereçam a cidade às pessoas, como forma a contribuírem para os pilares da sustentabilidade.

Palavras-chave: planeamento urbano, sustentabilidade, espaços públicos, cidades inteligentes, reabilitação urbana.

ABSTRACT

This research studies the relationship between public space and people, and the implications of this relationship on the pillars of sustainability. It is based on the belief that the ultimate purpose of urban planning is to provide a quality urban environment, which should center on people and their social interactions.

Cities gather people who, in their day-to-day lives, roam the streets, which are a public space privileged to permeate the entire city and are potentially an integrating element. The streets have reclaimed an important social function, offering a place to stay and socialize, where city dwellers can interact with each other and with the environment. When the streets are prepared to adopt these functions, new dynamics are established that promote aspects of sustainability — environmental, social, economic and also cultural.

In this context, this research addresses the human scale of urban planning as an element which promotes sustainable development. What follows is the case study of a section of the public space of Baixa de Algés (BA), in Oeiras, Portugal with respect to the transformations of its use and morphology over the term of the current Master Plan (from 1994 to the present time). From an exploratory study, which included the understanding of the concepts involved and an approach to the object of study, through data collection and field research which covered the application of surveys, it was possible to conclude that the current design of this public space does not provide dynamics that promote sustainable development. Therefore, public space design processes should be encouraged which offer to the city and its people a way to contribute to the pillars of sustainability.

Keywords: urban planning, sustainability, public spaces, smart cities, urban renewal.

ÍNDICE GERAL

AGRADECIMENTOS	5
RESUMO	6
ABSTRACT	7
1 INTRODUÇÃO	13
2 ESPAÇO PÚBLICO	16
3 SUSTENTABILIDADE URBANA	23
4 CASOS REFERENCIAIS	31
5 OBJETO DE ESTUDO E OBJETIVOS	40
6 METODOLOGIA	42
7 CARACTERIZAÇÃO DE ALGÉS, MUNICÍPIO DE OEIRAS	46
8 CONSIDERAÇÕES FINAIS	75
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:	77
SÍTIOS CONSULTADOS ONLINE	81
LEGISLAÇÃO	82
ANEXO 1 – GUIÕES DOS INQUÉRITOS POR ENTREVISTA	83
ANEXO 2 – TRANSCRIÇÃO DOS INQUÉRITOS POR ENTREVISTA	86
ANEXO 3 – ANÁLISE DE CONTEÚDO DOS INQUÉRITOS POR ENTREVISTA	121
ANEXO 4 – INQUÉRITO POR QUESTIONÁRIO	128

ÍNDICE DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÔNIMOS

ACECOA – Associação dos Comercial e Empresarial dos Concelhos de Oeiras e Amadora

AML – Área Metropolitana de Lisboa

BA – Baixa de Algés

BRT – *Bus Rapid Transit*

CAMB – Centro de Arte Manuel de Brito

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

CMO – Câmara Municipal de Oeiras

CO₂ – Dióxido de carbono

DPE – Divisão de Projetos Especiais

EMA – Estudo de Mobilidade e Acessibilidade

EP – Espaço público

GBA – Gabinete da Baixa de Algés

LNEC – Laboratório Nacional de Engenharia Civil (Portugal)

NAM – Núcleo de Acessibilidade e Mobilidade

NAU – Núcleo de Arquitectura e Urbanismo do Laboratório Nacional de Engenharia Civil

PDM – Plano Diretor Municipal

POT – Plano de Ordenamento Territorial

PP – Plano de pormenor

PROT-AML – Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa

PU – Plano de urbanização

SAD – Sport Algés e Dafundo

UJFALC – União de Freguesias de Algés, Linda-a-Velha e Cruz-Quebrada/Dafundo

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Parâmetros classificadores do espaço público

Tabela 2 – Elementos constituintes do espaço público

Tabela 3 – Tipologias de espaços públicos

Tabela 4 – Sustentabilidade no espaço público

Tabela 5 – Mobilidade a pé e de bicicleta

Tabela 6 – Sustentabilidade no espaço público (resumo)

Tabela 7 – Análise de conteúdo dos inquéritos por entrevista

Tabela 8 – Avaliação da relevância de aspectos do EP da BA

ÍNDICE DE FIGURAS

- Figura 1 – Atividades necessárias, opcionais e sociais
- Figura 2 – Cinturão verde em Vitoria Gasteiz
- Figura 3 – EP para pessoas em Vitoria Gasteiz
- Figura 4 – Rua Stroget, Copanhaga
- Figura 5 – Ciclistas em Copenhaga
- Figura 6 – Herald Square (antes e depois)
- Figura 7 – Ciclovia no Queens
- Figura 8 – Times Square
- Figura 9 – Parque Ciudad Montes, Bogotá
- Figura 10 – Ciclistas na Avenida Jiménez de Quesada, Bogotá
- Figura 11 – Rio Tietê
- Figura 12 – Proposta para São Paulo
- Figura 13 – Baixa de Algés
- Figura 14 – Enquadramento geográfico de Algés
- Figura 15 – Freguesias de Oeiras
- Figura 16 – Algés no início do século XX
- Figura 17 – Planos Municipais de Ordenamento do Território
- Figura 18 – Esquema do modelo territorial
- Figura 19 – Comércio e serviços na Baixa de Algés
- Figura 20 – Polos dinamizadores
- Figura 21 – Avenida dos Combatentes da Grande Guerra
- Figura 22 – Levantamento de 1975
- Figura 23 – Levantamento de 2010
- Figura 24 - Rua Damião de Góis e Rua Major Afonso Palla em 1975
- Figura 25 - Rua Damião de Góis e Rua Major Afonso Palla em 2010

Figura 26 – Baixa de Algés

Figura 27 – Rua Major Afonso Palla

Figura 28 – Mapa de Conflitos

Figura 29 – Alameda Hermano Patrone em frente ao Palácio Anjos

INTRODUÇÃO

As cidades são organismos vivos sujeitos a transformações ao longo da sua história (JANOT, 2013). As pessoas são os atores destas transformações e os espaços públicos, o palco, onde acontecem encontros que promovem a cidadania e transformam a dinâmica das cidades. A rua, enquanto espaço público (EP) que permeia toda a cidade – no modelo da cidade tradicional, anterior à supremacia dos carros – tem como uma das funções (além de permitir a mobilidade) o convívio, potenciando características de cidade segura, animada, saudável e sustentável, atributos que o urbanista dinamarquês Jan Gehl (2010) considera essenciais para a vida da cidade. Segundo Gehl (ROCHA, 2012), “o modelo da cidade tradicional pressupunha a ‘interação da forma com a vida, tudo convivendo em harmonia no mesmo espaço’”.

A mudança de paradigma veio na primeira metade do século XX, quando os padrões de mobilidade sofreram grandes alterações e as ruas deram passagem aos automóveis, atualmente, o meio de transporte mais utilizado, em consequência do aumento exponencial da motorização, associado ao aumento da dispersão da urbanização (IMTT, 2011). Com sua chegada e popularização, os carros passam a fazer a ligação entre habitação, comércio, serviço e lazer, e as cidades com implantações setorizada e/ou espraiada apoiam-se nesse recurso. A lógica passa a ser aumentar e melhorar a infraestrutura para os carros, em detrimento das pessoas, que vêm, progressivamente, as condições de acessibilidade¹ diminuir e a escala humana do desenho urbano ser perdida, o que implica a carência de dinamismo, de vibração e de equilíbrio que se quer nas cidades (BASCOVIS, 2010).

No início da década de 60, Jane Jacobs publica “The Death and Life of Great American Cities” – um tratado sobre os perigos da urbanização pautada pelos carros. Na década seguinte, em “Life Between Buildings”, Jan Gehl mostra que partilha da opinião de Jane Jacobs sobre os carros: seu uso irracional nas cidades, gerando quilómetros de trânsito, afasta as pessoas das ruas e é um sintoma de mau planeamento urbano – e não sua causa.

O EP deve proporcionar oportunidade das pessoas estarem e interagirem, entre si e com o meio envolvente. As ruas, que dão o suporte para a mobilidade e têm o privilégio de perpassar toda a cidade, têm enorme potencial de assumir também essas importantes funções integradoras, proporcionando a apropriação do espaço pelas pessoas, que repercutirá na qualidade ambiental, no incremento da economia e valorização dos aspetos sociais e culturais do local. Enfim, refletirá no desenvolvimento sustentável, cujo objetivo é alcançar a sustentabilidade dos recursos (tangíveis e intangíveis), compreendidos nos aspectos económicos, sociais, culturais e ambientais, com a

¹ De acordo com o Conceito Europeu de Acessibilidade (CEA 2003 *apud* IMTT, 2011:1): "a acessibilidade é a característica de um meio físico ou de um objecto que permite a interacção de todas as pessoas com esse meio físico ou objecto e a utilização destes de uma forma equilibrada, respeitadora e segura. Isto significa igualdade de oportunidades para todos os utilizadores ou utentes, quaisquer que sejam as suas capacidades, antecedentes culturais ou lugar de residência no âmbito do exercício de todas as actividades que integram o seu desenvolvimento social ou individual".

preocupação de preservá-los. Daí o interesse por este tema, pois as cidades pensadas para serem sustentáveis devem privilegiar a dimensão humana do planeamento urbano – um assunto necessário a investigar e a debater.

Diversos autores têm tratado o tema do EP sob diversas abordagens que, apesar de muitas vezes não estarem explicitamente associadas à sustentabilidade, focam algum(ns) dos seus aspectos, seja o ambiental, o social e/ou o económico. Esta pesquisa pretende relacionar diretamente o tema do EP à sustentabilidade urbana e, desta forma, verificar-se-á a pertinência deste trabalho, pois entende-se que esta é uma nova abordagem de desenvolvimento urbano que pretende dar resposta a imperativos demográficos, económicos, sociais e ambientais.

O Estado da Arte veio demonstrar que, no referido campo de estudo, em Portugal, muito foi estudado no que concerne a cidades sustentáveis, mas poucas investigações focam sua atenção no EP como elemento indutor de sustentabilidade. As abordagens que mais se aproximam do objetivo desta pesquisa são elencadas a seguir.

Costa e Lopes (2013), no seu artigo “Desenho urbano, espaço público e ambiente criativo: uma abordagem comparativa sobre dinâmicas informais em bairros culturais”, debruçam-se sobre a relação desses espaços com dinâmicas informais que fomentam sua apropriação, dando lugar a um ambiente criativo e promovendo a sustentabilidade social e económica. “O ambiente urbano e a forma como o mesmo é apropriado e percebido pelas pessoas são naturalmente fatores-chave na vitalidade e nas condições de longo prazo para a sustentabilidade desses espaços” (COSTA e LOPES, 2013:42).

Já Bascovis estuda a “Função Social dos Espaços Públicos” com o objetivo de alertar para a necessidade das cidades “possuírem espaços públicos funcionais, que possibilitem à população a acessibilidade, a satisfação de necessidades e a valorização da dignidade humana” (BASCOVIS, 2010:50).

Valente (2012) refere Guel (2007), em “Cova da Moura – Qualificação do Bairro através do Espaço Público e do Equipamento”, que afirma que o conceito de sustentabilidade apresenta alguns desafios para o planeamento urbano, entre eles: “o espaço público como factor de integração: a mistura de usos, a densidade e a ocupação frequente do espaço público pelos cidadãos, sem importar a sua condição social, favorecem a coesão social. Trata-se de conceber o espaço público como espaço de convivência, libertando-o da função primordial de espaço canal para o transporte motorizado, e integrando espaços verdes e elementos naturais”.

Segundo Saraiva (2012), em seu estudo “Acessibilidade e Mobilidade: o espaço público como renovação urbana”, nos espaços públicos desenrolam-se a vida e animação urbana e onde desenvolvem-se também grande parte da socialização dos seus utilizadores. Estes são territórios de partilha coletiva, onde as pessoas, enquanto “seres sociais”, se relacionam com os seus pares, pelo que estes lugares devem, além de satisfazer os seus interesses específicos, ser desenhados à sua escala – a escala humana que aqui propomos estudar.

Balula (2011) estuda a dinâmica dos espaços privados acessíveis ao público, que constituem uma importante extensão do EP da rua e influenciam decisivamente na vitalidade do espaço urbano, pois a forma como as atividades dos edifícios transbordam para fora deles, revelam sua

atratividade e promovem uma vida social vibrante, fator essencial de sustentabilidade a ser considerada no planeamento urbano.

Fernandes (2012), em “Metodologias de Avaliação da Qualidade do Espaço Público”, teve como objetivo consolidar uma metodologia abrangente e eficaz de avaliação do EP e, desta forma, estudou sua importância, onde concluiu que espaços públicos de elevada qualidade, bem projetados e bem geridos podem desempenhar um papel crucial na promoção do bem-estar de cada indivíduo e contribuir positivamente para as cidades em termos sociais, económicos e ambientais, os parâmetros da sustentabilidade.

Ribeiro, em “Cidade do futuro – visão do sistema paisagem. Caso de Estudo da Cidade de Lisboa” refere que “a Cidade do Futuro deve ser encarada como um sistema de sistemas interligados por uma Estrutura Verde contínua de acordo com a aptidão ecológica e cultural do território” (RIBEIRO, 2010:ii). Na sua pesquisa, o autor aborda a questão da escala humana no desenho da rua, que permite a circulação de pedestres e bicicletas integrados a outros modos de transporte, abrangido na malha do desenho urbano, onde a vegetação contínua integra e delimita espaços tipológicos. O crescimento da cidade deve ter em consideração a paisagem e sua integração harmoniosa com o espaço natural. Gaspar (2012), em sua dissertação “Infraestruturas verdes promotoras de um planeamento urbano sustentável e biofílico”, refere a importância da tradução dos princípios ecológicos, da paisagem como parte do território e da interação dos ecossistemas para a prática do planeamento urbano.

A presente dissertação estrutura-se da seguinte forma: o Capítulo 1 introduz o tema, iniciando a Revisão da Literatura com o Estado da Arte. A Revisão da Literatura estende-se ao Capítulo 2, onde são explorados os conceitos de EP, e ao Capítulo 3, que trata do tema da Sustentabilidade. Alguns casos referenciais de cidades, que estão procurando privilegiar as pessoas nos EP, são tratados no Capítulo 4. O capítulo 5 delimita o objeto de estudo e os objetivos e o Capítulo 6 descreve a metodologia adotada. O Capítulo 7 apresenta a caracterização de Algés e o concelho onde se insere, Oeiras, apresentando o enquadramento geográfico, sua história e a contextualização urbanística. Esse capítulo ainda expõe os resultados da análise documental. As considerações finais constam do Capítulo 8. E, por fim, encontram-se os anexos.

ESPAÇO PÚBLICO

“O espaço público deve ser considerado fundador da cidade (poder-se-á dizer em todas as épocas e em todos os regimes); no fundo, o espaço público é a cidade.”
(Indovina, 2002:119)

Desde a origem dos agrupamentos humanos, sabe-se que existia a ideia de um lugar comum a todos os componentes do grupo. Portanto, a ideia de um local pertencente e usado pela coletividade define-se na antiguidade clássica, na Grécia. As partes mais elevadas das cidades da Grécia Antiga – a *polis* – eram formadas pela acrópole (templos dedicados aos deuses) e a ágora (EP urbano onde se davam as assembleias do povo) (BASCOVIS, 2010).

No Império Romano, encontram-se também elementos urbanos de carácter público e de uso coletivo, sendo os principais: a muralha, as ruas, o fórum, o teatro, o anfiteatro, o circo e as termas (BASCOVIS, 2010). Desde então, a morfologia e uso dos espaços públicos urbanos variou conforme o momento histórico e o contexto local, porém mantendo sempre a característica de local integrador da vida cidadina.

Assim sendo, o EP é a génese da forma urbana (BRANDÃO, 2008) e a “matriz da urbanidade” (Nuno Portas *apud* BRANDÃO, 2008:21); é “o espaço ‘entre edifícios’ que configura o domínio da socialização e da vivência ‘comum’, como bem colectivo da comunidade” (BRANDÃO, 2008:18). Tem como particularidade o fato de ser geral, portanto, faz a integração da cidade e representa uma hierarquia no ordenamento urbano, pois corresponde a interesses superiores por ditar o bem comum (ARROYO, 2005).

O EP também pode ser caracterizado como um espaço urbano aberto, livre, próprio para o desenvolvimento das necessidades coletivas da vida pública e que, juntamente com o espaço privado, forma um todo, numa relação de complementaridade (FERNANDES, 2012).

Bascovis (2010) refere que o EP é de uso comum, qualquer pessoa pode utilizá-lo, e de posse coletiva, pois trata-se de espaços pertencentes à coletividade através do poder público; são exemplos as ruas, as praças, os logradouros em geral. Estas características implicam que devem ser espaços de livre acessibilidade e de coesão da sociedade. Brandão (2008) acrescenta que, sim, os espaços públicos devem ser sempre vistos como bens de utilização livre, porém, de acordo com um padrão de uso socialmente aceite, que traduza “uma interacção equilibrada entre o homem e o meio” (BRANDÃO *et al.*, 2002:18).

O EP constitui a cidade em suas dimensões físico-espacial, sociocultural (ARROYO, 2005) e sociopolítica (GABRIEL, 2008). “É o espaço público que dá à cidade a sua feição, é nele que se imprime de forma indelével a personalidade urbana da comunidade à qual pertence. No espaço público constrói-se a história das cidades, de forma viva e dinâmica” (BASCOVIS, 2010:3) e exerce-se a cidadania (GABRIEL, 2008).

Os lugares públicos são um palco para a nossa vida pública. Eles são os parques onde as celebrações são realizadas, onde as maratonas terminam, onde as crianças aprendem as habilidades de um desporto, onde as estações são marcadas e onde as culturas se misturam. Estes lugares são as ruas e calçadas na frente de residências e empresas, onde os amigos vão ao encontro uns dos outros e onde as trocas sociais e económicas ocorrem. São os espaços públicos que dão identidade às cidades e sem bons espaços públicos, não poderão haver grandes cidades. (Project for Public Spaces *apud* FERNANDES, 2012:12).

Numa abordagem de âmbito sociológico, Marlene Francisco (2005) classifica os espaços públicos como elementos qualificadores da coletividade, tanto pelos aspectos materiais (ocupação física), como também pelos imateriais (históricos, culturais e sociais), que condicionam a vivência urbana. Esta autora salienta que os espaços públicos são elementos estruturantes e organizativos da forma urbana e permitem o funcionamento equilibrado do sistema urbano, por possuírem um papel integrador que proporciona continuidade territorial e funcional da cidade, possibilitando fundar e consolidar laços sociais, ao constituírem palcos das manifestações humanas, contribuindo, assim, para a qualidade de vida (FRANCISCO, 2005).

Maritza Mora (2009) acrescenta que deve haver um diálogo entre o EP e o privado, para permitir um cenário adequado e harmonioso da vida pública, assim como como a paisagem urbana tem que ser inseparável da natureza, das pessoas e das suas dinâmicas. Peláez, citado por essa autora, refere que esses espaços foram (e são) construídos pelo homem de acordo com sua cultura e suas necessidades, para neles haver fruição do espaço material e também interação de ideias. Os espaços públicos são ferramentas fundamentais do urbanismo. Estes devem permitir também a integração dos cidadãos com suas atividades, propiciar o encontro, a estadia, a recreação, a expressão cultural, o contato do ser humano com o natural e a sobrevivência dos sistemas naturais em áreas urbanas; devem conciliar o natural com o construído (MORA, 2009).

Os espaços públicos podem ser classificados mediante parâmetros, conforme suas especificidades próprias (FRANCISCO, 2005) (Tabela 1):

EP Urbano	Propriedade	Privado (uso público) Privado
	Morfologia	Aberto (exterior) Fechado (interior) Misto
	Projeção	Horizontal Vertical
	Uso	Pedonal Motorizado Multimodal
	Acesso	Limitado Ilimitado
	Função	Passagem Transição

		Estadia Outros espaços
	Atratividade	Local Urbana Metropolitana Nacional Internacional

É consensual que o EP urbano proporciona a oportunidade de promover a vida social, cultural, recreativa, desportiva e interativa dos seres humanos. Porém, alguns autores alertam para a degradação de sua função. Antigamente o EP exterior possuía uma função relativamente mais forte, usado principalmente para atividades políticas, religiosas e comerciais (JING-XIAO *et al.*, 2010). Vemos elementos urbanos de caráter público e de uso coletivo com essência social e política desde a antiguidade clássica, já na Grécia e no Império Romano.

Contudo, Francisco (2005) refere que os espaços públicos perderam um pouco de seu caráter (social e político) inicial, como reflexo do respectivo acompanhamento das mudanças comportamentais. Mora (2009) salienta que suas funções se viram diminuídas no EP tradicional por diferentes fatores da vida contemporânea, como: problemas de segurança, novos mecanismos de desenvolvimento urbano, como a estratificação do espaço para diversos usos e a diversificação que se gerou na arquitetura pela sua evolução lógica. A autora também menciona os avanços nos meios de comunicação e a diversificação da recreação/recreio, passando por realizarem-se na esfera privada, geralmente em forma individual (MORA, 2009). Nesse sentido, Paddison e Sharp (2007) apontam para o problema de espaços públicos mortos, centros comerciais privados e comunidades fechadas, fazendo erodir a essência da vida urbana das cidades contemporâneas.

Apesar disso, Fernandes (2012:5) menciona que “se, no passado, estes espaços assumiam-se em grande parte como pontos essenciais da vida social e política, atualmente as suas funções recaem em componentes associadas ao recreio, ao lazer e ao ócio (...)”. Gehl e Gemzøe (2000) também consideram que o uso do EP, como espaço social e recreativo, tem vindo a crescer gradualmente. Porém, Fernandes (2012:5) salienta que, muitas vezes, o uso do EP vem associado um consumo subjacente – seja cultural, desportivo ou alimentar. Francisco (2005) também verifica que os espaços públicos urbanos se ligam a componentes de recreio, lazer e consumo.

Castro (2002) observa “que o uso dos espaços públicos mais tradicionais não correspondem aos modos de vida urbanos mais recentes e a práticas de sociabilidade (...) e se estes novos espaços, na maioria das vezes de natureza privada, apresentam condições atractivas e respondem àquelas novas formas de estar em público” (2002:64), “então torna-se necessário adaptar os espaços (‘tradicionais’) às novas necessidades e dar-lhes ‘vida’ (animação), fazendo com que os ‘antigos espaços’ ofereçam actualidade e se modernizem de modo a não se tornarem vazios completos” (FRANCISCO, 2005:4).

Kevin Lynch (2007) defende a importância do EP enquanto lugar de vida no desenho da cidade contemporânea, espaço que pode propiciar uma intensa vida urbana desde que contenha “vitalidade”; “sensação”; “adequação”; “acesso” e “controlo”.

O EP assume formas diversificadas. A variedade de elementos integrantes desses espaços origina complexidade, em termos de análise tipológica (FRANCISCO, 2005). Dado isso, autores diversos fazem leituras diversas dessas tipologias, que formam um leque dinâmico, onde cada leitura, pode vir a ser modificada, “acrescentando novos tipos decorrentes de transformações estruturais na cidade” (BRANDÃO, 2008:18-19). As tipologias diferenciam-se pelas suas características intrínsecas e pelas relações que as pessoas estabelecem com esses espaços (SERDOURA, 2007).

Alves (2003) identificou cinco elementos integrantes do EP urbano. O autor apresentou suas especificidades, utilizando conceitos ingleses adequados à realidade portuguesa (Tabela 2).

Ruas	<ul style="list-style-type: none"> • Rua exclusivamente pedonais (<i>pedestrian mall</i>); • Percursos/eixos pedonais (<i>pedestrian sidewalks</i>); • Ruas predominantemente motorizadas (<i>transit mall</i>); • Ruas de tráfego restrito (<i>traffic restricted streets</i>).
Praças e largos	<ul style="list-style-type: none"> • Praças/pracetas (<i>squares and plazas</i>); • Pequenos largos; • <i>Corporate plaza</i>.
Espaços memoriais	
Espaços comerciais	<ul style="list-style-type: none"> • Largos de mercados e de feiras; • <i>Atria/indoor marketplaces</i>; • Centros/núcleos comerciais centrais;
Espaços verdes	<ul style="list-style-type: none"> • Parques urbanos (<i>public parks</i>); • Jardins; • <i>Commons</i> (grandes áreas verdes desenvolvidas nas primeiras cidades novas inglesas); • Parques de bairro (<i>Neighbourhood park</i>); • Recintos/pátios (<i>playground/schoolyard</i>); • Espaços abertos (<i>community open spaces</i>²); • Vias verdes (<i>greenways/parkways</i>); • Espaços intersticiais; • Frentes marginais de rio ou de mar (<i>waterfronts</i>).

A Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT, 2003) classifica os espaços públicos segundo as tipologias:

- a) Parques urbanos, jardins públicos e áreas ajardinadas de enquadramento;
- b) Avenidas e ruas;
- c) Praças, largos, pracetas, terreiros e recintos multifuncionais;

² Segundo a Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos da América (EPA), *Open Space* é qualquer parte livre do território que é pouco desenvolvida (não tem edifícios ou outras estruturas construídas) e é acessível ao público, podendo ser desde terrenos baldios a praças públicas. Disponível em: <http://www.epa.gov/region1/eco/uep/openspace.html>. Acesso em: 02/02/2015.

- d) Espaços canais – vias férreas, auto-estradas e vias rápidas;
- e) Parques de estacionamento;
- f) Margens fluviais e marítimas;

Francisco (2005) considera grupos de categorias de EP, conforme o que se segue:

- a) Corredores e elementos estruturantes: pontes, viadutos e túneis motorizados; avenidas; ruas predominantemente motorizadas; ruas exclusivamente pedonais; ruas de trânsito restrito; rotundas; passagens desniveladas pedonais (aéreas e subterrâneas), ciclovias; eixos ferroviários, entre outros;
- b) Estações e paragens de transporte público: rodoviário, ferroviário, marítimo, fluvial e aéreo;
- c) Estacionamento de transporte privado: silos; parques de estacionamento; lugares de estacionamento;
- d) Praças, largos e passeios: praças e praças; largos; passeios;
- e) Espaços comerciais: centros/núcleos comerciais; mercado e largo de feiras;
- f) Espaços verdes de recreio e lazer: 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;
- g) Espaços de transição; espaços intersticiais; logradouro (espaço interior do quarteirão); espaços exteriores dos edifícios e sua envolvente; arcadas; escadarias;
- h) Infraestruturas de subsolo;
- i) Outros espaços: cemitérios, entre outros.

Brandão (2008) considerou um elenco de 15 tipologias organizadas por 6 referências estruturais:

- a) Espaços Traçado: espaço de encontro (largos, praças) ou circulação (ruas e avenidas);
- b) Espaços “Paisagem”: de lazer (parques e jardins) ou de contemplação (miradouros, panoramas);
- c) Espaços Deslocação: de transporte (estações, paragens, interfaces), canal (vias férreas, auto-estradas) e estacionamento (*parking*, silos);
- d) Espaços Memória: espaços de saudade (cemitérios), arqueologia (industrial, agrícola, serviços) e memória (espaços monumentais);
- e) Espaços Comerciais: semi-interiores (mercados, centros comerciais, arcadas) e semi-exteriores (mercado levante, quiosques, toldos);
- f) Espaços Gerados: por edifícios (adro, passagem, galeria, pátio), por equipamentos (culturais, desportivos, religiosos, infantis) e por sistemas (iluminação, mobiliário, comunicação, arte).

Mora (2009) distingue quatro grandes tipos de espaços públicos tradicionais: a praça, a rua, o parque e a frente de água. A autora acrescenta duas novas tipologias à realidade contemporânea: o EP interior e o EP informal, conforme a Tabela 3.

Tabela 3 – Tipologias de espaços públicos (MORA, 2009)

Categoria	Tipos	Conceito	Subtipos
Tradicionais	Praças	“Estar” urbano testemunho da história e da cultura; lugar de referência que relaciona diferentes componentes da estrutura urbana.	Central, simbólica – cívica, corporativa, de mercado, de bairro, praça e praça-parque.
	Parques	Espaço livre destinado à recreação, ao embelezamento espacial, ao desporto, ao descanso, ao contato com a natureza	Nacional, metropolitano, central, desportivo, temático, proteção de canal viário, estacionamento, cemitério e local.
	Ruas	Lugar utilitário, fundamental para a mobilidade e estruturação física. Limita o público do privado e propicia iluminação e ventilação natural. Lugar de encontro espontâneo.	Autoestrada, avenida, acesso local, calçada/caminho, pedonal.
	Frentes de água	Franja costeira, último arruamento urbano, suporte de diversos serviços associados.	De intercâmbio comercial, industrial, recreativo, protetor.
Contemporâneos	EP interior	Enquadrado/confinado entre diversas edificações e equipamentos com certos níveis de controlo, que cumprem funções públicas para a população.	Átrios, pátios de edificações, clubes privados, áreas comuns residenciais, igrejas, teatro, casas culturais ou da comunidade, edifícios patrimoniais, centros recreativos e centros comerciais.
	Espaço informal	Uso espontâneo de outro espaço, por inexistência ou condições precárias de desenho dos espaços tradicionais	Escadas/escadarias, corredores/passadiços, portadas, esquinas, ruas, paragens de transportes públicos, vazios urbanos ou setores de outros espaços públicos, parques de estacionamento, passeios amplos, sombras de árvores, terrenos baldios, espaços residuais, etc.

Todas essas tipologias de espaços públicos apresentam condições, capacidades e recursos distintos, mas são complementares, em termos urbanísticos, requisito vital “na prossecução do projecto 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 afirmem qualitativamente pela sua singularidade” (FRANCISCO, 2005:7).

A rua é um EP por excelência, que forma a estrutura urbana; se por um lado, os blocos de edifícios funcionam como elementos que permitem a definição do EP, por outro lado a “composição urbana (desenho urbano) pode ser definida por espaços vazios, onde as ruas, praças e outros espaços públicos não construídos, orientam a implantação da massa edificada” (L. Krier *apud* SERDOURA, 2007:149).

Segundo a CCDD-LVT (2003:7), avenidas e ruas “constituem um conjunto de espaços lineares destinados fundamentalmente à circulação e permanência de pessoas, e à circulação e estacionamento de veículos; as avenidas e ruas destinam-se ao uso misto de pessoas e veículos (com exceção das ruas de uso pedonal).”

De acordo com Kevin Lynch (1960), a rua é o local principal em que se forma a imagem da cidade, já que é por ela que os habitantes transitam e tem a oportunidade de observá-la e entendê-la. Segundo esse autor, as vias são os canais ao longo dos quais o observador se move, usual, ocasional ou potencialmente. As pessoas observam a cidade à medida que nela se deslocam e os outros elementos organizam-se e relacionam-se ao longo destas vias.

William Whyte, estudioso do comportamento humano em ambientes urbanos e consultor de planeamento urbano em Nova York durante a segunda metade do século XX, considerava os pequenos espaço urbanos de valor inestimável. E deu à rua essa mesma importância. Whyte usou uma linguagem poética para descrever a rua – “o rio da vida da cidade, o lugar de onde viemos” (Whyte *apud* PPS, s/d) – vinculando-a ao sentido da vida, da génese. Acrescentando, Whyte escreveu que a vida social nos espaços públicos contribui fundamentalmente para a qualidade de vida dos indivíduos e da sociedade (PPS, s/d).

É no EP que a vida nas cidades acontece. Onde as pessoas podem interagir entre si e com o ambiente. Há uma troca entre o EP e as pessoas, pois o mesmo assume características dos usos ali praticados, assim como também influencia esses mesmos usos. O EP é moldado segundo as dinâmicas que ali ocorrem e, por sua vez, também promove ou não outras dinâmicas – consoante a liberdade de circulação que dá às pessoas, consoante os espaços de estar e recreio, consoante o tratamento de elementos que determinam o conforto ambiental, enfim, consoante características que são definidas pelo seu desenho. Tudo isso culmina na relação das pessoas com o EP, que é determinante na vitalidade desse espaço.

Os olhares dos diversos autores aqui expostos demonstram que o conceito de EP pode ser abordado sob várias óticas, seja espacial, funcional ou social, permitindo chegar a uma diversidade de tipologias, que podem variar conforme o autor. Porém, são conceitos transversais, que se complementam, e refletem a variedade de parâmetros que influenciam o EP, imprimindo assim o seu carácter.

SUSTENTABILIDADE URBANA

O conceito de sustentabilidade provém do debate sobre o desenvolvimento sustentável, cujo marco inicial é a primeira Conferência Internacional das Nações Unidas sobre o Ambiente Humano, realizada em 1972 em Estocolmo. Desenvolvimento sustentável refere-se ao modo de desenvolvimento que tem como objetivo o alcance da sustentabilidade. Em 1987, a Comissão Mundial sobre Ambiente e Desenvolvimento, também conhecido como Relatório Brundtland, definiu desenvolvimento sustentável como o tipo de desenvolvimento que atende às necessidades da geração atual sem comprometer a capacidade das gerações futuras de atenderem suas próprias necessidades (CIC, 2008).

A sustentabilidade é o objetivo que o desenvolvimento sustentável pretende alcançar, sendo esse conceito de desenvolvimento, aquele que busca integrar aspectos económicos, sociais, culturais e ambientais da sociedade humana, com a preocupação principal de preservá-los, para que os limites do planeta, a habilidade e a capacidade das gerações futuras e os recursos naturais não sejam comprometidos (BRUNDTLAND, 1991). Este objetivo pressupõe uma visão global e integrada dos problemas, que promova uma gestão equilibrada dos recursos e que utilize as possibilidades que a tecnologia atual nos oferece (CCDR-LVT, 2003).

Esse é um dos paradigmas do mundo atual. Na arquitetura e no urbanismo, as exigências desse padrão têm-se acentuado, pois este setor tem grande importância para o desenvolvimento económico e social, mas causa grandes impactos ambientais, que ocorrem por meio do consumo excessivo de recursos naturais, pela grande necessidade de matéria-prima industrializada, pela geração de resíduos e pela modificação da paisagem, além dos impactos sociais, culturais e económicos (CBCS, 2007).

O planeamento estratégico do território e o urbanismo são indispensáveis para garantir um Desenvolvimento Sustentável, hoje entendido como a gestão prudente do espaço comum, que é um recurso crítico, de oferta limitada e com procura crescente nos locais onde se concentra a civilização. (CEU, 2003:2)

Transpondo o conceito de sustentabilidade preconizado por Brundtland, pode-se dizer que a sustentabilidade no urbanismo baseia-se no desenvolvimento de planos e projetos que respondam às necessidades dos cidadãos e que, simultaneamente coloquem o conhecimento e a tecnologia ao serviço do objectivo de minorar os impactes sobre o ambiente e de atender, de modo equilibrado, a quatro requisitos básicos: a adequação ambiental, a viabilidade económica, a justiça social e a aceitação cultural (CBCS, 2007). Implica sistemas e técnicas que promovam integração com o ambiente, sem esgotar os recursos naturais, preservando-os para as gerações futuras; além da adoção de soluções que propiciem desenvolvimento económico, preservação cultural e bem-estar social (CIC, 2008).

Nos anos noventa do século XX, na Europa, estabeleceram-se objetivos estratégicos para o desenvolvimento sustentável da cidade, passando estes pela necessidade de aproximar o centro da

cidade às periferias, pela melhoria da qualidade do EP e pela integração de dinâmicas sociais (SERDOURA, SILVA, 2006).

Mora (2009) refere que os espaços públicos urbanos devem possibilitar a integração dos cidadãos e das suas atividades, estimular o encontro, a estadia, o lazer e a cultura, o contato do ser humano com a natureza e a subsistência dos sistemas naturais no ambiente urbano. Num contexto mais alargado, a autora indica que os espaços públicos devem ser o palco para o desenvolvimento das necessidades coletivas e da vida pública, o gerador da identidade do local, determinante da sua paisagem, indissolúvel com a natureza, com as pessoas e suas dinâmicas.

A qualidade ambiental urbana está diretamente ligada ao acesso dos moradores à quantidade, qualidade e distribuição de espaços livres que possam permitir um saudável contato com a natureza, propiciando também possibilidades de socialização e expressão cultural; portanto, uma combinação entre conservação da natureza, conservação da flora e da fauna, conservação do solo, funções climáticas e as necessidades da população em relação à recreação e relaxamento (...). (FERREIRA, 2010:105)

Jing-xiao *et al.* (2010) mencionam a integração da biologia com a vida urbana e sugerem que o EP possui múltiplos objetivos e funções, como a ecologia, o entretenimento, a cultura e a estética. Os autores estabelecem seis princípios de planeamento do EP urbano, que indicam que o EP deverá considerar as características geográficas, meteorológicas e hidrológicas; enfatizar as características da região no que respeita à sua cultura, história ou memória histórica; respeitar as características da comunidade onde está inserida; responder aos desejos da população de forma igualitária, procurando não só a beleza, mas a variedade de atividades, a conveniência, o conforto e a segurança; ter um desenho adequado à localização e às atividades que se pretendem naquele espaço; manter uma permanente melhoria crítica e de avaliação do espaço, onde os cidadãos deverão ser consultados para fazerem suas avaliações e propostas (JING-XIAO *et al.*, 2010).

A inclusão social, a acessibilidade, a preservação do património cultural, a preservação ambiental, além do desenvolvimento socioeconómico sustentável são princípios fundamentais para a estruturação dos espaços públicos (BASCOVIS, 2010), explicitando o carácter holístico do planeamento urbano.

A CCDR-LVT elenca alguns princípios para os desenhos de espaços públicos e indica que “todos os elementos, estruturas do EP devem contribuir para a Sustentabilidade (...)” (CCDR-LVT, 2003:27). A Tabela 4 foi adaptada dos referidos princípios que constam do quadro “Parâmetros Específicos de Avaliação do Desempenho” (CCDR-LVT, 2003:27-29) e de parâmetros indicados pela Câmara da Indústria da Construção (CIC, 2008), pelo organismo *Project for Public Space* (PPS) e por Fernandes (2012).

Tabela 4 – Sustentabilidade no EP		
Aspecto	Indicador	Descrição
Ambiental	Conforto	Incorpora critérios de conforto ambiental (controlo de elementos de clima, ruído, limpeza e manutenção...), funcionalidade e ergonomia para todos os utentes (dimensionamento e posicionamento de equipamentos, infraestruturas,

		soluções de desníveis...).
	Acessibilidade	Oferece acessibilidade pedonal e facilidade de movimentação dentro do local e/ou de atravessamento do local e/ou ligação a outros locais.
	Mobilidade	Promove a integração dos usos e padrões de movimentação locais com as estruturas viárias e dos transportes públicos e respectivas estruturas de apoio.
	Resistência	Adequação de materiais, infraestruturas e equipamentos às solicitações do uso e desgaste (intensidade de utilização), aos elementos do clima e ao maior tempo útil de vida possível; implantação estável e segura.
	Recursos naturais	Utilização racional e integrada dos recursos naturais: (i) gestão da água (sistema de rega automáticos) e efluentes (canalização das águas pluviais para a rega); (ii) gestão da energia e emissões (fontes alternativas de energia - solar, eólica – na alimentação de equipamentos e serviços urbanos).
	Materiais e resíduos	Utilização de materiais endógenos e “amigos do ambiente” (de origem certificada, com baixas emissões de dióxido de carbono (CO ₂), com menor geração de resíduos durante a fase de obra, recicláveis e não poluentes, que cumpram normas de desempenho, que suprimam menores áreas de vegetação, que demandem menos energia e água, tanto na fase de construção, quanto de uso).
	Implantação	Que não comprometa, e sim que, valorize as estruturas e elementos naturais como a flora, a fauna, o clima, o ar, os rios e a topografia.
Económica	Dinamismo	Movimentação da economia local; atração de investimento e turismo.
	Diversidade	Propiciar práticas criativas e inovações.
	Robustez	Adequação de materiais, infraestruturas e equipamentos à prevenção do vandalismo.
	Resistência	Aplicação de materiais e acabamentos que diminuam o esforço de manutenção.
Social	Segurança	Promove a segurança pública, de pessoas e bens (espaços visualmente defensíveis no período diurno e noturno), e a segurança rodoviária.
	Acessibilidade	Atenção às expectativas e necessidades dos usuários, sem exclusão no uso do espaço de qualquer grupo social, contemplando soluções de

		apoio a pessoas com mobilidade reduzida.
	Adaptabilidade	Flexibilidade de adaptação a usos diversos e possíveis mudanças futuras (sociais, tecnológicas e económicas).
	Diversidade	Promove alternativas de vivência (apropriação ou uso em diferentes períodos e/ou por diferentes estratos da população), prosseguindo objetivos de socialização e de inclusão social.
	Qualidade de vida	Melhorar a qualidade de saúde pública ao melhorar a qualidade de circulação pedonal (diminuição de carros promove incremento na qualidade do ar, redução do ruído e melhoria no condicionamento físico dos cidadãos).
Cultural	Identidade	Promove o carácter formal e seus significados reconhecíveis (significados históricos, simbólicos, políticos).
		Promove os padrões característicos da cultura e do desenvolvimento local, facilitando dinâmicas sociais de apropriação do espaço (atividades culturais).
		Promove a criação de novos elementos de diferenciação (estruturas naturais, de comunicação, de iluminação, equipamento e arte pública).
	Continuidade	Proporciona uma boa integração no contexto e na malha urbana, por exemplo, através de uma boa interligação de percursos e espaços.
	Permeabilidade	Possibilita o reconhecimento de marcos que podem orientar o utente (vistas, pontos focais, referências paisagísticas, comunicativas, artísticas, arquitetónicas), no período diurno e noturno.
	Legibilidade	Estabelece uma definição clara de delimitações, por exemplo entre EP e privado ou entre espaços de usos incompatíveis.
	Aprazibilidade	Com qualidade visual, equilíbrio formal de elementos/produtos/sistemas do espaço e sua relação formal com a envolvente de forma intensa e aprazível.
	Diversidade	Promove a diversidade formal (elementos naturais e construídos).

Francis Tibbalds, citado por Serdoura e Silva (2006:6), considera que:

(...) o desenho do espaço urbano, para que nele venha a ocorrer vida urbana, deve respeitar as heranças do passado e inserir as novas intervenções no contexto existente, encorajar a diversidade de funções urbanas no espaço colectivo, encorajar a liberdade de circulação das pessoas no espaço público, satisfazer as

necessidades de fruição do espaço colectivo por todos os sectores sociais e evitar promover transformações em grande escala e em simultâneo.

Esse mesmo autor menciona que “os novos espaços urbanos deverão ser desenhados à escala do homem e satisfazer as suas necessidades, e terão de ser construídos com legibilidade e ‘durabilidade’, possibilitando interações entre as pessoas e o espaço público e vice-versa.” (SERDOURA, SILVA, 2006:6). E acrescenta: “(...) as zonas centrais da cidade assumem-se como importantes pólos, dado que proporcionam a oportunidade das pessoas se encontrarem (TIBBALDS, 1992). Por isso, os espaços públicos devem ser acessíveis a todos, independentemente da idade, capacidades, origens ou rendimento” (SERDOURA, SILVA, 2006:7).

Paddison e Sharp (2007) salientam que o direito aos espaços públicos na cidade também deverá considerar o estabelecimento de ligações entre os cidadãos e a natureza. Os elementos e estruturas naturais são fatores importantes no desenho e desenvolvimento dos locais e relacionam-se fortemente com a sustentabilidade (CCDR-LVT, 2003). “O projecto de desenho do espaço público deve privilegiar as soluções que fomentem a conservação e restauro do equilíbrio entre o ambiente urbano construído e os seus sistemas naturais” (CCDR-LVT, 2003:13).

Esta ligação, ambiente construído e natural, segundo Paddison e Sharp (2007), permite também a oportunidade para o desenvolvimento de atividades físicas, lembrando que “não é só o papel de cimentar harmoniosas relações sociais que o espaço público tem significado na vida da cidade” (FERNANDES, 2012:13).

Hoje, numa busca por uma melhor qualidade de vida, as cidades clamam por espaços onde as pessoas fiquem mais próximas, interagindo com seus pares, por ambientes urbanos saudáveis, também por lugares para o exercício físico, ou para a brincadeira através de jogos e folguedos (...). (BASCOVIS, 2010:3)

De acordo com Jan Gehl (2010), no livro *Cities for people*, todas as cidades possuem atividades necessárias, opcionais e sociais. As atividades necessárias são aquelas que todos têm de empreender e ocorrem independente da qualidade do EP, como a mobilidade e a recolha de resíduos, por exemplo, e costumam ser as mesmas em qualquer lugar do mundo. Atividades opcionais são atividades recreativas, como passear, apreciar paisagem, descansar, *etc.* e as atividades sociais são fruto da interação das pessoas no EP.

Conforme verificamos na Figura 1, Gehl (2010) define espaços de grande qualidade como aqueles onde as atividades necessárias ocorrem sensivelmente com a mesma frequência que em espaços públicos de baixa qualidade, embora as pessoas escolham despende mais tempo na sua prática. Ademais, ocorre um aumento significativo do número de atividades opcionais e conseqüentemente, um incremento de atividades sociais. Portanto, as cidades com boa qualidade têm espaços públicos que promovem um maior número de atividades opcionais, como espaços para circular a pé ou de bicicleta, para estar, parques, praças e áreas para a prática de desportos (CPP, 2010).

O desejo das pessoas em realizar determinadas atividades é condicionado pela qualidade do ambiente urbano existente e/ou pelas condições climáticas que se verificam no momento, caso ambas condições permitam, além das atividades necessárias, serão executadas atividades opcionais no EP, que influenciarão as atividades sociais. Segundo Gehl (2010), os espaços públi-



Figura 1 – Atividades necessárias, opcionais e sociais
 Fonte: <http://cidadespapessoas.com.br/>

cos de qualidade reduzida são aqueles onde ocorrem principalmente atividades necessárias, limitadas atividades opcionais e conseqüentemente pouca atividade social (Figura 1) (Cidade para pessoas, s/d).

Uma das características das cidades animadas, seguras, sustentáveis e saudáveis – características elencadas por Gehl (2010) e citadas anteriormente – são as boas oportunidades para os pedestres e ciclistas. Um grande número de valiosas oportunidades sociais e recreativas surge naturalmente quando é reforçada a vida a baixa velocidade. Há contato direto entre as pessoas e a comunidade envolvente, o ar fresco, o tempo ao ar livre, os prazeres espontâneos da vida, as experiências e as informações. A caminhada é uma forma especial de comunhão entre as pessoas que compartilham o EP, assim como transitar de bicicleta, e delas com o espaço natural e construído (GEHL, 2010).

A mobilidade a pé e de bicicleta apresenta inúmeros benefícios ambientais, econômicos e sociais diretos, do ponto de vista individual, e indiretos, do ponto de vista da comunidade, conforme pode ser visto na Tabela 5 (IMTT, 2011):

Tabela 5 – Mobilidade a pé e de bicicleta (IMTT, 2011)	
Benefícios diretos (individual)	<ul style="list-style-type: none"> sobre a saúde, proporcionando estilos de vida menos sedentários, mais saudáveis; segundo a Organização Mundial de Saúde, a qualidade de vida do cidadão aumenta, com a melhoria da sua condição física e mental; maior segurança pessoal, quando o número de pessoas no EP é mais significativo; econômicos, que incluem a redução dos custos associados ao transporte e saúde.
Benefícios indiretos (comunidade)	<ul style="list-style-type: none"> ambientais, onde se incluem os benefícios associados à redução do congestionamento urbano, redução das emissões de CO₂, redução do ruído associado ao tráfego motorizado; econômicos, através da melhoria da atratividade e competitividade e

	<p>da redução dos custos assumidos pelo Estado associados à saúde;</p> <ul style="list-style-type: none"> • melhoria da vivência urbana através da contribuição para a redução de comportamentos antissociais; • contribuição para uma sociedade mais equitativa, que ofereça aos cidadãos diferentes oportunidades de deslocação; • aumento da vivência do EP.
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

As deslocações pedonais no EP, a sua vivência e as relações sociais que aí têm lugar, estão directamente relacionadas com o ambiente rodoviário, quer no que se prende com a segurança das deslocações, quer no que se refere aos aspectos que atribuem qualidade ao ambiente urbano. Os efeitos do tráfego rodoviário são conhecidos há muito e, em 1981, Don Appleyard refere que "o número de interações sociais numa rua está directamente relacionado com o número de automóveis que por lá passam" e sublinha que "as ruas são o elemento mais importante do ambiente urbano". O conceito de "livable streets", do mesmo autor, considera que as ruas deviam ser desenhadas tendo como principais preocupações a vivência do espaço urbano e as interações sociais. (IMTT, 2011:11)

Sendo a rua a tipologia de EP que estrutura a forma urbana, é ela a mais notória e utilizada entre os espaços públicos. Grande parte das barreiras à acessibilidade pedonal existentes nas ruas são consequência do tráfego automóvel, quer devido às situações de conflito potencial, quer pelas consequências directas sobre os espaços destinados às pessoas e a qualidade do ambiente urbano, como a redução da largura dos passeios, o estacionamento abusivo, o ruído, a poluição atmosférica, entre outros. (IMTT, 2011)

Os passeios têm um papel fundamental, pois nele transitam os pedestres, que dão vida às cidades. Jane Jacobs, uma apoloquista da vida urbana, ao tecer considerações sobre a rua, defende que "a calçada [ou passeio] deve ser utilizada praticamente sem interrupção" (CHOAY, 1997:294), pois a autora já havia verificado que o automóvel era um condicionante do desenho da cidade, fragmentando o EP, e a urbanização estava orientada para os carros e não para as pessoas.

Permitir a convivência saudável entre pedestres, ciclistas e o sistema viário é fator importante para promover a sustentabilidade dos espaços públicos, em todas as suas vertentes. Existem maneiras de definir espaços distintos e partilhados entre as modos de deslocação no EP, que resultam num ambiente amigável que promove o uso da bicicleta e a deslocação a pé, através das áreas pedonais e de áreas partilhadas de baixa velocidade.

"A teoria do 'Movimento Natural' de Hillier explora a relação entre os movimentos essencialmente pedonais e a configuração do espaço urbano, bem como entre fluxos pedonais e usos do solo." (SERDOURA, SILVA, 2006:6) A acessibilidade e o carácter dos espaços urbanos são importantes: por exemplo, um fluxo pedonal num ambiente pouco amigável pode ser expressivamente melhorado se o espaço se tornar mais amigável do ponto de vista pedonal (SERDOURA, SILVA, 2006).

As cidades necessitam de espaços que promovam acessibilidade a todos os cidadãos (BASCOVIS, 2010:3). Verifica-se uma preocupação em incentivar processos de desenho do EP no sentido de oferecer a cidade a todos; também devem ser ultrapassadas as barreiras físicas que

condicionam o acesso e a movimentação de pessoas com mobilidade reduzida, quer decorra da sua situação no ciclo de vida (crianças e idosos), quer estejam incapacitadas (permanente ou temporariamente) de se movimentarem normalmente (SERDOURA, SILVA, 2006:7).

Todos esses esforços de facilitar e promover o uso dos espaços públicos por cidadãos de qualquer faixa etária, condição social, de mobilidade, etc., propiciam práticas criativas e inovações, fruto da diversidade e da aglomeração de pessoas (LEITE, 2013b). Da mesma forma, propiciam segurança. Jane Jacobs defende que “são necessários olhos para vigiar a rua, os olhos daqueles que podemos chamar de seus proprietários naturais” (CHOAY, 1997:294). Os olhos dos transeuntes dão segurança à rua e conferem também animação. Não há cidade sustentável sem a desejável sociodiversidade territorial: o lugar em que pessoas de todos os níveis sociais moram, trabalham, compram e convivem (LEITE, 2013a).

A inclusão da diversidade de pessoas no espaço público, inicia-se no processo do planeamento urbano. Um importante fator para a sustentabilidade no urbanismo é a participação pública. Quando as intervenções urbanas são amplamente discutidas, desde o planeamento, debatendo propostas iniciais, de forma a dar voz ao maior número de pessoas e organizações (modelo *botton-up*), as soluções alcançadas permitem que a implementação obtenha a apropriação devida pela comunidade, pois as soluções encontradas surgem a partir de todos os intervenientes. Em Portugal, na generalidade, a participação pública neste âmbito faz-se no modelo *top-down*, ou centralizado. As propostas são apresentadas à comunidade para consulta a partir de um estudo predefinido por técnicos (seja um estudo preliminar de projeto ou até uma fase mais avançada do mesmo), que permite somente a discussão de um modelo prévio, restringindo a participação àquela solução. Neste caso, a participação pública legitima as decisões tomadas *a priori*. No modelo *botton-up* de participação, a génese do processo funciona como um *brainstorming* dos diversos atores, revelando soluções variadas, que podem vir até a ser conjugadas, e também impedimentos, que tratados previamente, contornam resultados indesejados e conseqüentemente minimizam ou eliminam custos – sejam eles económicos, sociais, ambientais ou culturais – desnecessários.

O conceito de sustentabilidade é transversal, dá-se em diversas escalas – dos materiais aos edifícios, do quarteirão à cidade. Nesse contexto, o espaço público deve ser um instrumento do desenvolvimento sustentável, sendo planeado para respeitar e incrementar os pilares da sustentabilidade, para que através do espaço público, as pessoas tenham acesso a melhores condições de serem bem integradas à vida na cidade, de forma a terem oportunidade de ali interagirem com os seus pares e com o ambiente, ao realizarem suas atividades cotidianas.

CASOS REFERENCIAIS

Este capítulo trata de casos de cidades que têm procurado introduzir práticas de urbanismo que demonstram a preocupação de tornarem-se “cidades para pessoas”, numa ação pontual ou alargada. Este exercício vem demonstrar a validade de alguns dos indicadores de sustentabilidade, elencados anteriormente.

Os casos foram ordenados segundo a região onde se encontram: primeiramente dois casos na Europa e posteriormente três casos nas Américas.

VITORIA GASTEIZ, ESPANHA

Vitoria Gasteiz é uma cidade espanhola, capital da província de Álava, no País Basco, que foi eleita Cidade Verde Europeia em 2012. Para alcançar esse título, a cidade implementou um conjunto de ações concretas em prol da sustentabilidade.

No contexto do EP, é importante citar que foi concebido um Plano de Mobilidade Sustentável: foi criada uma nova rede de transporte público (autocarros e elétricos) e foi feito um grande invés-



Figura 2 – Cinturão verde em Vitoria Gasteiz | Fonte: <http://goo.gl/uVQ698>



Figura 3 – EP para pessoas em Vitoria Gasteiz | Plaza de la Virgen Blanca | Fonte: <http://goo.gl/4NLwdg>

timento em infraestrutura para bicicletas, entre ciclovias e parques de estacionamento para esse tipo de veículo; foi implementada uma política de uso do solo misto, com diversificação de usos e ocupação de alta densidade ao longo de suas principais rotas de transporte (o adensamento das áreas já construídas permite a boa utilização da infraestrutura urbana e evita que o território das cidades se espalhe, o que gera custos elevados e diminuição das áreas verdes (Capelas Jr., 2013:56)); ampliação da cobertura vegetal na área urbana: foi criado um Cinturão Verde (Figura 2) no entorno do centro, que mantém o habitat natural e garante a toda a população o acesso fácil às áreas verdes (Programa Cidades Sustentáveis, s/d).

Há um indicador que mede a percentagem de habitantes que moram num raio de até 300 metros de distância dos serviços básicos (como saúde, escolas, comércio de proximidade) e espaços e estruturas para atividades culturais e de lazer (Figura 3) (Capelas Jr., 2013:56), que reflete a, já citada e importante, diversidade de usos do local. Em Vitoria-Gasteiz, 90% da população, de 240 mil habitantes, vive nessas condições (European Commission – Environment, s/d).

COPENHAGA, DINAMARCA

Depois de muitos anos diminuindo áreas pedonais, Copenhaga foi uma das primeiras cidades da Europa a enfrentar esse problema no início da década de 1960 e começar a reduzir o tráfego de carros e lugares de estacionamento no centro da cidade, a fim de criar espaços públicos aprazíveis para as pessoas (GEHL, 2010).

Desde então, a cidade tem vindo a reestruturar sua rede viária, num processo gradual. Quanto mais o EP é disponibilizado e é reforçada a baixa velocidade, mais vida tem a cidade, gerando valiosas oportunidades sociais e recreativas. A mobilidade a baixa velocidade é uma forma especial de comunhão entre as pessoas que compartilham o EP (GEHL, 2010) e delas com o espaço natural e construído.

Strøget (Figura 4), uma importante e tradicional rua de Copenhaga foi transformada em uma das maiores ruas exclusivas para pedestres, ainda em 1962. Depois de pouco tempo de implementado, o projeto demonstrou uma aceitação mais rápida que se esperava. O número de

pedestres aumentou 35% no primeiro ano, pois a rua tornou-se mais confortável para caminhar. Desde então, mais ruas foram convertidas para o tráfego de pedestres e para a vida da cidade, e, um a um, os lugares de estacionamento no centro da cidade foram transformados em praças que acomodam vida pública. Esses espaços públicos convidam as pessoas a andar pela cidade, a usufruir do espaço comum da cidade, resultando num novo padrão urbano (GEHL, 2010).

O mesmo acontece com as bicicletas. Copenhaga convida os ciclistas a circularem (Figura 5), pois tem uma boa rede de ciclovias, que são efetivamente um sistema de transporte seguro e alternativo. Em 2008, os ciclistas da cidade eram responsáveis por 37% das ligações para o trabalho e a escola (GEHL, 2010:10).



Figura 4: Rua Strøget – Copenhaga | Fonte: <<http://goo.gl/Fhoyse>>



Figura 5 – Ciclistas em Copenhaga | Fonte: <<http://goo.gl/umckWd>>

NOVA IORQUE, EUA

Em 2009, Michael Bloomberg, na altura presidente da câmara de Nova York, iniciou um plano para melhorar a qualidade dos espaços públicos para as pessoas – pedestres e ciclistas, moradores e turistas. A proposta foi reabilitar ruas e avenidas (Figura 6) e criar dezenas de praças em diversos pontos da cidade (GAETE, 2014). Ainda antes disso, em 2007, foi iniciada a implementação de uma rede de ciclovias (Figura 7). Daquele ano até 2013, foram construídos 578km de ciclovias (BRISOLLA, 2014).

Quando a velocidade do automóvel excede os 35 quilômetros por hora, a qualidade humana nas ruas começa a diminuir; o barulho aumenta, tornando as conversas mais difíceis; além do perigo que cresce de forma exponencial. (...) Quando as pessoas começam a evitar a rua, aquele ciclo virtuoso de gente atraindo gente se perde, até que, por fim, isso tudo desaparece. (WHITE *apud* LAMAS, 2013:91)

Em 2009, a Times Square foi fechada para os carros (Figura 8). Foram instaladas praças temporárias com o objetivo de aumentar a segurança para os pedestres e diminuir o trânsito de veículos. A medida implementada em caráter temporário, teve uma ótima aceitação e em fevereiro de 2010, tornou-se permanente, levando a um grande aumento tráfego de pé, receitas para as lojas locais e uma diminuição de acidentes de trânsito (CRUZ, 2014). Passados mais de 4 anos, a Times Square consolidou-se como um local para pedestres (GAETE, 2014).

O projeto urbano, que está a ser implementado em fases, valoriza o EP, que naquela zona é rodeado de edifícios emblemáticos, criando um ambiente de muita identidade para a cidade. Os passeios formam uma superfície ininterrupta e coesa, reforçando o papel icónico da Times Square como um palco ao ar livre para entretenimento, cultura e vida urbana (CRUZ, 2014). No trecho entre as avenidas 42 a 47, foram feitas cinco praças, tornando permanentes as melhorias temporárias iniciadas em 2009 (GAETE, 2014).

O presidente da Organização Transportation Alternatives, Paul White, acredita que ruas melhores são a proposta mais promissora para recuperar os centros urbanos. White acredita que até 2050 veremos a era das “ruas completas”, que fornecem espaço e prioridades para pedestres e ciclistas, proporcionando a convivência harmônica com o transporte público e também o privado. A exemplo disso, foram desenvolvidos na Holanda, os espaços *woonerf*³, que são áreas sem distinção entre passeio e rua e que priorizam a caminhada e a bicicleta. Esses espaços têm-se difundido também em outros países, como a Alemanha e os Estados Unidos. (LAMAS, 2013)

³ *Woonerf* têm sido implementados também em outros países. Só na Holanda e na Alemanha já foram executados mais de 3500 desses espaços. (LAMAS, 2013).



Figura 6: Herald Square (antes e depois) | Fonte: http://files.lsecities.net/files/2011/11/04_01.jpeg



Figura 7: Ciclovía no Queens | Fonte: <http://goo.gl/iocBU0>



Figura 8: Times Square | Fonte: <http://goo.gl/xhsc91>

BOGOTÁ, COLÔMBIA

Desde o início da década de 2000, muitas inovações urbanas foram feitas nos espaços públicos em Bogotá para priorizar as pessoas. De grande relevância, o Plano de Ordenamento Territorial (POT) de Bogotá, equivalente ao Plano Diretor Municipal (PDM), que foi aprovado em 2000 e revisto em 2003. Este plano abrange um mecanismo que obriga qualquer expansão urbana da cidade a ser precedida de um plano parcial – onde ficam delineadas as vias principais, os parques, as áreas protegidas e as áreas de equipamentos. O POT também define que 30% dos terrenos são destinados a habitação social.

Este mecanismo já originou os primeiros resultados na ordenação da expansão urbana. Como toda expansão é previamente planejada, foi evitada a expansão da cidade para locais desconectados da malha urbana (ROLNIK, 2013). Existem diversos parques (Figura 9) que oferecem às pessoas espaços de estar, lazer, descanso e também para a prática de esportes. São mais de 900 espaços livres públicos, como parques naturais, parques lineares, praças secas, parques temáticos. Há também um sistema de ciclovias que abrange grande parte da cidade e facilita a deslocamento praticamente para todas as áreas (Figura 10) (ROSSONE, 2013).

Em 2013, uma nova proposta de revisão do POT, com importantes alterações, foi levada a cabo, chegou a vigorar por quase 8 meses (SEMANA, 2014), porém foi suspensa provisoriamente em 2014. A revisão compreendia a extensão da obrigatoriedade de ceder 30% dos terrenos para moradia de interesse social, a todos os empreendimentos, e não somente às áreas de expansão. Outras propostas eram o incentivo à diversidade de usos do solo, abrindo oportunidade para comércio e pequenas indústrias em zonas residenciais, a restrição de construção nos limites da cidade (SEMANA, 2014), e a regulação dos estacionamentos, onde cada proprietário de imóveis teria direito somente a um lugar de estacionamento nos edifícios residenciais, para incentivar o uso do transporte público, entre eles o Transmilenio – BRT⁴ (*Bus Rapid Transit*) de Bogotá, que foi inaugurado em 2000⁵ – e a deslocamento a pé e de bicicleta⁶ (ROLNIK, 2013).

⁴ Foram criados por Curitiba, aperfeiçoados por São Paulo e melhorados, ainda mais, por Bogotá com as linhas expressas, faixas de ultrapassagem e mapas da rede. (MALUF *in* ROLNIK, 2011)

⁵ Transmilenio. Disponível em: <<http://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/historia>>. Acesso em: 11/11/2014.



Figura 9: Parque Ciudad Montes, Bogotá | Fonte: Jéssica Rossone



Figura 10: Ciclistas na Avenida Jiménez de Quesada, Bogotá | Fonte: Jéssica Rossone

⁶ Os pedestres, as bicicletas e o transporte público representam cerca de 75% das viagens diárias na cidade. (JARAMORENO, 2014)

SÃO PAULO, BRASIL

Nas metrópoles dos países em desenvolvimento, a urbanização roubou o espaço da paisagem natural. É o caso de São Paulo (Figura 11), onde o Tietê, cujas extensas planícies aluviais foram tomadas pelo betão, portanto, impermeabilizadas em trechos importantes do seu canal de escoamento, o que faz com que a cidade fique cada dia mais sujeita às cheias de seus rios e córregos (Medaglia, 2013).

Uma proposta – idealista, mas que provoca reflexão – é apontada pela Dra. Pérola Brocaneli, professora da Universidade de São Paulo: devolver as várzeas ao rio e seus afluentes (Figura 12). Esta mudança seria capaz de atuar no amortecimento das chuvas críticas e seria um sistema de refrigeração da cidade, composto por áreas verdes e húmidas. A sua proposta vai além de criar parques e áreas verdes nas margens do rio, mas visa transformar a lógica estrutural de São Paulo, que deixaria de ser viária e passaria a ser ecológica. Numa solução integrada de planeamento seria possível prever a diminuição da procura pelos carros particulares, já que serviços e lazer estariam melhor distribuídos e o transporte público seria mais eficiente. Além de recuperar o ambiente, seria formada uma rede de espaços públicos, onde atrações culturais e parques desportivos fariam parte das novas áreas verdes (Medaglia, 2013).

O novo Plano Diretor Estratégico (PDE) do Município de São Paulo foi aprovado em junho de 2014 e define diretrizes para orientar o desenvolvimento e o crescimento da cidade pelos próximos 16 anos. O objetivo principal pretendido é humanizar e reequilibrar a cidade, aproximando a habitação e o emprego e combatendo as desigualdades socioterritoriais. Para cumprir esses objetivos, uma série de medidas foram traçadas, como: “valorizar o meio ambiente; orientar o crescimento da cidade nas proximidades do transporte público; qualificar a vida urbana na escala de bairro; promover o desenvolvimento econômico na cidade; preservar o patrimônio e valorizar as iniciativas culturais; e fortalecer a participação popular nas decisões dos rumos da cidade”⁷. São delineadas ações específicas, como requalificar os espaços públicos reaproximando a cidade das suas águas, promover a diversidade e a vida nos espaços públicos através da definição de usos mistos em edifícios ao longo dos eixos de transporte coletivo, locais prioritários para a transformação urbana (PPCSP, 2014).

Já de forma concreta, que vai ao encontro de algumas estratégias materializadas no PDE, o Projeto Centro Aberto (Figura 14), de requalificação dos EP da área central de São Paulo, utiliza uma metodologia que substitui as maquetes e desenhos, ao implementar em escala real e temporariamente soluções propostas coletivamente, em ações de participação pública, de modo que a população vivencie o projeto antes de ser executado em caráter definitivo (PPCSP, 2014).

⁷ PPCSP – Portal da Prefeitura da Cidade de São Paulo (2014), Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo. Disponível em: <<http://goo.gl/X23kUC>>. Acesso em: 20/11/2014.



Figura 11: Rio Tietê, São Paulo

Fonte: <http://viajeaquil.abril.com.br/materias/volta-ao-verde-rio-tiete>



Figura 12: Proposta para São Paulo

Ilustração: Jonatan Sarmento | Fonte: <http://viajeaquil.abril.com.br/materias/volta-ao-verde-rio-tiete>

OBJETO DE ESTUDO E OBJETIVOS

OBJETO DE ESTUDO

O objeto de estudo desta pesquisa é o EP do núcleo central da BA, no Concelho de Oeiras, delimitada a nascente pela Avenida dos Bombeiros Voluntários de Algés e pelo limite do Concelho, dado pela CRIL; a sul pela Avenida Marginal e pelo Jardim Municipal de Algés; a oeste pela Rua Filipa de Vilhena, pela Avenida da República, pela Rua Ernesto da Silva, pela Rua de Olivença, pela Rua Dr.º António Granjo, pela Rua dos Anjos e pela Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, que marca o eixo principal da mancha definida; a norte pela praça no fim daquela avenida e pela Rua Conde de Rio Maior (Figura 13).



Figura 13: Baixa de Algés | Fonte: Geoportal. Disponível em: <http://geoportal.cm-oeiras.pt/ver/mapas/epl>

Como já referido, o EP eleito para esta pesquisa é a rua, que tem vindo a resgatar a função de estadia e lazer, além de suporte para a mobilidade, e que também se distingue dos demais EP, como parques, praças e largos, por estruturar e trespassar toda a cidade, tornando-se assim ainda mais presente no cotidiano das pessoas.

OBJETIVO

A motivação desta pesquisa é o interesse em compreender a relação entre o EP e as pessoas e as implicações desta relação nos pilares da sustentabilidade, ou seja, como o desenho urbano das ruas, especificamente, pode influenciar a apropriação das pessoas a esse espaço, tornando-o aprazível para as mesmas, e de que forma o planeamento urbano pode permitir o desenvolvimento sustentável do EP.

Esta dissertação tem como objetivos: (i) identificar os indicadores de sustentabilidade no que respeita ao EP; (ii) analisar a evolução do uso e da morfologia do trecho selecionado, que reflete na apropriação do espaço pelas pessoas e conseqüentemente no incremento da sustentabilidade urbana; e (iii) fazer uma análise crítica do desenho urbano atual do referido EP, segundo os indicadores de sustentabilidade.

METODOLOGIA

Através de uma metodologia qualitativa, realizou-se um estudo exploratório, que permitiu conhecer e compreender o objeto da investigação (SOUSA, BAPTISTA, 2011). Os métodos utilizados foram: (i) pesquisa documental, (ii) visitas ao local, (iii) elaboração e aplicação de entrevistas a *stakeholders* da BA, (iv) elaboração e aplicação de questionários a utilizadores da BA.

A pesquisa documental se iniciou com a redução de dados, através da seleção, agregação segundo temas e ordenação dos mesmos. Esta análise inicial evidenciou sobre quais termos ou conceitos seria necessário debruçar. Encetou-se, assim, a revisão da literatura com a conceptualização de EP (Capítulo 2), sob o foco de diversos autores, cada qual demonstrando sua ótica, seja sociológica, formal, ambiental, *etc.*, mas todas numa complementaridade. Do mesmo modo, deu-se a classificação das tipologias de EP, conforme o entendimento de cada autor, também revelando complementaridade e algumas simultaneidades, como era de se esperar, entre as tipologias apresentadas por cada um. Por fim, restava abordar a tipologia de EP definida para o presente estudo, a rua, antes de partir para a conceptualização de sustentabilidade (Capítulo 3), de maneira geral e sob o olhar do urbanismo. Nesse ponto, a partir de princípios elencados pela CCDR-LVT (2003) e de parâmetros indicados pela Câmara da Indústria da Construção (CIC, 2008) e pelo organismo *Project for Public Space* (PPS, s/d), foi possível alcançar o objetivo (i), a identificação dos indicadores de sustentabilidade no EP, que se seguem (Tabela 6):

Tabela 6 – Sustentabilidade no EP	
Aspecto	Indicadores
Ambiental	Conforto
	Acessibilidade
	Mobilidade
	Resistência
	Recursos naturais
	Materiais e resíduos
	Implantação
Económica	Dinamismo
	Diversidade
	Robustez
	Resistência
Social	Segurança
	Acessibilidade

	Adaptabilidade
	Diversidade
	Qualidade de vida
Cultural	Identidade
	Continuidade
	Permeabilidade
	Legibilidade
	Apazibilidade
	Diversidade

Da pesquisa realizada até então, emergiram exemplos práticos da relação entre os espaços públicos, os indicadores de sustentabilidade e as pessoas, que suscitavam interesse em analisar, que resultaram no Capítulo 4 – Casos referenciais. Os casos foram ordenados segundo a localização, dois na Europa (Vitoria Gasteiz, Espanha, e Copenhaga, Dinamarca) e três nas Américas (Nova Iorque, Estados Unidos, Bogotá, Colômbia, e São Paulo, Brasil).

Enquanto decorria a pesquisa para compreender o lugar, sua história e evolução urbanística, que constam do Capítulo 7, foi feita uma visita prévia à BA, que permitiu uma aproximação ao lugar, ao ambiente e às pessoas. Essa visita foi importante para o planeamento da metodologia, nomeadamente para (i) a definição do EP a analisar na BA, (ii) a definição dos objetivos e a elaboração dos inquéritos, por questionários (a aplicar à população de transeuntes e utilizadores da BA) e por entrevistas (a aplicar a *stakeholders* específicos da BA). Estes instrumentos visavam caracterizar o conhecimento e percepções de aspectos a respeito do EP da BA. Segundo Carmo e Ferreira (1998:137), “o inquérito por questionário distingue-se do inquérito por entrevista essencialmente pelo facto de investigador e inquiridos não interagirem em situação presencial”.

Os *stakeholders* da BA foram definidos com o apoio da Engenheira Cristina Garrett, da Câmara Municipal de Oeiras (CMO): o Gabinete da Baixa de Algés (GBA) da Divisão de Projetos Especiais (DPE) da CMO, a Associação dos Comercial e Empresarial dos Concelhos de Oeiras e Amadora (ACECOA), o Centro de Arte Manuel de Brito (CAMB) – Palácio Anjos – o clube desportivo amador Sport Algés e Dafundo (SAD), o Núcleo de Acessibilidade e Mobilidade (NAM) da CMO e a União de Freguesias de Algés, Linda-a-Velha e Cruz-Quebrada/Dafundo (UFALC).

Foram elaborados os guiões das entrevistas (Anexo 1), adequados a cada entrevistado, com base nas informações que se pretendia obter de cada *stakeholder*. As entrevistas foram realizadas entre julho e setembro de 2014 e tiveram o formato livre, segundo a tipologia proposta por Madeleine Grawitz, que aplicam-se melhor ao estudo exploratório e situam-se num grau intermédio de informalidade e profundidade, com a finalidade de proceder a uma análise qualitativa de dados (CARMO, FERREIRA, 1998).

Para obter da população (que circula pontualmente ou diariamente) informação e percepção a respeito do EP da BA, foi elaborado um inquérito por questionário (*vide* Anexo 4), que foi aplicado entre os dias 25 de julho a 4 de novembro de 2014 (abrangendo dias de semana e dias de

fim-de-semana). O questionário foi validado pelos orientadores e pela supervisora da CMO. Foram distribuídos 140 unidades. Como a autora não tinha nenhuma relação anterior com a BA, previa-se que a abordagem para a aplicação dos questionários sofreria alguma dificuldade. Por este motivo, e também porque havia limitação temporal e financeira para as deslocações a Algés, optou-se por distribuir proporcionalmente a quantidade de questionários. Alguns foram entregues pessoalmente pela autora e os restantes através de terceiros – pessoas que detêm relação com a BA, que concordaram em aplicá-los (inclusive indicando a quantidade que convinha) e que foram devidamente instruídas a respeito dos objetivos e perguntas dos mesmos.

Os questionários distribuídos pela autora, num total de 40, foram direcionados a comerciantes e trabalhadores da BA, em estabelecimentos abertos para a via pública. Os mesmos foram entregues e elucidados e no mesmo dia, conforme combinado previamente, houve a abordagem para a recolha. Porém, grande parte deles foi recolhida em branco. Os restantes questionários foram encaminhados para: i) 10 para a Biblioteca Municipal, a cargo do Dr.º Bruno Eiras ii) 20 para o CAMB, através da Dr.ª Ana Guerreiro foi feita uma sessão de esclarecimento com os colaboradores da equipe de Atendimento, visto que o mesmo foi aplicado também aos visitantes; iii) 25 para o SAD, a cargo do Dr.º João Pista; iv) 15 para o Centro de Dia de Algés, ficando sob a responsabilidade da administrativa Anaís Mota, com o intuito de aplicá-lo entre colaboradores e utentes; v) 15 para a UJFALC, sob a responsabilidade da D. Sónia; vi) 25 para uma moradora do Município de Oeiras, que frequenta a BA e que nela tem muitas relações de amizade e de trabalho, a Sr.ª Paula Gutkin.

Conforme Carmo e Ferreira (1998), um dos grandes problemas dos inquiridos por questionário é a elevada taxa de não-respostas, e esta foi uma dificuldade encontrada nesta pesquisa, receber de volta os questionários preenchidos, limitando-se, assim, a 59, o equivalente a 42% do total distribuído. A recolha dos questionários foi feita em duas visitas e por correio, conforme combinado com cada responsável.

A análise do conteúdo das entrevistas e das respostas a questões abertas dos questionários foi feita de acordo com Bardin (2009:33), através de “um conjunto de técnicas de análise das comunicações que utiliza procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens”. As questões fechadas do questionário foram analisadas por estatística simples, sendo calculadas médias aritméticas. Para a questão do inquirido que avalia a percepção relativa dos inquiridos relativamente a aspectos específicos do EP da BA mediante uma escala (0 a 5), foi feito o somatório das pontuações dadas a cada item. Realizou-se a análise descritiva do conteúdo dos questionários, a fim de sistematizar essas informações e agregá-las, juntamente com a análise de conteúdo obtida das entrevistas, encontrando-se no capítulo que trata os resultados e sua interpretação, o Capítulo 7 – Caracterização de Algés.

As entrevistas gravadas, com a autorização dos entrevistados, foram transcritas (*vide* Anexo 1), procedendo-se a seguir a uma primeira “leitura flutuante” (BARDIN, 2009:56), que o próprio nome explicita o sentido, sendo então destacadas, no próprio texto, frases que explicitaram informações importantes. Numa segunda leitura, cuidadosa, foi possível classificar os assuntos segundo critérios de referência (BARDIN, 2009) a fim elaborar uma sinopse (*vide* Anexo 2). Segundo Isabel Guerra (2006:73), “as sinopses são sínteses dos discursos que contêm a mensagem essencial da entrevista e são fiéis, inclusive na linguagem, ao que disseram os entrevistados”. Foi

elaborado um quadro baseado nos exemplos descritos por aquela autora, onde foi feita a sinopse de cada entrevista e de onde emergiram os assuntos a reter (Tabela 7).

Tabela 7 – Análise de conteúdo dos inquéritos por entrevista			
Problemáticas	Palavra(s)-chave	Síntese	Excertos da entrevista

CARACTERIZAÇÃO DE ALGÉS, MUNICÍPIO DE OEIRAS

O LUGAR

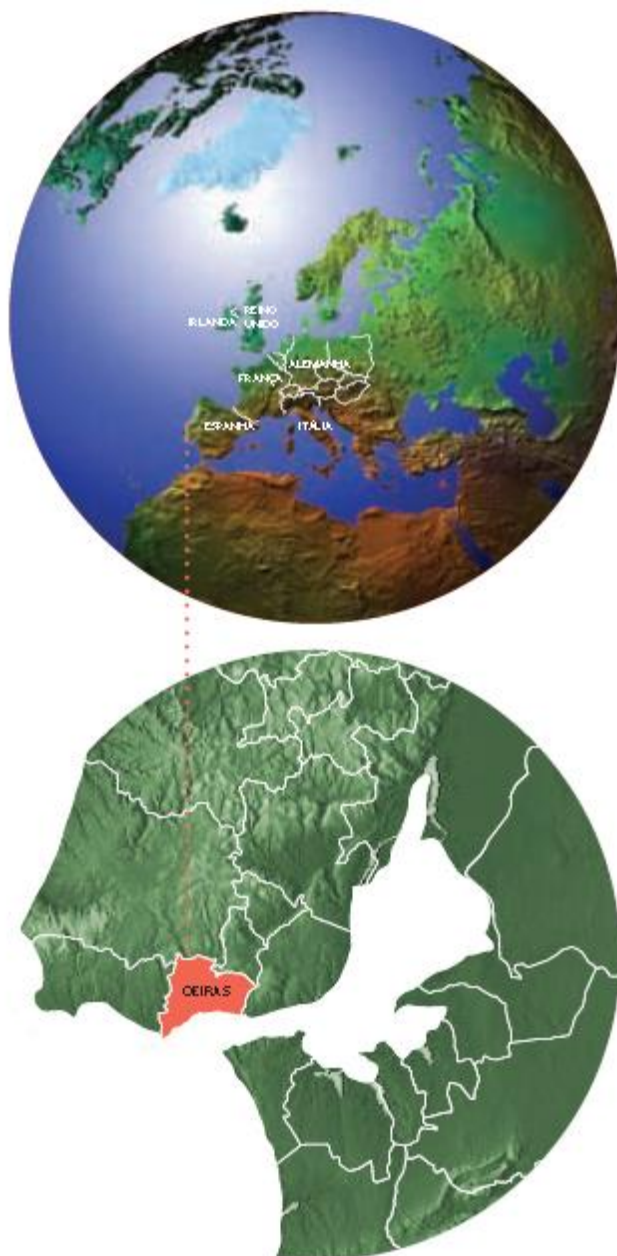


Figura 14: Enquadramento geográfico
Fonte: MO (2013:11)

O Concelho⁸ de Oeiras está inserido na Área Metropolitana de Lisboa (AML), situado na margem norte do rio Tejo, sendo delimitado a Norte e a Oeste pelos concelhos de Sintra e Cascais, a leste pelos concelhos de Lisboa e Amadora e a Sul pelo rio Tejo, perfazendo uma frente ribeirinha com cerca de 9 km de extensão (Figura 3). Este é constituído por 5 freguesias: União das Freguesias de Algés, Linda-a-Velha e Cruz Quebrada/Dafundo, União das Freguesias de Carnaxide e Queijas, União das Freguesias de Oeiras e S. Julião da Barra, Paço de Arcos e Caxias, Freguesia de Barcarena e Freguesia de Porto Salvo, com uma população total de 172120 habitantes (dados de 2011) (MO, 2013).

Oeiras é um concelho marcadamente urbano, fruto de uma localização privilegiada face a Lisboa, o que promoveu o crescimento e a expansão dos aglomerados urbanos; pelo modo de vida dos seus residentes, pelas atividades que caracterizam o seu território, pela paisagem que progressivamente se urbanizou desde as últimas duas décadas do século XX. Apesar disso, o concelho não se apresenta como um território indiferentemente urbanizado, sendo notória a individualidade e identidade dos aglomerados que o preenchem (MO, 2013).

⁸ “Subdivisão do distrito administrativo composta de uma ou mais freguesias”. Disponível em: <www.priberam.pt>. Acesso em 09/10/2014.



Figura 15: Freguesias de Oeiras | Fonte: MO (2013)

No Município⁹ de Oeiras, a BA é a região mais dinâmica e pujante, conforme descreve o Guia de Comércio e Turismo da Baixa Comercial de Algés (DPE, 2006), e que também foi atestado por vários entrevistados, conforme será descrito mais adiante. Há uma grande vivacidade, com intenso movimento de pessoas, que é o motor principal deste estudo – cidades para pessoas – o que justifica a eleição dessa zona para objeto deste estudo.

Algés situa-se a sudeste do Concelho de Oeiras e faz fronteira com o Concelho de Lisboa, a leste, com Carnaxide, a norte, com Linda-a-Velha, a Noroeste, com a Cruz Quebrada/Dafundo a Sudoeste e com o Rio Tejo a Sul. Algés pertence à União das Freguesias de Algés, Linda-a-Velha e Cruz Quebrada/Dafundo. Esta freguesia tem uma população de 48665 habitantes, segundo o Censo 2011 (INE, s/d) (Figura 15).

⁹ “Circunscrição territorial em que se exerce a jurisdição de uma vereação”. Disponível em: www.priberam.pt. Acesso em: 09/10/2014.

A HISTÓRIA

A origem de Algés remonta ao tempo da ocupação árabe, tendo sido estabelecido um pequeno aglomerado, até ao século XIV, na parte mais elevada da atual vila, hoje conhecida por Algés de Cima. Nas suas origens, o Concelho de Oeiras, como um todo, baseava-se nas explorações agrícolas. Em Algés, os principais cultivos eram de produtos hortícolas e pomares, que já se encaminhavam para o abastecimento de Lisboa (MO, 2013).

Ainda nos séculos que precederam a formação do concelho¹⁰, ordens religiosas fixaram-se em Oeiras e deixaram importantes heranças patrimoniais, como o Palácio Ribamar¹¹ em Algés. No século XVI, durante o reinado do Rei D. Manuel, dá-se ocupação dos terrenos da encosta até ao vale da Ribeira de Algés, momento em que se inicia a construção de fortificações ao longo da margem direita do Rio Tejo. É também nesse século, que se dá o início do desenvolvimento de alguma atividade industrial e comercial. Durante os séculos XVII e XVIII, começam a ser construídos palácios e grandes quintas destinadas ao recreio e à exploração agrícola, como a Quinta do Marquês de Pombal e 1º Conde de Oeiras (MO, 2013). A partir deste momento, a história do Concelho de Oeiras fica ligada a esta importante personagem da história de Portugal (PMO, 2013).

No século XIX assinala-se o declínio da atividade agrícola no concelho e o surgimento de algumas indústrias. É na primeira metade desse século, com a revolução liberal, que se dá a extinção das ordens monásticas e o crescimento da burguesia. Devido a sua proximidade à capital, Algés é muito procurada para os banhos de mar, tornando-se assim uma região em voga. Vê-se o aumento do número de casas apalaçadas com função de recreio nessa zona balnear, como o Palácio Anjos, que data da segunda metade do século XIX (DPE, 2006).

Algés, no final do século XIX, é uma zona de charme. Era a região de veraneio das pessoas da classe alta lisboeta. Como não havia comboio (...), tinham que ter transportes próprios. Algés era destacada da cidade. E portanto, só quem tinha mesmo transportes próprios é que podia se deslocar até aqui, então aí que estava reservada à classe alta.¹²

Em 1886, foi construída uma nova Estrada da Circunvalação, em substituição a uma mais antiga e interior a Lisboa, devido à expansão daquele município. Essa nova estrada, que definiu o atual limite geográfico do Concelho de Lisboa, iniciava-se em Algés (DPE, 2006). Também a assinalar é a inauguração em 1889 da linha de caminho-de-ferro de Cascais, com o comboio a vapor. Como consequência da construção e expansão desta linha, instalam-se no concelho um conjunto de unidades industriais (MO, 2013). A realização do aterro na zona ribeirinha, destinado à instalação da via-férrea, criou as condições para a ocupação da parte mais baixa de Algés. Este fato promoveu e dinamizou o crescimento deste aglomerado urbano, onde um importante núcleo

¹⁰ O Concelho de Oeiras foi criado no século XVIII.

¹¹ Antigo Convento São José de Ribamar, fundado em 1559. O Convento inicial, de construção precária, ruiu em 1595, sendo posteriormente reconstruído. (Portal CM Oeiras. Disponível em: <<http://goo.gl/KP658m>>. Acesso em: 14/10/2014.

¹² *Personal Communication*, Dr^a Ana Guerreiro, CAMB.

comercial e de lazer¹³ se desenvolveu em função dessas novas infraestruturas (DPE, 2006). Nesta altura, Algés é muito procurada por banhistas, como local para recreio e lazer, em consequência da melhor acessibilidade.

Com o advento do comboio, com a construção do comboio, vieram [para Algés] as pessoas com menos posses, de Lisboa, para fazer praia. Porque a praia de fato tinha grandes qualidades terapêuticas. Eles [classe alta lisboeta] começaram a não gostar da vizinhança que vinha pelo comboio e muitas das famílias começaram a vender suas casas. E também Policarpo Anjos [Palácio Anjos] fez a mesma coisa.¹⁴

No século XX, a construção da Estrada Marginal entre Lisboa e Cascais associada à dinâmica balnear e turística instalada na Costa do Sol no século XIX aceleram a expansão dos centros urbanos, surgindo na faixa litoral do concelho pequenos “chalets” e moradias de recreio (MO, 2013). Em Algés abriu-se a Avenida da República que ligava a zona ribeirinha à Algés de Cima. Anos mais tarde, faz-se a Avenida dos Combatentes da Grande Guerra (DPE, 2006), o eixo principal da BA (Figura 16).

Essas novas vias de acesso são responsáveis pela promoção da ocupação urbana e pela definição do perfil do lugar, em termos de atividades económicas e oferta de equipamentos. Apesar do desenvolvimento de Algés estar profundamente relacionado com a proximidade à capital, esta situação não lhe retirou a identidade própria, pois veem-se preservados importantes



Figura 16: Algés no início do século XX – Fonte: <http://goo.gl/LU1trs>

¹³ Em 1895 foi inaugurada a Praça de Touros de Algés, por iniciativa do Clube Tauromáquico de Lisboa, tendo sido demolida em 1974, e data de 1915 a fundação da importante agremiação desportiva Sport Algés e Dafundo (DPE, 2006).

¹⁴ *Personal Communication*, Dr^a Ana Guerreiro, CAMB.

exemplares do património arquitetónico¹⁵ (MO, 2013).

(...) foi nos anos 20, que começaram a serem expropriadas as partes marginais da quinta [Miramar, atual Palácio Anjos]. Esta Avenida dos Combatentes [da Grande Guerra], até ao prédio do outro lado, ainda era área da Quinta Miramar. Vê-se pelo tipo de prédios que são anos 20. Portanto, dá para perceber em que época que aquilo foi construído. A altura em que foi expropriado para haver a avenida aqui e construir os prédios. Portanto, o concelho foi começando a expropriar para crescer urbanisticamente. Havia na altura em que a família vendeu este terreno todo, penso que foi nos finais dos anos 20, 30, a intenção de lotear toda a quinta e construir aqueles prédios... Felizmente isto depois não aconteceu.¹⁶

Os anos 20 trouxeram sensíveis alterações à vida em Algés. Surgem os primeiros bairros ao longo da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, onde encontravam-se restaurantes, cabarés e um casino, “The Splendid Foz Garden” (DPE, 2006), instalado no Palácio Ribamar (atual Biblioteca Municipal).

Com o passar dos anos, as atividades económicas concentram-se em Lisboa, impulsionando o mercado de trabalho. Consequentemente há o abandono da população para os novos bairros residenciais no entorno da capital e com boa acessibilidade. Os meados do século XX caracterizaram-se pela expansão demográfica do Concelho de Oeiras, com um expressivo crescimento do ritmo de construção de zonas habitacionais e respetivas áreas para equipamentos e infraestruturas (MO, 2013).

Atendendo à expansão dos aglomerados urbanos, e aos acréscimos populacionais verificados (em 1950 a população do Concelho de Oeiras ultrapassa os 53 mil habitantes) é publicado em 1948 o Plano de Urbanização da Costa do Sol (P.U.C.S.) que constituiu o documento orientador do processo de desenvolvimento urbanístico na região até à entrada em vigor do Plano Diretor Municipal na década de 90 (MO, 2013:42-43).

No entanto, fruto da pressão populacional exercida sobre os aglomerados com melhores ligações a Lisboa, principal polo empregador do país, assiste-se na década de 60 ao surgimento de grandes urbanizações. O processo de crescimento das áreas urbanas avança em todas as direções, privilegiando certos eixos dotados de maior acessibilidade, como a linha de caminho-de-ferro, a Estrada Marginal e Autoestrada Lisboa – Cascais (MO, 2013). Dada a sua proximidade e acessibilidade a Lisboa, Algés foi dos primeiros lugares do Concelho de Oeiras a transformar-se em área residencial de grande densidade, através de uma densificação intensiva da malha existente, com a construção de edifícios representativos de diversos momentos (MO, 2013) à custa da destruição de algum edificado da época, enquanto o crescimento simultaneamente migra para a zona da antiga ribeira de Algés – Miraflores (DPE, 2006).

¹⁵ Como o Palácio Ribamar, atual Biblioteca Municipal, e o Palácio Anjos, Centro de Arte Manuel de Brito.

¹⁶ *Personal Communication*, Dr^a Ana Guerreiro, CAMB.

ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E PLANEAMENTO URBANÍSTICO

Atualmente, o ordenamento do território do Concelho de Oeiras é orientado:

- pelo Plano Director Municipal (PDM);
- por 5 Planos de Urbanização (PU), que concretizam, “numa determinada área do território, a política de ordenamento do território e urbanismo, estabelecendo um quadro de referência para a aplicação das políticas urbanas e definindo a estrutura urbana, o regime de uso do solo e os critérios de transformação do território” (CCDRC, s/d);
- por 16 Planos de Pormenor (PP), que “desenvolve e concretiza as propostas de ocupação de uma área do território municipal, estabelecendo regras sobre a implantação das infra-estruturas e o desenho dos espaços colectivos, a forma da edificação e a sua integração paisagística, a localização e inserção de equipamentos colectivos e a organização espacial de outras actividades.” (CCDRC, s/d);
- por 2 Regulamentos: Plano de Salvaguarda do Património Construído e Ambiental do Concelho de Oeiras e Regulamento Municipal de Edificação e Urbanização;
- por 2 Planos Estratégicos: Agenda 21 Local¹⁷ e Habitar Oeiras – Plano Estratégico de Habitação;
- por 1 Estudo de Mobilidade e Acessibilidade (EMA), elaborado no âmbito da revisão do PDM em vigor (DPGU, 2012).

É importante referir que a BA não está abrangida nos atuais PU e PP (Figura 17).

O PDM de Oeiras, aprovado em 1994, foi desenvolvido a partir da carência da definição de uma linha de orientação com uma visão global e integrada. Até aos anos 80, o planeamento urbano do Concelho de Oeiras retratava as características de um território dormitório que a forte pressão urbanística, fruto da proximidade a Lisboa, lhe infundia. Até então, o planeamento urbano de Oeiras traduzia-se em intervenções setoriais, embora firmadas “em perspetivas relativamente integradas, não apresentavam a abrangência necessária para modificar e antecipar fenómenos suscetíveis de condicionar esse desenvolvimento, e projetar cenários futuros direcionados a uma afirmação e posicionamento territoriais” (MO, 2013, p. 236).

O PDM procurou definir um modelo de ordenamento, traçado para um horizonte temporal de 10 anos, apoiado, nos seguintes objetivos:

- Afirmar o Concelho como um espaço de qualidade residencial e de prestígio;
- Promover o desenvolvimento do terciário superior (...);
- Resolver os estrangulamentos ambientais e salvaguardar o património paisagístico, histórico e cultural;
- Reforçar a integração territorial do espaço concelhio, tendente a dar-lhe dimensão de vida de um espaço-cidade e reforçando, ao mesmo tempo, a identidade física e cultural dos seus aglomerados (MO, 1992:28).

¹⁷ A Agenda 21 Local de Oeiras foi aprovada no ano 2000. Em 2004, foi tomada a decisão da sua revisão. A versão revista, Oeiras 21+, esteve em vigor durante o período de 2008 a 2013, estando prevista nova revisão no ano de 2014 (POEIRA *et al.*, 2009).

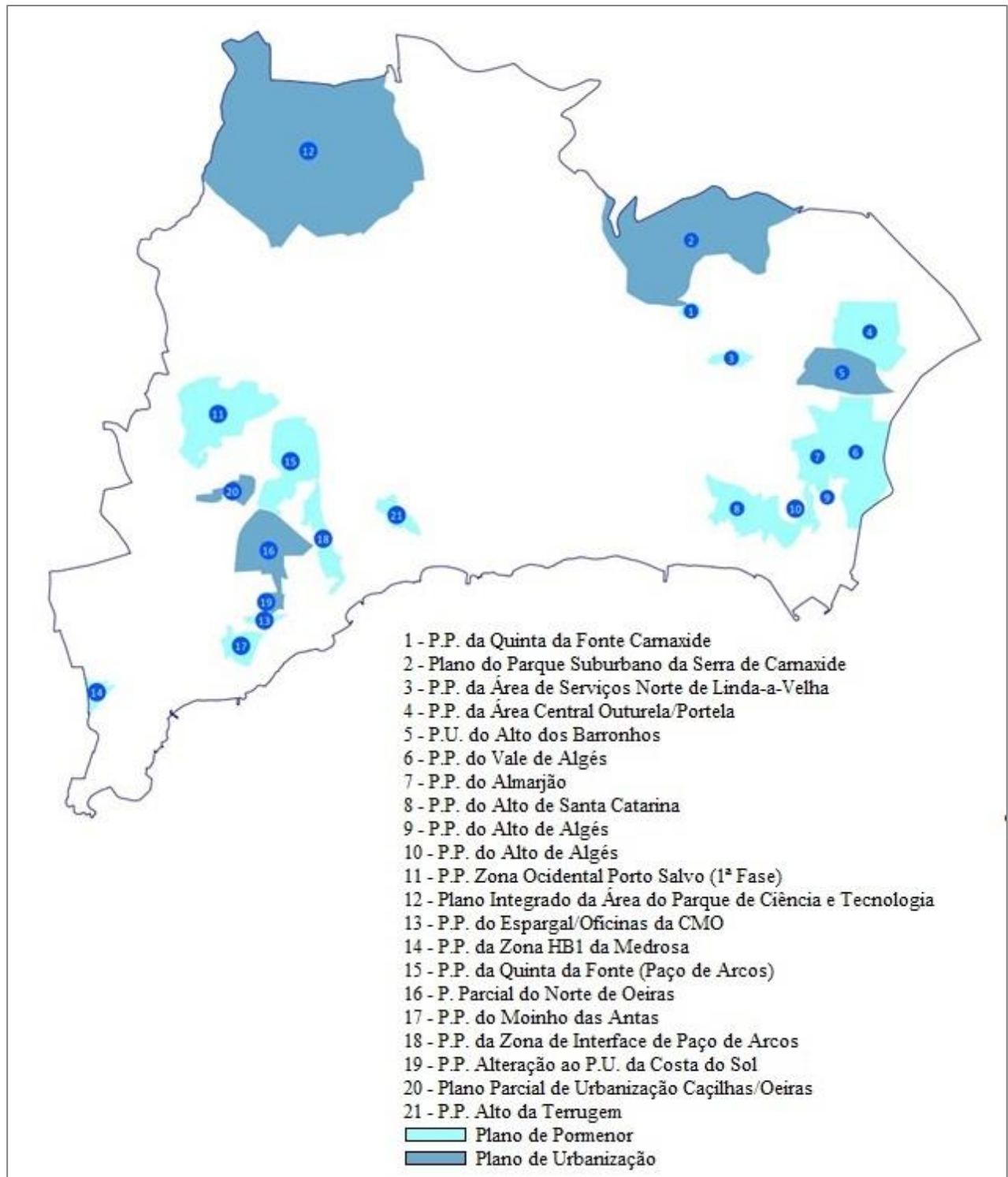


Figura 17: Planos Municipais de Ordenamento do Território | Fonte: MO (2013)

Para a prossecução desses objetivos, foi delineada uma estratégia de atuação, que tem como principais componentes:

- Controlo do crescimento populacional, sujeitando-o às condições de interesse do concelho;
- Selectividade no acolhimento das atividades económicas, (...);

- Organização da rede urbana, por forma a preservar e reforçar a identidade dos aglomerados e a impedir a proliferação de urbanizações que criem estrangulamentos às redes e equipamentos de serviço às populações e actividades;
- Criação das infraestruturas e dos equipamentos necessários à preservação do meio ambiente e à melhoria da qualidade de vida da população;
- Valorização do património cultural e paisagístico, como valor de fruição pela população e base de novas actividades económicas;
- Erradicação dos bairros degradados de barracas (MO, 1992:29).

A realização desta estratégia propôs conduzir ações diversificadas que envolvem “a imagem, o ordenamento, a gestão urbanística, os estímulos aos agentes privados e os investimentos municipais” (MO, 1992:29).

1 – Promoção da imagem de um Concelho social e economicamente dinâmico, através de diversas ações, entre elas:

- Garantir a qualidade das infraestruturas, equipamentos e serviços, a funcionalidade e identidade dos aglomerados urbanos, a qualidade dos espaços exteriores, elevados níveis de segurança urbana e a qualidade do ambiente e dos espaços públicos de recreio e lazer;
- Assegurar a concretização, a curto prazo, de projectos que possam constituir uma referência de marca do Concelho, de entre os que são identificados como projectos estratégicos;
- Organizar realizações de carácter cultural, desportivo ou económico que projectem o Concelho no exterior, (...) (MO, 1992:29-30).

2 – Ordenar o território de forma a:

(...) compatibilizar a produção de solo urbanizado, que viabilize a estratégia de desenvolvimento económico, com a preservação da qualidade ambiental e paisagística, dos espaços verdes e bolsas de respiração do Concelho e o usufruto dos equipamentos, serviços e facilidades lúdico-recreativas por parte da população.

(...) garantir o equilíbrio da rede urbana e a ocupação do território do Concelho em condições de acessibilidade que reforcem o sentido de vizinhança e optimizem o acesso das populações aos equipamentos e serviços (MO, 1992:30).

3 – A gestão urbanística deverá visar a subsistência de elevados padrões de qualidade das urbanizações, garantindo, entre outros, “a articulação programada das urbanizações com o desenvolvimento dos equipamentos, serviços e espaços livres e com a produção do espaço urbano necessário à implementação de uma política de erradicação das zonas de habitação degradada” (MO, 1992:31).

4 – Estímulo, apoio e liderança de agentes privados e públicos para o desenvolvimento de projectos estratégicos para o Concelho, através da prossecução de alguns objetivos, entre eles:

- Envolvimento directo da Autarquia como parceiro (...) em determinados projectos (...) de grande interesse para o Concelho (...) em grandes projectos de transformação integrada de espaços urbanos;
- Criação de mecanismos de acompanhamento e incentivo (...) a todos os projectos de pequena e média dimensão que se traduzam na fixação de empregos de qualidade, na disponibilização de equipamentos de comércio ou serviços, abertos à utilização exterior e na criação de equipamentos turísticos e de espaços exteriores organizados;
- Criação de condições para a instalação da pequena indústria ou actividades afins, prevendo espaços para acolhimento das pequenas unidades que sejam adequados ao ordenamento da indústria, em meio urbano, e possam facilitar a instalação das unidades que serão forçada a sair do tecido urbano dos aglomerados (MO, 1992:31-32).

5 – Os investimentos municipais devem orientar-se segundo três critérios:

- Garantir um elevado nível de facilidades às populações (...), através de garantia dos equipamentos colectivos básicos (...) e a disponibilização de equipamentos e serviços especiais.
- Concentrar os investimentos em alguns projectos, de grande dimensão, que (...) possam constituir uma imagem de marca para o Concelho.
- Criar condições de estímulo a projectos de iniciativa privada que reúnam um elevado interesse para o Concelho (MO, 1992:32).

O modelo de ordenamento definido assume os aglomerados urbanos como unidades básicas e fundamentais na estrutura urbana. A hierarquia desses aglomerados urbanos coloca Algés no nível mais elevado (Nível I), dos 5 níveis, definidos de acordo como número de funções centrais que ocorrem em cada um. A sede do Concelho, Oeiras, apresentou-se no Nível II. Para o horizonte do Plano, foi proposta uma nova fisionomia para o território municipal, através da alteração da rede urbana, como resultado da consolidação e das transferências de nível nos aglomerados urbano. O PDM recomendou a manutenção da hierarquia destacada “de Algés, ao Nível I, assim como a consolidação do Nível II de Oeiras” (MO, 1992:40), entre outros, e a alteração de nível, acima ou abaixo, dos demais aglomerados a fim de alcançar um equilíbrio de funções distribuídas nos aglomerados.

O PDM definiu propostas setoriais para: i) a rede viária, ii) transportes, iii) infraestruturas urbanas, iv) ambiente, v) equipamentos coletivos, vi) habitação, vii) património construído e viii) atividades produtivas.

1 – Rede viária: “o aumento da mobilidade espacial de pessoas e bens à escala local, regional e nacional é o objetivo a destacar neste domínio. A nível local, a melhoria da mobiliade permitirá garantir e incentivar a vida própria de cada aglomerado” (MO, 1992:53);

2 – Transportes: insere-se na perspectiva traçada no ponto anterior, melhoria da mobilidade, que se articula diretamente com a melhoria da qualidade de vida;

3 – Infraestruturas urbanas: nesse ponto, somente estão inseridas infraestruturas que utilizam o subsolo (abastecimento de água, esgotos domésticos, energia elétrica e telecomunicações);

4 – Ambiente: este capítulo considera as componentes do ordenamento do território que o possam influenciar diretamente (a estrutura verde, os aspectos hidrológicos e a poluição) e não indiretamente.

5 – Equipamentos coletivos: análise e programação de equipamentos coletivos.

6 – Habitação: o modelo proposto aposta no desenvolvimento qualitativo da habitação e não quantitativo, visto que há 20 anos, o município já não apresentava défice habitacional. Entre os objetivos propostos estão a renovação e a requalificação dos núcleos urbanos consolidados e:

a revitalização dos centros de formação histórica, (...) que não deve limitar-se a aspectos tradicionais de recuperação e valorização do património, construído e ambiental, prevendo-se programas e acções que visem a fixação de funções e actividades adequadas – sócio-culturais, artísticas, comerciais e de lazer – no respeito possível por uma população com um enraizamento de várias gerações (MO, 1992:113).

7 – Património construído: proposto o Plano de Salvaguarda do Património Construído;

8 – Atividades produtivas: são definidas ações para as áreas da agricultura e pescas, indústrias e atividades terciárias (serviço, turismo e comércio). Quanto às atividades industriais, o PDM refere que “o desenvolvimento das atividades industriais não poderá traduzir-se na desqualificação do espaço concelhio em relação com os outros usos potenciais, sejam residenciais, sejam de atividades terciárias ou de recreio e lazer” (MO, 1992:126). Porém, indica a promoção de uma adequada inserção de pequenas indústrias “de ‘alcance’ local com o espaço urbano, disponibilizando, se necessário, espaço adequado ao seu acolhimento e aglomeração em localizações articuladas com a estrutura dos aglomerados” (MO, 1992:128). O setor terciário constituiu uma aposta estratégica, mais concretamente a atração de novos seguimentos no domínio dos serviços empresariais e económicos, consolidando o dinamismo do Concelho nesta área.

A aposta no desenvolvimento terciário do Concelho apoiou-se na concretização de diversos projetos, de iniciativa privada, pública ou mista (MO, 1992, 130). Estes projetos originaram programas estratégicos, dois integrados em aglomerados urbanos (Centro de Lagoas e Norte de Oeiras) e os restantes cinco localizam-se nos espaços intersticiais aos aglomerados urbanos, com maior incidência no quadrante norte do Concelho. Os programas estratégicos¹⁸ foram propostos principalmente para potenciar a transformação do padrão de ocupação do território municipal e suportar a instalação de usos com predominância de terciário e complementares de habitação, recreio e lazer (MO, 2013:237).

Em 1997, o PDM sofreu uma única alteração devido a aprovação do Plano de Urbanização do Alto dos Barrinhos, proposta de ocupação de uma área de 41 hectares com usos de habitação, terciário e equipamentos, (MO, 2013), continuando ainda em vigor.

¹⁸ “Para o conjunto dos Programas Estratégicos, o período de implementação do PDM, revelou um elevado nível de concretização, considerando que foram elaborados planos municipais e estudos urbanísticos para todos eles, destacando-se à atualidade que apenas 2 não se encontram totalmente concretizados – o PE do Parque Urbano da Serra de Carnaxide, por falta de oportunidade e conseqüente desatualização do conteúdo programático, encontrando-se atualmente em fase de revisão o Plano de Urbanização respetivo e, o Alto da Boa Viagem, que sendo de iniciativa privada, apenas em 2007, viu o seu estudo urbanístico e respetivos termos de referência aprovados.” (MO, 2013:238)

Em 2002, entrou em vigor o Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML), onde se insere Algés. O PROT-AML foi aprovado com um horizonte temporal de 10 anos. Porém, em 2008, o Governo deliberou alterá-lo; processo que ainda está em andamento (CCDR-LVT, s/d).

O desafio fundamental do PROT-AML é estruturar e qualificar a área metropolitana, onde se insere Algés, em contraponto com o urbanismo expansivo e depredador de recursos que caracterizou a região nas décadas anteriores (PROTAML, 2002:3289).

O PROT-AML indica uma série de orientações, mecanismos e apoios necessários à concretização das ações urbanísticas a desenvolver ao nível do planeamento municipal e fundamenta-se em quatro prioridades essenciais (FERREIRA, VARA, 2004):

1 – Sustentabilidade ambiental: constituição de uma rede fundamental de áreas, corredores e ligações ecológicas, de valorização ambiental do sistema territorial;

2 – Qualificação metropolitana: através da contenção da expansão urbana e de um modelo territorial que visa ordenar a AML, desenvolver novas centralidades metropolitanas, entre outros.

3 – Coesão sócio-territorial: através da melhoria das condições de vida e qualidade urbana para a população residente na AML.

4 – Organização do sistema metropolitano de transportes: colmatar a debilidade e descoordenação do sistema.

O PROT-AML traça uma estratégia ambiental, onde define que as questões da sustentabilidade são julgadas como prioridade e devem nortear as principais decisões no âmbito metropolitano e local. Uma Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental foi fundamentada nos estudos que basearam a elaboração do PROT-AML. Esta estrutura tem um conceito abrangente onde incluem-se “não só os territórios importantes do ponto de vista ambiental, mas também o conjunto das normas, projectos e acções que influenciam as atividades, na sua relação com as componentes ambientais.” (FERREIRA, VARA, 2004:22). Além das áreas com interesse ambiental, no interior do sistema urbano da AML existe a necessidade de inverter o processo de degradação desse sistema e recuperar a paisagem do território. As questões ambientais devem relacionar-se intimamente com as questões do Ordenamento do Território, nas áreas agrícolas, florestais ou urbanas (FERREIRA, VARA, 2004).

Uma dualidade está presente nas cidades: as alterações tecnológicas e económicas, provocadas pela competitividade, geram riqueza, mas também provocam exclusão social e pobreza. O território reflete essa situação nas áreas degradadas e subequipadas, onde residem populações socialmente desfavorecidas e vulneráveis à exclusão social. Fenómenos de marginalização e insegurança urbana somam-se a essa precarização sócio-económica, que provocam efeitos negativos na qualidade de vida urbana em geral, ao provocar cisão social e polarizar as formas de apropriação e de fruição da cidade. A fim de promover a coesão social, foi traçada uma estratégia de intervenção territorial que visa a requalificação das áreas social e degradadas, em termos urbanísticos, a integração social, económica e profissional de populações de risco (FERREIRA, VARA, 2004).

Entre as propostas da Estratégia de Coesão Sócio-Territorial, está a requalificação sócio-urbanística de áreas degradadas, que se assume como uma das opções estratégicas fundamentais para uma maior coesão social e espacial do território metropolitano e inclui uma rubrica, entre outras, a “Revitalização das áreas históricas”, que indica “a recuperação e reabilitação dos edifícios (...), **o tratamento cuidados dos espaços públicos**, a gestão dos serviços e comércio, o forte investimento nas áreas da cultura e desporto e a promoção da participação cívica (...)” (FERREIRA, VARA, 2004:26, grifo meu).

Como Estratégia Territorial é proposto recentrar a área metropolitana e policentrar a região: combater “a forte dependência funcional de Lisboa, a desqualificação urbana, ambiental e social das áreas habitacionais, a perda de vitalidade de áreas urbanas centrais e a degradação física de áreas com usos tradicionais em abandono” (PROTAML, 2002:3293).

Foram classificados 7 tipos de espaços, em relação às dinâmicas e tendências dominantes de mudança. Algés enquadra-se nos “Espaços Motores”, que “se destacam no actual processo de especialização funcional da AML, através da capacidade de atraírem e fixarem novas actividades e funções de nível superior, e ou de renovação e requalificação urbanas através da valorização do EP, estruturação da rede viária principal, elevação do nível de serviços urbanos e melhoria da qualidade da oferta habitacional. Estes espaços com impacte positivo na AML integram a coroa de transição da cidade de Lisboa, o eixo Oeiras-Cascais, Almada-Seixal, Setúbal-Palmela e a zona industrial e de serviços de Coima” (PROTAML, 2002:3293).

As dinâmicas territoriais associadas aos espaços da estrutura metropolitana, permitiram formular dois cenários de desenvolvimento. Um cenário “aponta para a progressiva ‘litoralização’ da AML, (...) com a contínua desvalorização da generalidade das zonas interiores, acentuando, assim, os desequilíbrios existentes” (PROT-AML, 2002:3294-5). O cenário alternativo baseia-se “no papel estruturante e requalificador dos espaços emergentes a norte e sul do estuário, na reconversão e requalificação de áreas interiores mais desqualificadas da estrutura metropolitana e na proposta ‘voluntarista’ de novas centralidades (...)” (PROT-AML, 2002:3295).

A partir dos cenários traçados, estabeleceram-se as linhas de estratégia territorial metropolitana e um modelo de ordenamento metropolitano.

A opção por este último cenário conduziu a uma estratégia territorial para a AML que visa, antes de mais, revalorizar o seu núcleo principal, a cidade de Lisboa, afirmar o estuário do Tejo como espaço central da estrutura metropolitana, e corrigir desequilíbrios urbanísticos e sociais presentes na estrutura actual, sem prejuízo da exigência de salvaguarda dos valores naturais e das áreas protegidas (PROT-AML, 2002:3295).

A estratégia delineada implica a articulação de medidas para os diversos tipos de espaços. Para os espaços motores, onde se enquadra Algés, propõe-se incentivá-los como “aceleradores do desenvolvimento e da internacionalização da AML” (PROT-AML, 2002:3295).

O modelo territorial (Figura 18) traduz espacialmente os objectivos e orientações traçadas nas opções estratégicas e propõe orientar a reconfiguração espacial e funcional da AML. Entre várias medidas, recomenda:

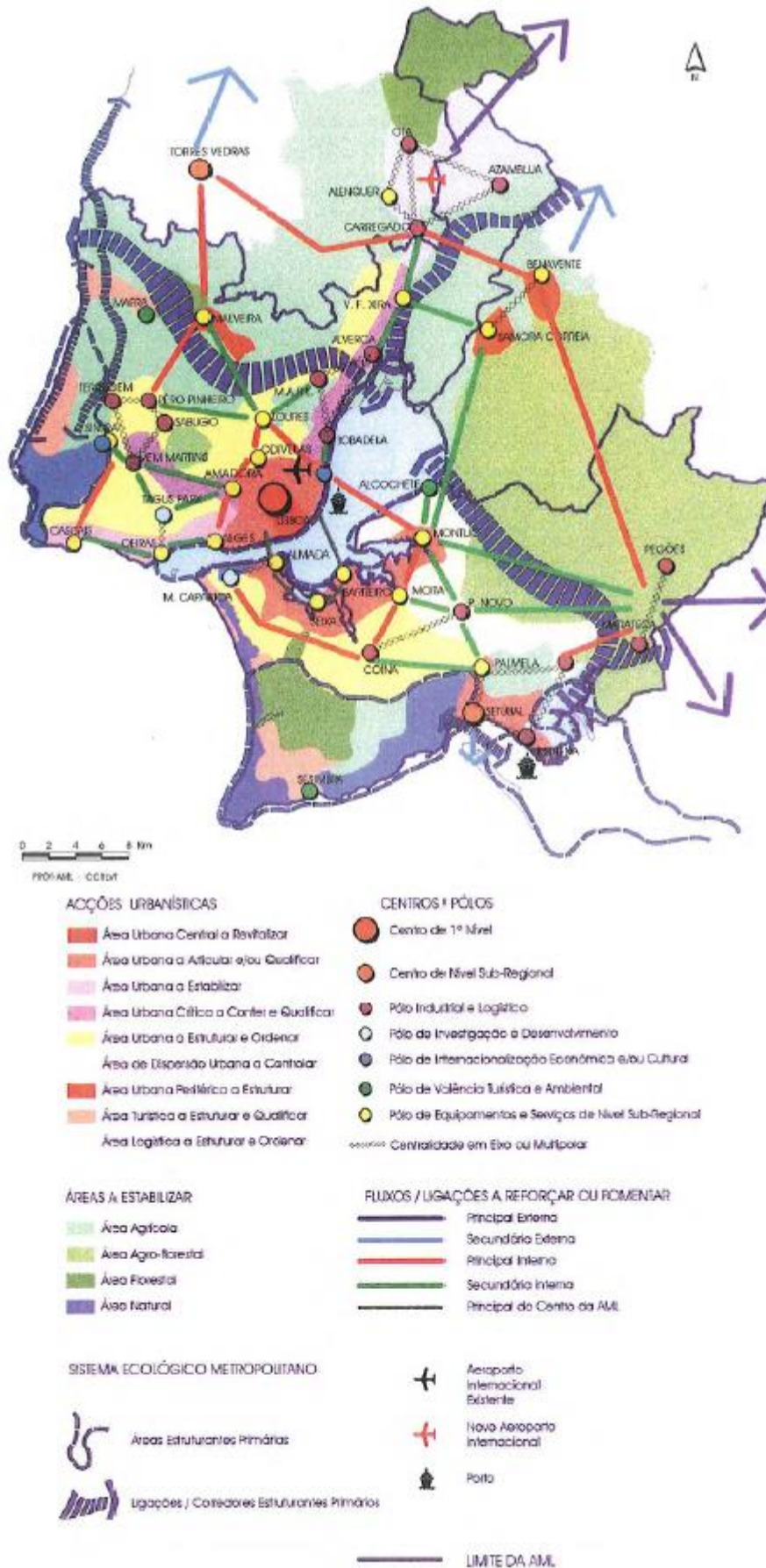


Figura 18: Esquema do modelo territorial | Fonte: Ferreira e Vara (2004:44-45)

(...) salvaguardar e valorizar o sistema ecológicometropolitano, o que implica reorientar o desenvolvimento urbano da AML, no sentido de promover a descompressão do seu centro, das orlas costeiras e dos estuários, de completar e modernizar os seus sistemas de saneamento ambiental, de promover a estabilização e dinâmica dos espaços naturais e agro-florestais, e de assegurar a sua sustentabilidade ambiental, seja a nível das medidas de protecção e valorização dos espaços naturais e corredores ecológicos que constituem a Rede Ecológica Metropolitana, seja quanto à sua compatibilidade com o modelo territorial proposto (PROT-AML, 2002:3296).

A estrutura do modelo territorial indica que Algés se enquadra no primeiro anel envolvente da AML, desdobrando e apoiando o centro da mesma. Algés compõe o conjunto de pólos vocacionados para equipamentos e serviços e está classificada como uma área urbana a articular e/ou qualificar (Figura 18) (PROT-AML, 2002).

Os estudos de caracterização e diagnóstico alicerçaram a identificação de 17 unidades territoriais, que compuseram a base do modelo territorial. Estas unidades territoriais evidenciam territórios com características distintas, mas que devem ser analisados em conjunto e abordados numa intervenção integrada (PROT-AML, 2002).

No contexto das unidades territoriais, Algés enquadra-se no Espaço Metropolitano Poente. O eixo, consolidado, Algés-Cascais tem uma posição geográfica privilegiada, uma urbanização predominantemente de qualidade. Porém, é um território com uma ocupação muito extensiva, com poucas áreas livres de construção, refletindo “graves conflitos com o funcionamento do sistema ecológico, designadamente devido a estrangulamentos de áreas de drenagem natural, à ocupação de áreas de amortecimento de cheias e, de uma forma geral, à dificuldade do restabelecimento da continuidade dos sistemas dentro de limites estáveis” (PROT-AML, 2002:3299).

A entrada em vigor do PROT-AML determinou a necessidade de alteração ou revisão dos planos municipais de ordenamento do território em vigor, na sua área de intervenção (PROT-AML,2002). A revisão do PDM de Oeiras foi, assim, deliberada em dezembro de 2003, antes de expirar seu prazo de vigência, correspondente a 10 anos (CMO, 2013).

Os princípios orientadores da fundamentação da proposta de revisão do PDM são os seguintes:

- Reforço da integração territorial do espaço concelhio, tendente a dar-lhe **dimensão de vida de um espaço-cidade**, bem como da identidade física e cultural dos aglomerados urbanos.
- Acompanhamento das tendências do crescimento populacional no sentido de manter a adequação aos interesses de desenvolvimento do concelho.
- Prossecução do acolhimento seletivo das atividades económicas, favorecendo a implantação dos serviços avançados e das «indústrias do futuro», aliada a elevados padrões de qualidade.
- Organização da rede urbana por forma a **preservar e reforçar a identidade dos aglomerados urbanos**, adequando a expansão urbana ao objetivo do ordenamento sustentável, no sentido de evitar criar estrangulamentos às

redes de infraestruturas e de equipamentos de serviço às populações e atividades.

- Reforço das infraestruturas e dos equipamentos necessários à **preservação e acrescentamento dos valores ambientais**, prosseguindo objetivos de melhoria da qualidade de vida da população.
- **Valorização do património cultural e paisagístico**, como valor de fruição pela população e base de novas atividades económicas (MO, 2013:238, grifo meu).

UM OLHAR SOBRE A BAIXA DE ALGÉS

A pesquisa bibliográfica, os dados recolhidos nos inquéritos, por entrevista e por questionário, e a observação no local permitem lançar um olhar sobre a BA e fazer uma análise sobre esse espaço.

A BA pode ser caracterizada como uma zona dinâmica, com uso diversificado (Figura 19). O eixo principal é a Rua Combatentes da Grande Guerra, que concentra a maior parte dos estabeleci-

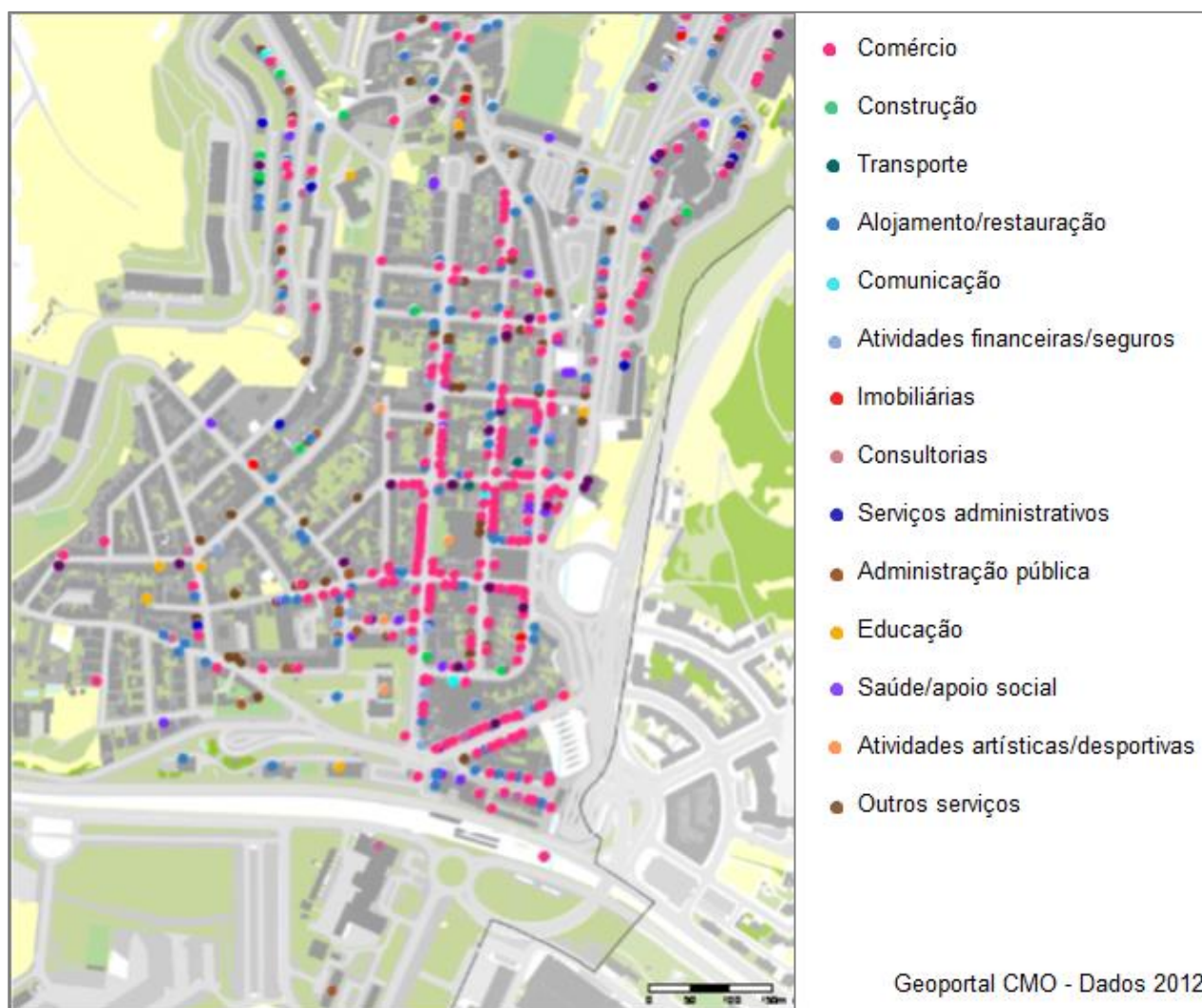


Figura 19: Comércio e serviços na BA | Fonte: Geoportail – CMO

mentos comerciais, cerca de 300 em toda a Baixa, com uma área aproximada de 11 hectares (PMO, 2013).

Mesmo na região com maior número de estabelecimentos comerciais, existem habitações, que ocupam os andares superiores dos edifícios. Também vê-se serviços de diversas naturezas. De ressaltar, o clube SAD e o CAMB, dois importantes polos dinamizadores da região, além do Mercado Municipal (Figura 20).

Da análise de conteúdo dos inquéritos por questionários, podemos declarar que foram obtidos 59 questionários preenchidos, na sua maioria, durante dias de semana (88%) e por mulheres (64%). As idades foram variadas, predominando pessoas com idade compreendida entre os 31 e 50 anos (47%), a seguir, acima de 51 anos (36%) e uma minoria entre 18 e 30 anos (17%). Grande parte trabalha na BA (49%) ou mantém outro tipo de relação com a BA (31%). Uma minoria de inquiridos é morador (17%) ou empresário na zona (3%).

A percepção de há 20 anos, é que havia mais pessoas (42% dos inquiridos) e menos carros (54% dos inquiridos) a circular na BA. Esta característica é fruto do modelo de urbanização adotado nas últimas décadas em Portugal (que seguiu uma tendência mundial, conforme referido



Figura 20: Polos dinamizadores | Fonte: Google maps

na Introdução), assente no transporte motorizado individual. Portanto, é notória a quantidade de carros no EP da BA (Figura 21). Algumas soluções, para esse problema, foram apontadas por *stakeholders* e passam por melhorar o transporte público e coletivo, a fim de diminuir a dependência dos carros particulares na zona, e criar parques de estacionamento adjacentes à BA, para suprir as necessidades dos moradores e assim restringir o acesso dos carros a determinadas vias, permitindo diminuir os lugares de estacionamento no EP, destinando-os preferencialmente à curta duração.

A maioria dos inquiridos por questionário (75%) refere que houve uma alguma modificação importante no EP da BA nos últimos 20 anos. Porém, somente 63% especifica: 24% refere intervenção no desenho urbano, 20% na iluminação, 12% no mobiliário urbano e 7% no paisagismo (arborização ou espaços verdes).

Os levantamentos do desenho urbano mais próximos dos limites desta pesquisa são o levantamento de 1975 e o de 2010 (Figuras 22 e 23). No levantamento de 2010, pode-se destacar a alteração do desenho da Rua Major Afonso Palla (Figuras 24 e 25), popularmente conhecida como Rua “das Estátuas”, cujo projeto de pedonalização foi elaborado em 1992 e a obra foi inaugurada



Figura 21: Av. Comb. da Gde Guerra com o pavimento do eixo viário nivelado aos passeios e com muitos lugares de estacionamento | Fonte: Simone Vaz

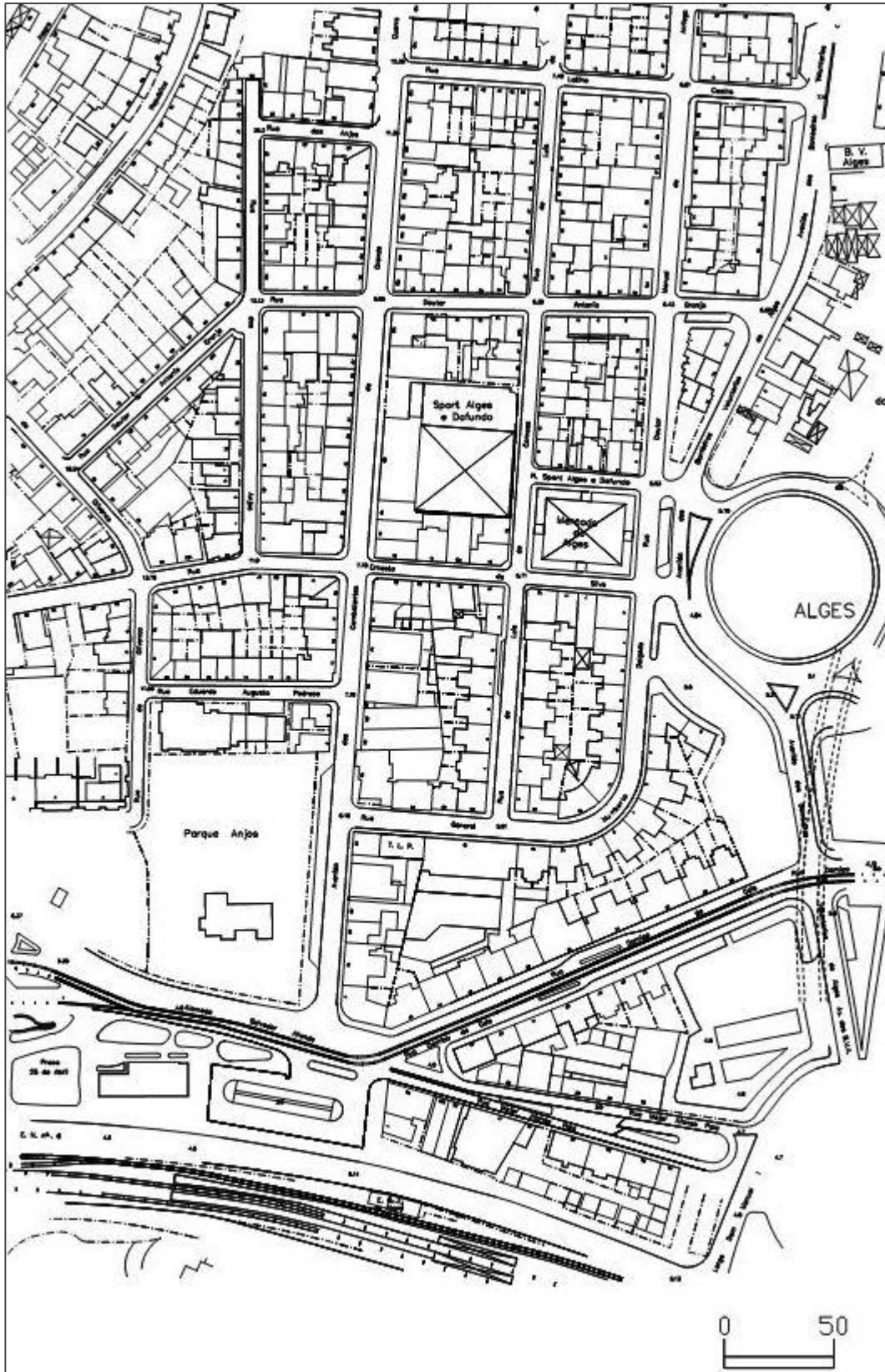


Figura 22: Levantamento de 1975 | Fonte: GPDEIG/CMO

em 1993¹⁹, anterior ao horizonte temporal desta pesquisa. As alterações que se veem na generalidade dos arruamentos, destacando-se principalmente a Rua Damião de Góis e a Avenida Combatentes da Grande Guerra, são as marcações dos lugares de estacionamento e zonas de travessias de pedestres.

Entre os anos de 2003 e 2006, um trecho da Avenida Combatentes da Grande Guerra teve o eixo viário nivelado com os passeios²⁰. Essa alteração não significou a pedonalização daquele trecho, ou a redução do eixo viário e o efetivo alargamento da largura útil dos passeios. O funcionamento da rua não foi alterado (Figura 21).

Em 2006, foi apresentada, pelo então Presidente da Câmara do Município de Oeiras, Isaltino Morais, uma Proposta de Requalificação da BA, em forma de Memória Descritiva²¹. Ficou previs-



Figura 26: BA | Fonte: Google Maps

¹⁹ Arq^o Álvaro Manso, autor do projeto, na altura técnico da CMO. Informação cedida por e-mail no dia 15/11/2014.

²⁰ Projeto de responsabilidade do PROQUAL, antigo gabinete da CMO. Informação cedida pela Arq^a Vanda Lérias, do GBA, via telefone, no dia 28/11/2014.

²¹ A referida Memória Descritiva não pode ser facultada pela CMO, por não ser um documento oficial, já que não chegou a ser aprovado enquanto parte de um projeto. Informação cedida pela Arq^a Vanda Lérias, do GBA, via telefone, no dia 14/11/2014.

to que o projeto arrancaria no início de 2009, com a pedonalização da Rua Ernesto da Silva, o arranjo de troços da Avenida Combatentes da Grande Guerra e das Ruas Luís de Camões e General Humberto Delgado (Figura 26). Foram definidas a criação de áreas pedonais, o reordenamento da circulação automóvel, melhoria do estacionamento, renovação de árvores e do mobiliário e a reabilitação de edifícios degradados (REIS, 2006).

Um projeto fruto dessa proposta de requalificação não chegou a ser concebido integralmente, mas têm vindo a ser desenvolvidos²² projetos pontuais para aquela zona, a partir da Memória Descritiva citada, como um projeto de pedonalização de um trecho da Rua Ernesto da Silva, adjacente ao Mercado Municipal, e um estudo para a Alameda Hermano Patrone (Figura 26). Há ainda a indicação da intenção²³ de requalificar a Rua Major Afonso Palla (Figura 27), pois sua pedonalização não resultou na apropriação pelas pessoas²⁴, conforme foi referido por alguns *stakeholders* e pode ser verificado *in situ*.

Em 2009, além do planeado na referida Memória Descritiva, a Rua Damião de Góis sofreu alterações na sua configuração – largura dos passeios, pavimentação e mobiliário urbano – com o objetivo principal de remodelar o sistema de saneamento básico.



Figura 27: Rua Major Afonso Palla | Fonte: Simone Vaz

²² Informação cedida pela Arq^a Vanda Lérias, do GBA, via telefone, no dia 14/11/2014.

²³ Por parte do GBA e no Portal da CMO. Disponível em: <http://goo.gl/DhLwvL>. Acesso em: 14/09/2014.

²⁴ As causas da não apropriação dessa rua é um assunto que merece um estudo específico.

Ainda originadas da Proposta de Requalificação da BA, foram a instalação de ilhas ecológicas²⁵ e a substituição de árvores (choupos) na Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, essas últimas em 2010 (PMO, 2013).

Com a aproximação feita ao território estudado e o levantamento desses dados verifica-se que não houve uma alteração efetiva e significativa no EP da BA nos últimos 20 anos, em matéria de desenho urbano, apesar de três quartos da população inquirida por questionário ter uma percepção contrária.

Ainda sobre a contribuição desses inquiridos, os mesmos avaliaram a relevância de aspectos que consideram importantes para o EP da BA. A Tabela 8 apresenta o somatório da pontuação dada a cada item.

Classificação	Descrição	Pontuação
1	Segurança de pessoas e bens (espaços visualmente defensíveis no período diurno e noturno)	252
2	Soluções de apoio a utentes com mobilidade reduzida	249
3	Passeios espaçosos para circulação e permanência de pessoas	248
4	Conforto ambiental (controle de elementos de clima, ruído, limpeza e manutenção)	244
5	Relação segura dos ambientes pedonais/cicláveis com a segurança rodoviária	241
6	Movimentação da economia local; atração de investimento e turismo	239
7	Mobiliário urbano (bancos, lixeiras, suportes para estacionamento de bicicletas, etc)	236
8	Arborização e/ou integração de outros elementos naturais	235
9	Lugares de estacionamento para carros	225
10	Infraestruturas para bicicletas (ciclovias, estacionamentos)	220
11	Funcionalidade e ergonomia (dimensionamento e posicionamento de equipamentos e infraestruturas, soluções de desníveis)	218
12	Qualidade visual, equilíbrio formal de elementos/produtos/sistemas do espaço e sua relação formal com a envolvente de forma intensa e aprazível	215
13	Promover o caráter formal e os padrões característicos da cultura e do desenvolvimento local (significados históricos, simbólicos, políticos, dinâmicas sociais de apropriação do espaço, atividades culturais)	214
14	Alternativas de vivência (apropriação, ou uso em diferentes períodos e/ou por diferentes estratos da população), prosseguindo objetivos de socialização e de inclusão social	214
15	Diversidade formal (elementos naturais e artificiais)	186

²⁵ Recipientes subterrâneos para deposição de Resíduos Sólidos Urbanos (RSU). Disponível em: <http://goo.gl/zTQNTY>. Acesso em: 28/11/2014.

Pode-se concluir que os inquiridos valorizam prioritariamente aspectos como a segurança, a acessibilidade, o ambiente e a economia em detrimento de aspectos culturais e formais.

Uma grande percentagem (88%) considera que seria uma mais-valia se o EP da BA privilegiasse pessoas e ciclistas, adquirindo também as funções de estadia e lazer. Dentro desse universo de inquiridos, 38% considera que, desta forma, a BA atrairia mais pessoas, 20% lembra que esta medida iria refletir positivamente na saúde pública, 15,5% considera que iria trazer ganhos para o comércio local, outros 15,5% referem que poderia haver incremento na qualidade de vida. Também houve referência ao aumento da segurança rodoviária (7%) e a um provável incentivo ao turismo na zona (4%).

Para a prossecução do objetivo (iii) será feita uma análise crítica do desenho urbano atual do EP da BA, segundo os indicadores de sustentabilidade.

- **ASPECTO AMBIENTAL:**

O Índice de Qualidade do Ar relativo aos dados da Estação de Monitorização da Quinta do Marquês se apresentou como “Bom” para os anos de 2003 a 2010. O índice contempla cinco classes (mau, fraco, médio, bom e muito bom), sendo o tráfego rodoviário a principal fonte poluidora existente no Concelho de Oeiras (MO, 2013), onde se enquadra Algés.

Quanto à poluição acústica, todas as áreas integradas em solo urbano, no Concelho de Oeiras, estão classificadas como zonas mistas. Esta classificação, que contempla também as zonas sensíveis, define a diferenciação da proteção dos usos do solo mais vulneráveis ao ruído e permitiu definir valores limite expressos em Decibel A – dB(A), como medida de proteção e controlo que permita dar às populações os níveis de conforto necessários a uma vida saudável. A Figura 28 (Mapa de Conflito) apresenta a síntese das áreas onde os níveis de ruído excedem os limites estabelecidos para as zonas mistas. Percebe-se que as fontes de ruído que mais contribuem para a perturbação do ambiente sonoro no concelho são as Grandes Infraestruturas de Transporte, sendo aquelas que afetam especificamente a BA: a CRIL (Circular Regional Interior de Lisboa), a Estrada Marginal, ou EN6 (Estrada Nacional 6), e a linha de comboio entre Lisboa e Cascais (MO, 2013).

A zona mais arborizada da BA – o trecho sul, caracterizado principalmente pelo Palácio Anjos e o JMA e parte de alguns arruamentos, como a Avenida Combatentes da Grande Guerra e a Rua Luis de Camões – incrementa alguns critérios de conforto ambiental, ao contribuir para o controle de elementos do clima e a diminuição da poluição sonora e do ar.

A qualidade na limpeza e a manutenção do EP foram citadas em entrevistas e questionários como deficientes. Assim como, a BA não oferece funcionalidade e ergonomia para todos os utilizadores, pois existem muitos desníveis no pavimento e o dimensionamento e a variedade do mobiliário urbano estão muito aquém das necessidades, comprometendo o conforto.

A BA oferece acessibilidade pedonal, porém existem limitações de movimentação devido à exígua largura dos passeios para o fluxo atual de pessoas e demasiados desníveis nos pavimentos, conforme já citado, comprometendo, no âmbito ambiental, o conforto, e no âmbito social, a integração de pessoas com mobilidade reduzida.

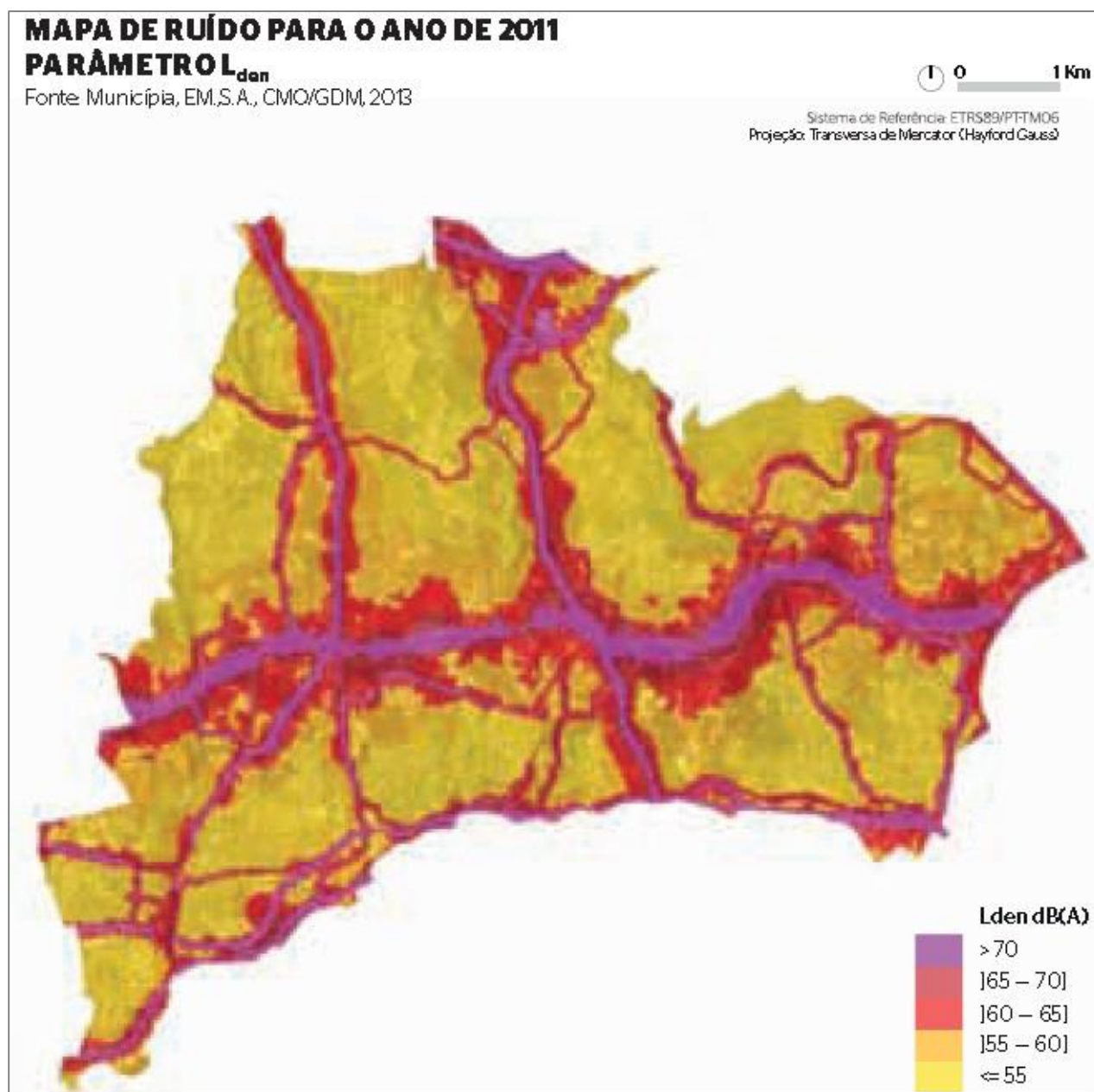


Figura 28: Mapa de Conflito | Fonte: MO (2013)
 (Lden: avaliação de forma integrada para o período de um dia).

A BA é servida por diversos modais de transporte coletivo (autocarros, elétricos e comboios), porém, sofre com o excesso de carros particulares. É necessário promover a boa integração dos padrões de movimentação para permitir que a mobilidade seja eficiente e valorize o EP.

Ainda com relação ao aspecto ambiental, existe uma medida em funcionamento de utilização racional e integrada dos recursos naturais, que refere-se à gestão da água. Foi criado o sistema “Neptuno”, desenvolvido com tecnologia portuguesa, que baseia-se na análise diária das condições atmosféricas (pluviosidade, humidade, direção e velocidade do vento, pressão atmosférica e insolação), transmitindo de forma automática instruções acerca da quantidade e tempo de rega necessários para esse dia²⁶. Contudo, não existem medidas em curso quanto à gestão da energia e emissões (fontes alternativas de energia na alimentação de equipamentos e

²⁶ Disponível em: <<http://goo.gl/lt2SwG>>. Acesso em: 30/11/2014.

serviços urbanos) e quanto à gestão de efluentes (canalização das águas pluviais para a rega). Nesse sentido, existe um projeto previsto denominado Plano da Água²⁷, que pretende, a longo prazo, a instalação de uma rede de distribuição da água captada integrada num plano de gestão de rega de espaços verdes.

- **ASPECTO ECONÓMICO:**

A BA é dotada de dinamismo e diversidade, proveniente dos diferenciados usos e de algumas atividades promovidas por entidades locais, conforme citado por alguns *stakeholders*. Estas características trazem movimentação a sua economia, mas não é suficiente para atrair mais investimento e algum turismo. Sua influência é local, mas verifica-se que existe um potencial a explorar, quando o EP propiciar atividades opcionais²⁸, ao tornar-se mais amistoso e convidativo às pessoas, pode atrair, por exemplo, o público do CAMB e que ainda não estende sua visita à BA. Aliado a isso, uma eventual requalificação na zona ribeirinha (margem do Rio Tejo) e integração à BA, pode abrir ainda mais o interesse à sua visita.

- **ASPECTO SOCIAL:**

No que se refere aos critérios de sustentabilidade social, a BA tem espaços que promovem a segurança pública. Citando novamente Jane Jacobs, “são necessários olhos para vigiar a rua, os olhos daqueles que podemos chamar de seus proprietários naturais” (Choay, 1997:294). De maneira geral, a BA tem esses “olhos”, das pessoas que se apropriam do espaço devido à diversidade de usos, seja durante o dia ou a noite. Quanto à segurança rodoviária, as ruas mais no interior da BA são estreitas, com estacionamento marginal, e a velocidade de circulação é relativamente baixa. Contudo, existem vias mais largas e rápidas, como a Alameda Hermano Patrone (Figura 29), por onde circulam autocarros urbanos e o elétrico, sem separação central, tornando-se uma via potencialmente insegura. Essa via é atualmente uma barreira que impede a integração do Jardim Municipal de Algés (JMA) ao Palácio Anjos (onde se insere o CAMB)²⁹, que é a “porta de entrada” para o “coração” da BA, o que interfere no caráter cultural da sustentabilidade. De maneira geral, segundo o Engenheiro Nuno Graça, coordenador do Núcleo de Acessibilidade e Mobilidade da CMO, não existe uma indicação, por parte da divisão que gere o trânsito, que esta região seja insegura no domínio rodoviário.

Não há delimitação de espaço ou de funções que impeçam claramente o uso do EP por um determinado grupo social. Porém, é notório que o EP em si promove poucas opções de vivência. O JMA, apesar de estar equipado com mobiliário de estar, como já foi referido, está desarticulado do eixo principal da Baixa, sendo pouco utilizado. A Rua das Estátuas, com a pedonalização, não

²⁷ Propõe o “levantamento dos elementos tradicionais de captação de água e análise quantitativa e qualitativa da água disponível para posterior instalação de pontos de água para abastecimento de auto-tanques, rega e abastecimento público.” Espaços Verdes, Portal da CMO. Disponível em: <<http://goo.gl/lt2SwG>>. Acesso em: 30/11/2014.

²⁸ Gehl, Jan (2010), *Cities for people*. Londres: Island Press.

²⁹ O Departamento de Projetos Especiais (DEP) da CMO está iniciando um estudo preliminar de um projeto para a Alameda Hermano Patrone, que pretende fazer essa integração.

obteve a apropriação esperada pelos técnicos da CMO. Esta lacuna da função de estadia é suprida principalmente pelo Palácio Anjos. Portanto, não tem acesso irrestrito, como o EP. Pode-se dizer que, no contexto social, a acessibilidade das pessoas à BA pode ser alargada, ao serem promovidas atividades opcionais. Faltam soluções que possam contribuir para a socialização e a inclusão social – de maneira democrática, desvinculadas da necessidade do consumo.

Com relação à diversidade, o EP da BA tem afluência de diferentes grupos de pessoas em diferentes períodos, conforme pode ser comprovado *in loco* e também foi citado por vários *stakeholders*. Há uma intensa afluência ao comércio e aos serviços durante o dia e alguma movimentação à noite, com certos cafés e restaurantes abertos, além de moradores que continuam a circular. Também através da apropriação por diferentes estratos da população – para exemplificar, crianças em excursão e estrangeiros visitam o CAMB, crianças do Concelho (e também de Lisboa) frequentam regularmente o SAD, idosos vão ao Mercado Municipal e comércio e serviço em geral, estudantes e trabalhadores usufruem do café no jardim do Palácio Anjos, reformados jogam nas mesas do JMA – são promovidas alternativas de vivência principalmente através dos polos dinamizadores, portanto vinculado a algum consumo.



Figura 29: Alameda Hermano Patrone em frente ao Palácio Anjos (CAMB) | Fonte: Simone Vaz

- **ASPECTO CULTURAL:**

No âmbito cultural da sustentabilidade, a BA conserva sua identidade própria. O conjunto edificado revela sua história e seu significado simbólico através da arquitetura de diversas épocas (Palácio Ribamar, atual Biblioteca Municipal, do século XVIII, Palácio Anjos do século XIX, exemplares de art nouveau e art deco, do século XX). São promovidas atividades culturais e de animação próprios de Algés, como as ações e encontros realizados pela Assembleia Popular de Algés, no jardim do Palácio Anjos; a Feira de Velharias, no JMA; o Mercado Biológico, retomado em julho do ano anterior pela UJFALC.

Referências paisagísticas, arquitetônicas, artísticas (como as estátuas na Rua Major Afonso Palla) orientam os usuários da BA, ao permitirem o reconhecimento desses marcos através da permeabilidade visual. O EP da BA tem boa legibilidade, com uma definição clara de delimitação, por exemplo entre EP e privado.

Como um EP urbano de alta densidade, existe pouca diversidade formal, no que se refere a elementos naturais e construídos, predominando os últimos, apesar de ser uma zona com boa arborização. Quanto à qualidade visual, ao equilíbrio formal de elementos/sistemas (comunicação visual, carros, elementos obstrutores de passeios, arborização) e sua relação com a envolvente, pode-se afirmar que é pouco aprazível e necessita de uma reformulação que organize o espaço.

Para concluir esta análise, resta mencionar que, conforme citado ainda neste capítulo, atualmente, a CMO tem dois projetos³⁰ em elaboração para a BA, que visam libertar mais área do EP para os pedestres. Esses são projetos pontuais, alicerçados na Memória Descritiva elaborada em 2006, para fins da Requalificação da BA, aparentemente desconectados, mas como não foi possível o acesso ao documento (pelo motivo anteriormente exposto), não se pode afirmar que não visem algum objetivo comum e específico e não só generalista, de pedonalização de trechos de ruas da BA. Porém, como ainda não foi elaborado o Plano de Deslocações Pedonais³¹, é provável que esta definição não tenha uma fundamentação sólida e uma estratégia clara.

Nesse sentido, percebe-se a necessidade de uma linha estratégica comum entre os diversos níveis de planeamento, com objetivos bem delineados para toda a zona e que oriente as intervenções. Há a necessidade de articulação com as políticas do ordenamento do território e do ambiente, à escala macro, e a necessidade de uma análise detalhada, à escala micro, que enquadre os diversos sistemas que compõem o EP. “A este último aspecto acresce o facto das intervenções no EP serem da responsabilidade de inúmeras entidades, o que implica um importante esforço ao nível da coordenação.” (IMTT, 2011, p. 2)

Conforme apurado, para os projetos para o EP da BA, que ainda se encontram em fase de elaboração, a metodologia de participação pública empregada foi a aplicação de um inquérito na altura da elaboração da Memória Descritiva (de 2006) e apresentação dos projetos em fase inicial

³⁰ Pedonalização de um quarteirão da Rua Ernesto da Silva, próximo ao Mercado Municipal, entre a Avenida Combatentes da Grande Guerra e a Rua Luis de Camões; projeto em fase final de elaboração. Em fase inicial de estudo preliminar, há um projeto para a Alameda Hermano Patrone, ambos citados anteriormente.

³¹ O Plano de Deslocações Pedonais faz um diagnóstico e uma proposta, ao nível do planeamento, para que os projetistas tenham subsídios que fundamentem a definição dos trechos a serem pedonalizados.

em audiências públicas, configurando ainda assim uma abordagem muito distanciada da população, do tipo *top-down*. Alguns *stakeholders* demonstraram a preocupação da aceitação dos novos projetos de intervenções urbanas no EP, por parte da população, tomando como exemplo o processo da pedonalização da Rua Major Afonso Palla, que resultou na não apropriação daquele espaço pela população. Como forma de colmatar esta deficiência na implementação das intervenções urbanas, foi referida a necessidade de envolver a população em todo o processo, desde a génese dos projetos, como um fator preponderante para a sustentabilidade das intervenções futuras.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho de investigação realizado permitiu especificamente uma aproximação ao EP da BA, longe de ser um conhecimento aprofundado desse espaço, mas o necessário para proporcionar uma melhor compreensão dos parâmetros da sustentabilidade que incidem sobre o EP, na generalidade, e que influenciam a relação das pessoas com o mesmo.

Os objetivos traçados para esta pesquisa delinearão o caminho que o desenvolvimento do trabalho deveria seguir: compreender o que é o EP, contextualizar a sustentabilidade no urbanismo e conhecer as características do lugar, o objeto do estudo. Percorrer esse caminho permitiu (i) identificar os indicadores de sustentabilidade no que respeita ao EP, a partir da revisão da literatura, (ii) analisar a evolução do uso e da morfologia do trecho selecionado, através da pesquisa bibliográfica e análise do conteúdo dos inquéritos, tanto por entrevista, como por questionário, e (iii) fazer uma análise crítica do desenho urbano atual do referido EP, segundo os indicadores de sustentabilidade, tendo por base o levantamento de todos os dados recolhidos e o conhecimento adquirido. Portanto, acreditamos que foi possível atingir os objetivos propostos.

As limitações ao trabalho, que podem ser citadas, foram as limitações financeira e de tempo. A limitação financeira determinou o número de visitas ao local para a realização e/ou recolha dos inquéritos. Também a limitação de tempo incidiu sobre esse aspecto, mas principalmente na pressão por cumprir com os objetivos, dentro do prazo previsto e sem haver dispersão em informações menos relevantes. Porém, no que toca à informação relevante, que necessitaria de mais tempo para explorar, é possível citar a participação pública, no contexto da sustentabilidade do EP, que pode ser aqui pontuado como um caminho a seguir, a partir deste estudo. Assim como, conforme já citado no capítulo anterior, outro item que merece apreciação por parte de uma futura pesquisa, é a não apropriação, por parte da população, do EP na Rua Major Afonso Palla, que poderá estar intrinsecamente ligado ao tema da participação pública.

A partir do estudo efetuado, percebe-se a importância de incentivar processos de desenho do EP que ofereçam a cidade a todos, desde a concepção do projeto, num processo onde a participação das pessoas seja efetiva, para garantir que os cidadãos e os *stakeholders* contribuam com suas opiniões e experiências, a fim de garantir a apropriação da futura intervenção no EP. Cidade para pessoas diz respeito não só ao período pós-ocupação, mas também ao período da concepção, que ditará também a sustentabilidade da intervenção, no sentido da mesma ser apropriada e potencializar a diversidade de usos por diferentes grupos de pessoas, de forma a incrementar os indicadores de sustentabilidade, pois sem apropriação, os pilares da sustentabilidade ficam comprometidos.

Os indicadores de sustentabilidade demonstraram que devem ser ultrapassadas as barreiras que impedem a livre movimentação das pessoas, sejam elas limitações espaciais, por falta de espaço para circular, ou por condicionarem o acesso de determinados segmentos da comunidade, quer estas decorram da sua situação no ciclo de vida – crianças e idosos – quer estejam incapacitadas – permanente ou temporariamente – (Serdoura, Silva, 2006), sejam elas por restrição de usos, por apropriação privada de EP, ou por homogeneização desses usos.

A BA, já num primeiro olhar, mostrou-se vigorosa e dinâmica, no que concerne à diversidade de usos. Com o decorrer da pesquisa, foi possível compreender sua evolução e seu caráter atual e perceber que esses atributos podem ser ainda mais valorizados quando as pessoas forem priorizadas no EP – reafirmando, desde a gênese do projeto. Dar voz aos diversos grupos, que com esse espaço se relacionam, proporcionará a prossecução do objetivo de libertá-lo para as pessoas, permitindo oferecer oportunidades das mesmas realizarem também atividades relacionadas ao lazer e estadia. Assim, a intervenção no desenho urbano, que se aqui se discute, poderá efetivamente incrementar os indicadores de sustentabilidade. Incentivar a circulação pedonal e reduzir a circulação de automóveis, poderá amenizar os níveis de poluição acústica e melhorar a qualidade do ar no local, proporcionando melhoria da qualidade da saúde pública e consequentemente o incremento da qualidade de vida aos cidadãos. Esta medida poderá afetar positivamente não só sobre o fator ambiental da sustentabilidade, mas também sobre os demais pilares. A economia local pode sofrer um incremento pois poderá haver maior atratividade de pessoas. No âmbito social, promover a estadia no EP da BA poderá reduzir comportamentos antissociais e oferecer oportunidades a diferentes cidadãos, contribuindo para uma sociedade mais equitativa. Ainda nesse âmbito, envolver a população nas decisões poderá promover a melhoria da autoestima e o comprometimento da mesma na conservação e valorização do local.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- ABEL, P. (2013), **Cidade dentro da cidade – Revitalização de um quarteirão como forma de devolver a cidade à comunidade**, Dissertação de mestrado, Lisboa: Faculdade de Arquitectura, Universidade Técnica de Lisboa. Disponível em: <<https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/5849>>. Acesso em 23/12/2013
- ALVES, F. (2003). **Avaliação da qualidade do Espaço Público Urbano. Proposta metodológica**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciência e a Tecnologia.
- ARROYO, J. (2005), Accionar en el espacio público. In: BERTUZZI, M. L. **Ciudad y Urbanización: problemas y potencialidades**. Santa Fe: Editora Universidad Nacional del Litoral.
- BALULA, L. (2011), **Planejamento urbano, espaço público e criatividade. Estudos de caso: Lisboa, Barcelona, São Paulo**. Cadernos Metrôpoles, nº 25, 2011. Disponível em: <<http://goo.gl/Nv4tpp>>. Acesso em: 05/12/2013.
- BARDIN, L. (2009), **Análise de Conteúdo**. Lisboa. Edições 70.
- BASCOVIS, M. (2010). Função Social dos Espaços Públicos, **Revista Magister de Direito Ambiental e Urbanístico**, nº 29, Abril/Maio de 2010, pp. 50-65. Disponível em: <<http://goo.gl/COIhoq>>. Acesso em: 25/11/2013.
- BOUTON, S. et. al. (2013), **How to make a city gret**, McKinsey & Company. Disponível em: <<http://goo.gl/zAFJve>>. Acesso em: 12/9/2013.
- BRANDÃO, P.; ÁGUAS, S.; CARRELO, M. (2002), **O Chão da Cidade: Guia de Avaliação do Design de Espaço Público**. Lisboa: Centro Português de Design
- BRANDÃO, P. (2008), **A Identidade dos lugares e sua representação colectiva – Bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público**. Política de Cidades – 3. Lisboa: Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. Disponível em: <<http://goo.gl/FETPpt>>. Acesso em: 20/02/2014.
- BRISOLLA, F. (2014), Fomos de porta em porta falar de ciclovias *in* **Folha de São Paulo**. 25 de setembro de 2014. Disponível em: <<http://goo.gl/MWFoDq>>. Acesso em: 10/11/2014.
- BRUNDTLAND, G. H.. (1991). **Nosso futuro comum: Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento**. Editora da Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro.
- CAPELAS Jr, A. (2013). Em busca da cidade ideal. Cidades Inteligentes, **National Geographic Brasil**, Planeta Sustentável.
- CASTRO, A. (2002), Espaços Públicos, Coexistência Social e Civilidade - Contributos para uma reflexão sobre os espaços públicos, **Cidades - Comunidades e Territórios**, nº 5, CET – ISCTE; Dezembro, 2002. Disponível em: <<http://goo.gl/la2TDR>>. Acesso em: 13/02/2014.
- CARMO, H.; FERREIRA, M. M. (1998), **Metodologia da Investigação** – Guia para auto-aprendizagem. Lisboa: Universidade Aberta.
- CASTRO, G. (2012), Projetos renovam usos de espaços. **Revista Valor Setorial Construção Civil**, Setembro de 2012. Disponível em: <<http://goo.gl/O08l78>>. Acesso em: 16/05/2014
- CBCS – Conselho Brasileiro de Construção Sustentável (2007), **Sustentabilidade na Construção**. 01/09/2007. Disponível em: <<http://goo.gl/iy9J9Z>>. Acesso em: 23/03/2012.

- CCDR-LVT (2003). **Critérios de Avaliação de Projetos de Desenho de Espaço Público**. Disponível em: <<http://goo.gl/qvtZFR>>. Acesso em: 12/02/2014
- CEU – Conselho Europeu de Urbanistas (2003), **A Nova Carta de Atenas 2003 - A Visão do Conselho Europeu de Urbanistas sobre as Cidades do séc. XXI**. Lisboa, 20 de novembro de 2003. Disponível em: <<http://goo.gl/BJOost>>. Acesso em: 11/12/2013.
- CHOAY, F. (1997). **O Urbanismo**. 4ª Edição, São Paulo: Editora Perspectiva S. A.
- CIC – Câmara da Indústria da Construção (2008), **Guia de Sustentabilidade na Construção**. Belo Horizonte: FIEMG. 60p. Disponível em: <<http://goo.gl/vn1Sfp>>. Acesso em: 20/03/2012.
- COMPUTERWORD (2013), **Cidades Inteligentes com Pessoas**, Computerworld, Julho de 2013. Disponível em: <<http://goo.gl/MxyOIX>>. Acesso em: 25/10/2013.
- COSTA, P.; LOPES, R. (2013), *Urban design, public space and creative milieus: na international comparative approach to informal dynamics in cultural districts*. **Cidades, Comunidades e Territórios**, nº 26, Junho de 2013, pp. 40-66. Disponível em: <<http://goo.gl/QID8Gq>>. Acesso em: 11/12/2013.
- CRUZ, J. (2014), *Snohotta Makes Times Square Permanently Pedestrian* in **Archdaily**, 9 de Janeiro de 2014. Disponível em: <<http://goo.gl/y5AGA9>>. Acesso em: 10/11/2014.
- DPE – Departamento de Projectos Especiais (2006), **Guia de Comércio e Turismo da Baixa Comercial de Algés**. Câmara Municipal de Oeiras.
- DPGU – Departamento de Planeamento e Gestão Urbanística (2012), **Alteração do Plano de Pormenor da Quinta da Fonte, Carnaxide – Relatório**. CMO, Outubro de 2012. Disponível em: <<http://goo.gl/8yE9tq>>. Acesso em: 28/10/2014.
- EUROPEAN COMMISSION – Environment (s/d). **European Green Capital. 2012 – Vitoria Gasteiz**. Disponível em: <<http://goo.gl/PnRYS0>>. Acesso em: 03/06/2014.
- FERNANDES, A. (2012), **Metodologias de Avaliação da Qualidade do Espaço Público**, Dissertação de mestrado, Porto: Faculdade de Engenharia, Universidade do Porto. Disponível em: <<http://goo.gl/ebdV9A>>. Acesso em: 08/01/2014.
- FERREIRA, A.; VARA, F. (2004), **PROT-AML – Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa**. Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo.
- FERREIRA, C. *et al.* (2010), *Repensando o Planeamento Ambiental e a Sustentabilidade nos municípios de Chácara, Mar de Espanha e Santana do Deserto*. In: Lima, Fábio et al. (2010). **Urbanismo em Minas Gerais: Pelas Cidades**. Juiz de Fora: Ed. UFJF.
- FRANCISCO, M. (2005), **Espaço público urbano: Oportunidade de Identidade Urbana Participada**, Lisboa: Associação Portuguesa de Geógrafos. Disponível em: <<http://goo.gl/gMbt0p>>. Acesso em: 07/01/2014
- GABRIEL, L. (2008), **A Problemática do Espaço Público na Cidade Contemporânea. Diário da Cratera Urbana**. Disponível em: <<http://goo.gl/CjZphk>>. Acesso em: 23/01/2014.
- GAETE, C. M. (2014), *Pedestrianização da Times Square deve ser concluída em 2016*. 26 Apr 2014. **ArchDaily**. Acesso em: 28/04/2014. Disponível em: <<http://goo.gl/bFFE1F>>
- GARCIA, Natália (2011), **Jan Gehl: Um especialista em criar cidades melhores**. Projeto Minha Cidade, Minha Casa. Revista Vida Simples.
- GASPAR, A. (2012), **Infraestruturas verdes promotoras de um planeamento urbano sustentável e biofílico. O exemplo do subdistrito Butatã na cidade de São Paulo, Brasil**.

- Lisboa: Universidade Nova de Lisboa. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10362/8478>>. Acesso em: 9/1/2014
- GEHL, J. (2010), **Cities for people**. Londres: Island Press.
- GEHL, J.; GEMZØE, L. (2000), **New City Spaces**. Copenhagen: The Danish Architectural Press.
- GUERRA, I. (2006), **Pesquisa Qualitativa e Análise de Conteúdo: Sentidos e formas de uso**. Estoril: Principia Editora.
- INDOVINA, F. (2002); O Espaço Público: Tópicos sobre a sua Mudança; *in Cidades, Comunidades e Territórios*, n.º 5, CET – ISCTE; Dezembro, 2002.
- IMTT, Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. (2011), **Rede Pedonal – Princípios de planeamento e desenho**. Portugal, março de 2011.
- INTELI – Inteligência em Inovação, Centro de Inovação (2012), **Índice de Cidades Inteligentes – Portugal**, Europress.
- JANOT, L. (2013) A Cidade se transforma; *in O Globo*, 16 de Fevereiro de 2013. Disponível em: <<http://goo.gl/1W6LXj>>. Acesso em: 11/3/2013.
- JARA-MORENO, A. (2014), Bogota gets ready for bike share. **This Big City**. 20 de maio de 2014. Disponível em: <<http://goo.gl/Wdgi0F>>. Acesso em: 21/05/2014.
- JING-XIAO, Z. *et al.* (2010), Comprehensive Evaluation of the Overall Quality of Urban Public Open Space *in 2010 International Conference on E-Business and E-Government (ICEE)*, p. 5122 – 5125, IEEE Conference on E-Business and E-Government. p.5122-5125, IEEE Computer Society Washington, DC. Disponível em: <<http://goo.gl/hcjJ0m>>. Acesso em: 10/02/2014.
- KUNZIG, R. (2013), Solução Urbana, Cidades Inteligentes, **National Geographic Brasil**, Planeta Sustentável.
- LAMAS, J. (2013), Como desatar este nó. Cidades Inteligentes, **National Geographic Brasil**, Planeta Sustentável.
- LEITE, C. (2013a), Onde tudo acontece. Entrevista concedida a Afonso Capelas Jr. Cidades Inteligentes, **National Geographic Brasil**, Planeta Sustentável.
- LEITE, C. (2013b). **As cidades se reinventam: experiências do desenvolvimento urbano sustentável**. Seminário Internacional Asbea: o novo plano diretor de São Paulo e seu impacto nos novos empreendimentos. Disponível em: <<http://goo.gl/tHwIik>>. Acesso em: 13/01/2014
- LILLEBYE, E. (2001), The architectural significance of the street as a functional and social arena *in* JEFFERSON, C. *et al.* (ed), **The sustainable street. The environmental, human and economic aspects of street design and management**, Advances in Architecture Series. Southampton WIT Press.
- LIMA, F. *et al.* (2010). **Urbanismo em Minas Gerais: Pelas Cidades**. Juiz de Fora: Ed. UFJF.
- LYNCH, K. (1960), **A Imagem da cidade**. Lisboa: Edições 70, Lda.
- LYNCH, K. (2007), **A Boa forma da cidade**. Lisboa: Edições 70, Lda.
- MACHADO, P.; NEVES, A. (2011), **Segurança Pública e Desenvolvimento Urbano – A prevenção do crime através do espaço construído**. Política de Cidades – 7. Lisboa: Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. Disponível em: <<http://goo.gl/ef3V2Y>>. Acesso em: 20/02/2014.
- MEDAGLIA, T. (2013), Volta ao verde. Cidades Inteligentes, **National Geographic Brasil**, Planeta Sustentável.

- MORA, M. (2009). Indicadores de Calidad de Espacios Públicos Urbanos, para la vida ciudadana, en Ciudades Intermedias. **Los pueblos americanos: câmbios y continuidades. La construcción de lo próprio en un mundo globalizado.** 53º Congresso Internacional de Americanistas, 19-24/julho/2009, Cidade do México. Disponível em: <<http://goo.gl/rVLNJR>>. Acesso em: 05/02/2014.
- MOREIRA, D. (2002), **Método Fenomenológico na Pesquisa.** Pioneira Thomson Learning Ltda, São Paulo. Disponível em: <<http://goo.gl/hzbz2Q>>. Acesso em: 12 de Abril de 2012.
- MO – Município de Oeiras (1992), **Plano Director Municipal – Relatório.** Câmara Municipal de Oeiras.
- MO – Município de Oeiras (2013), **Oeiras Factos e Números – Edição Especial.** 1ª Edição. Setembro de 2013.
- PADDISON, R., SHARP, J. (2007). **Questioning the End of Public Space: Reclaiming Control of Local Banal Spaces.** Scottish Geographical Journal, junho/2007, Sage Publications, Glasgow.
- POEIRA, M. *et al.* (2009), **Oeiras 21+: Agenda da Sustentabilidade para Oeiras 2008 – 2013.** Câmara Municipal de Oeiras. Março, 2009.
- PPS; US General Services Administration (2007), Introduction. *In Achieving Great Federal Public Spaces - A Property Manager's Guide.* Disponível em: <<http://goo.gl/2l3bZ1>>. Acesso em: 24/02/2014.
- PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS (s/d). **Vitoria-Gasteiz, a Capital Verde Europeia de 2012.** Disponível em: <<http://goo.gl/f5qSt3>>. Acesso em: 03/06/2014.
- REIS, A. (2006) Requalificação da Baixa de Algés prometida para 2009. **Jornal Público.** 13/12/2006. Disponível em: <<http://goo.gl/9K6ziE>>. Acesso em: 15/09/2014.
- RIBEIRO, R. (2010), **Cidade do Futuro – Visão do Sistema-Paisagem – Caso de Estudo da Cidade de Lisboa.** Dissertação de Mestrado, Lisboa: Instituto Superior de Agronomia, Universidade Técnica de Lisboa. Disponível em: <<http://goo.gl/Xr4efK>>. Acesso em: 23/12/2013.
- ROCHA, R. (2012), **Menos carros, mais pessoas, a velha receita de Jan Gehl.** Mobilize Brasil. Junho de 2012. Disponível em: <<http://goo.gl/G9GQbh>>. Acesso em: 21/06/2012.
- ROLNIK, R. (2011), Nenhuma experiência urbanística se sustenta sem uma boa gestão: veja Bogotá. **Blog da Raquel Rolnik,** 11 de maio de 2011. Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/tag/bogota/>>. Acesso em: 10/11/2014.
- ROLNIK, R. (2013). Lições de Bogotá para a revisão do Plano Diretor de São Paulo. **Blog da Raquel Rolnik,** 6 de maio de 2013. Disponível em: <<http://goo.gl/pjgAOx>>. Acesso em: 11/11/2014.
- ROSSONE, J. (2013), Bogotá, uma cidade para se viver *in* **Arquitetismo.** Portal Vitruvius, 7 de junho de 2013. Disponível em: <<http://goo.gl/oL2hPH>>. Acesso em: 10/11/2014.
- SARAIVA, F. (2012), **Acessibilidade e Mobilidade: o espaço público como renovação urbana.** Trabalho de projeto de mestrado, Universidade Católica Portuguesa. Disponível em: <<http://repositorio.ucp.pt/handle/10400.14/10589>>. Acesso em: 18/12/2013.
- SEMANA (2014), La caída del POT de Bogotá. **Semana,** 5 de abril de 2014. Disponível em: <<http://goo.gl/jEHOM1>>. Acesso em: 11/11/2014.

- SERDOURA, F.; SILVA, F. (2006), Espaço Público. Lugar de Vida Urbana. **Revista Engenharia Civil** – Universidade do Minho, número 27, 2006. Disponível em: <<http://goo.gl/3gPWgY>>. Acesso em: 18/12/2013.
- SERDOURA, F. (2007), As dimensões do espaço urbano público *in* **Revista ArtiTextos**, número 5, Dezembro de 2007. Lisboa: Faculdade de Arquitetura, Universidade Técnica de Lisboa. Disponível em: <<http://goo.gl/IWtCYZ>>. Acesso em: 31/01/2014.
- SOUSA e BAPTISTA (2011), **Como fazer investigação, dissertações, teses e relatórios [...]** Lidel Ed.
- STÜSSI, R.; *et al.* (2011), **Acessibilidade, Mobilidade e Logística Urbana**. Política de Cidades – 6. Lisboa: Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. Disponível em: <<http://goo.gl/S2PvIV>>. Acesso em: 20/02/2014.
- VALENTE, P. (2012), **Cova da Moura – Qualificação do Bairro através do Espaço Público e do Equipamento**. Dissertação de Mestrado, Lisboa: FA-UTL. Disponível em: <<https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/5752>>. Acesso em: 24/11/2013.
- VILLARES, E. (2010), **Participação no Grupo de Trabalho Interministerial para a elaboração do Plano Nacional da Promoção da Bicicleta e Outros Modos de Transporte Suaves – Fase 1 – Ideias-chave e vectores estratégicos**. Lisboa: Direcção-Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. Disponível em: <<http://goo.gl/MnejYw>>. Acesso em: 20/02/2014.
- VITALI, M. (2013). Zona Verde. Cidades Inteligentes, **National Geographic Brasil**, Planeta Sustentável.
- VITORIA-GASTEIZ – European Green Capital 2012 (s/d). Disponível em: <<http://goo.gl/k1xZaz>>. Acesso em: 09/06/2014.

SÍTIOS CONSULTADOS ONLINE

- Área Metropolitana de Lisboa (AML)**. Disponível em: <<http://www.aml.pt/>>. Acesso de julho a outubro de 2014.
- Cidades para pessoas - CPP** (s/d). Disponível em: <<http://cidadesparapessoas.com.br/>>. Acesso de setembro a outubro de 2013.
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro – CCDRC** (s/d). Disponível em: <<http://www.ccdrc.pt/>>. Acesso de setembro a outubro de 2014.
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional Lisboa e Vale do Tejo – CCDR-LVT** (s/d). Disponível em: <<http://www.ccdr-lvt.pt/pt/>>. Acesso de setembro a novembro de 2014.
- Conselho Brasileiro de Construção Sustentável – CBCS**. Disponível em: <<http://www.cbcs.org.br/website/>>. Acesso de janeiro a maio de 2014.
- Dicionário Priberam da Língua Portuguesa**. Disponível em: <www.priberam.pt>. Acesso de fevereiro a outubro de 2014.
- Direcção Geral do Ordenamento do Território**. Disponível em: <<http://www.dgotdu.pt/>>. Acesso de fevereiro a outubro de 2014.
- Environment – European Commission**. Disponível em: <http://ec.europa.eu/environment/index_en.htm>. Acesso em junho de 2014.
- Instituto Nacional de Estatística (INE)**. Disponível em: <www.ine.pt>. Acesso em outubro de 2014.

Portal do Município de Oeiras – PMO (2013). Disponível em: <http://www.cm-oeiras.pt/>. Acesso de novembro de 2013 a outubro de 2014.

Portal da Prefeitura da Cidade de São Paulo (PPCSP). Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/>. Acesso em novembro de 2014.

Portal do Ordenamento do Território e do Urbanismo. Disponível em: <http://www.dgotdu.pt/>. Acesso de setembro a outubro de 2014.

Programa Cidades sustentáveis. Disponível em: <http://www.cidadessustentaveis.org.br/>. Acesso em junho de 2014.

Project for Public Space (PPS). Disponível em: <http://www.pps.org/>. Acesso de fevereiro a outubro de 2014.

The Environmental Blog. Disponível em: <http://micheleabouanoma.perso.sfr.fr/SustainableDvpt.php>. Acesso em: 04/06/2014.

Vitoria Gasteiz – Green Capital. Disponível em: <http://www.vitoria-gasteiz.org/>. Acesso em: junho de 2014.

LEGISLAÇÃO

PDM – Regulamento do Plano Director Municipal de Oeiras, 1994.

PSCACO – Regulamento do Plano de Salvaguarda do Património Construído e Ambiental do Concelho de Oeiras – Edital nº 679/2003.

RMEU – Regulamento Municipal de Edificação e Urbanização – Edital nº 11/2011.

PROT-AML – Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa. Diário da República, 1ª série – B – Nº 82 – 81 de abril de 2002. Disponível em: <https://dre.pt/application/file/302459>.

ANEXO 1 – GUIÕES DOS INQUÉRITOS POR ENTREVISTA

CLUBE DESPORTIVO AMADOR SPORT ALGÉS E DAFUNDO

Presidente Dr^a Violante Isabel Ribeiro

1. O Sport Algés e Dafundo foi fundado em 1915. Esta sede, neste local, é da mesma época?
2. Quais são as vantagens e desvantagens da localização da sede do clube?
3. Quais são as intervenções no EP no entorno do clube que considera terem sido mais significativas nos últimos 20 anos? Por quê?
4. Caso o espaço público da BA fosse, além de espaço de passagem, também espaço de estar, que privilegiasse os pedestres e ciclistas, com mobiliário urbano que proporcionasse usufruir do espaço como espaço de lazer (não necessariamente vinculado ao consumo), pensa que seria uma mais-valia para o clube, moradores e comerciantes da zona? Por quê?
5. Como analisa a situação atual do EP da BA?

GABINETE DA BAIXA DE ALGÉS

Arq^a Vanda Lérias

1. Quais as intervenções mais significativas no EP da BA desde a entrada em vigor do atual PDM?
2. Quais são os objetivos das intervenções?
3. Os resultados das intervenções têm sido satisfatórios?
4. Existe algum estudo programado ou em andamento que torne o EP da BA em local de estar e não só de passagem?
5. Caso não haja, como vê essa possibilidade?
6. Como analisa a situação atual do EP da BA?

CENTRO DE ARTE MANUEL DE BRITO

Dr^a Ana Guerreiro

1. O Palácio Anjos foi restaurado em 2006 para abrigar a coleção de arte de Manuel de Brito?
2. A reabilitação do Palácio causou impacto no EP da BA?
3. Quais os horários que o jardim do Palácio fica aberto para o público?
4. Caso o EP da BA fosse, além de espaço de passagem, também espaço de estar, que privilegiasse os pedestres e ciclistas, com mobiliário urbano que proporcionasse usufruir

do espaço como espaço de lazer (não necessariamente vinculado ao consumo), pensa que seria uma mais-valia para a zona? Por quê?

5. Como analisa a situação atual do EP da BA?

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL E EMPRESARIAL DOS CONCELHOS DE OEIRAS E AMADORA

Presidente Drº João Antunes

1. Há 20 anos como era a dinâmica do EP da BA: havia mais ou menos pessoas que agora, mais ou menos carros que agora?
2. Quais são as intervenções no EP da BA que considera terem sido mais significativas nos últimos 20 anos? Por quê?
3. Caso o EP da BA fosse, além de espaço de passagem, também espaço de estar, que privilegiasse os pedestres e ciclistas, com mobiliário urbano que proporcionasse usufruir do espaço como espaço de lazer (não necessariamente vinculado ao consumo), pensa que seria uma mais-valia para a zona? Por quê?
4. Como analisa a situação atual do EP da BA?

UNIÃO DE FREGUESIAS DE ALGÉS, LINDA-A-VELHA E CRUZ QUEBRADA/DAFUNDO

Presidente Drº. Carlos Moreira

1. Quais são as intervenções no EP da BA que considera terem sido mais significativas nos últimos 20 anos? Por quê?
2. Caso o EP da BA fosse, além de espaço de passagem, também espaço de estar, que privilegiasse os pedestres e ciclistas, com mobiliário urbano que proporcionasse usufruir do espaço como espaço de lazer (não necessariamente vinculado ao consumo), pensa que seria uma mais-valia para a zona? Por quê?
3. Como analisa a situação atual do EP da BA?

NÚCLEO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE

Coordenador Engº Nuno Graça

1. Existe uma colaboração entre o NAM e o DPE?
2. Quais são as intervenções, em termos de mobilidade e acessibilidade, no EP da BA que considera terem sido mais significativas nos últimos 20 anos? Por quê?
3. Com relação aos últimos 20 anos, as pessoas citam a intervenção feita na Rua Major Afonso Palla. Qual a vossa percepção dessa pedonalização?
4. Quanto à segurança rodoviária: qual é a vossa percepção?

5. Existe uma estratégia para solucionar o problema do número excessivo de carros estacionados/a circular na BA?
6. O NAM vê a possibilidade do EP da BA tornar-se em local de estar e não só de passagem?

ANEXO 2 – TRANSCRIÇÃO DOS INQUÉRITOS POR ENTREVISTA

ENTREVISTA CLUBE DESPORTIVO AMADOR SPORT ALGÉS E DAFUNDO

Transcrição da entrevista à Dr^a Violante Isabel Ribeiro, Presidente do Clube Desportivo Amador Sport Algés e Dafundo, concedida no dia 03/07/2014.

Abreviaturas:

P – Pesquisadora

SAD – Dr^a Violante Isabel Ribeiro

P – Para introduzir, começo por dizer que são muitos os elementos influenciam o EP urbano. A BA tem habitação, tem comércio, tem serviços. Esses usos diversificados, a localização do próprio clube [Sport Algés e Dafundo], trazem animação, as pessoas circulam, o que é muito importante para o EP, senão ele se torna morto. Além de equipamentos urbanos, mobiliário urbano que faz com que as pessoas possam ficar mais no espaço e usufruir mais dele. Vejo que a rua tem muitos carros e...

SAD – Mais durante o dia. Durante a noite há muitos lugares de estacionamento, precisamente porque a população aqui envolvente, é uma população idosa. E portanto, nota-se uma grande diferença: à noite há muitos lugares de estacionamento. Ao contrário das áreas mais jovens aqui periféricas, em que lugar de estacionamento é mais complicado à noite, e de dia é mais fácil; aqui é o inverso.

P – Eu percebi que a maior parte dos edifícios, como são antigos, não têm garagem; então os carros que estão aqui estacionados não são dos moradores, ou melhor, poucos são dos moradores?

SAD – Exato, porque a população aqui residente tem bastante idade, é uma população muito idosa, e além disso a população mais jovem acaba por ocupar as casas mais antigas, que são mais baratas, e portanto também não tem muitos recursos. Nota-se que aqui as casas que vão ficando vagas muitas vão sendo ocupadas por imigrantes. São mais próximas do local de trabalho e portanto acabam por ocupá-las.

P – Têm acesso fácil aos transportes públicos, que é muito importante.

SAD – Exato. Têm facilidade para irem para outros locais. O Sport Algés e Dafundo é que traz muita juventude. Nós temos no ativo 2500 atletas. E portanto, durante o dia há muitos jovens que se deslocam e um dos grandes problemas é precisamente o estacionamento, porque os pais trazem as crianças das zonas envolventes e até fora do Concelho. Há muita gente de Lisboa que vem e até de Cascais, porque vêm... Portanto, nós temos... A própria atividade do Sport Algés e Dafundo, enquanto escola de natação, tem nome e depois também da ginástica rítmica e do judo. Portanto, as pessoas deslocam-se pela escola em si. Portanto, tem basquete... A formação atrai muitos jovens. Embora a população aqui mesmo, envolvente ao clube, seja uma população envelhecida, o clube atrai muita gente jovem. E até há bem poucos anos o clube não estava vocacionado para atender, digamos assim, e ainda hoje não está, em termos de acessibilidade interna, nós temos muitas escadas, não temos elevadores. Portanto, como é um edifício antigo, embora ele tenha sido renovado mais recentemente, mas não foi possível substituir as escadarias existentes aqui, a nível interno, por rampas ou por elevadores. Portanto, a população mais idosa acaba por ficar limitada às zonas do rés-de-chão. Isso acaba por também... E o clube em si estava vocacionado para a formação de jovens e desportistas e... competição. Portanto, essa é a essência. Durante a manhã, uma vez que havia espaços disponíveis, porque as crianças estavam nas escolas, nós, nos últimos anos, criámos uma espécie de universidade da terceira idade, que é a Oficina de Saberes, que ocupa as áreas de estudo e de apoio ao

estudo que nós temos para com os atletas, e atividades de natação de masters e ginástica. As manhãs estão mais vocacionadas, agora, para a população de mais idade e a partir das três da tarde é que começam a chegar os jovens.

P – O Clube agora atende à população do entorno dessa forma.

SAD – E tem um grande impacto em termos de comércio. Quando existem provas, por exemplo, ao fim de semana, Algés inteiro enche-se, com equipas que vêm de fora. Portanto, o comércio e os restaurantes aqui à volta acabam por se beneficiarem com isso. Quando, em período de férias, que é o caso – agora nós temos um período com menos atividades, porque estamos em final de época – também o comércio se começa a ressentir, porque há pouco fluxo de pessoas aqui à BA. Isso reflete-se, os comerciantes aqui... Quando houve a possibilidade do Clube se deslocar para beira-rio, [os comerciantes] ficaram com esse receio de que o clube como polo dinamizador pudesse...E principalmente nesta área aqui, todo o comércio desta avenida. Tanto é que se vê, que a partir desta esquina para cima, o comércio diminui bastante e as coisas têm mais dificuldade...

P – O Clube foi fundado em 1915. E esta sede, neste local, é da mesma época?

SAD – Não. É de 1932 ou 1933... Um senhor ofereceu-nos um jornal que faz a descrição da inauguração da sede... A data é 14 de julho de 1930. Portanto, foi a inauguração oficial da piscina de Algés. Era ao ar livre. A mesma piscina que se vê aqui, com as bancadas à volta e destapada. Descoberta e tinha capacidade para cinco mil espectadores. Portanto, é algo que para a época e para hoje em dia, nós não temos uma piscina, sem ser ali a piscina do Jamor, com capacidade para tantos espectadores.

P – O Clube teve a oportunidade de ir para beira-rio. O que pesou para o fato de não ter ido? Quais seriam as vantagens e desvantagens em permanecer aqui?

SAD – As vantagens [de ir para beira-rio] seriam a questão do estacionamento e...

P – Vantagem de ir para lá, desvantagem em permanecer aqui.

SAD – Sim. Vantagens seriam o estacionamento e a possibilidade eventualmente de construir uma piscina maior, porque atualmente as piscinas de competição são de 50 metros e os nossos atletas treinam em piscina de 25 metros. Depois seria construir um edifício de raiz vocacionado, em termos arquitectónicos mais recentes, porque o edifício é antigo e portanto todas alterações que se fizeram, ou que se venham a fazer são sempre alterações ao que é já existente, não é o ideal e acaba por ser limitado.

P – Qual foi a vantagem em permanecer aqui?

SAD – O fato de ir para o rio não está posto totalmente de lado, não. Mas também há condicionantes económicas. A condicionante essencial seria a parte econômica. A ideia na altura era vender esta área toda e ir para lá. Não terá havido condições para que isso ocorresse. A vantagem de estar aqui é para a população que se desloca a pé, que já não é muita. Os sócios mais antigos referem precisamente o fato de que se se deslocar para o lado de lá, em termos de acessibilidade, é mais complicado para quem vai a pé. Basicamente seria isso e a outra desvantagem com relação a estar lá, é que aqui temos uma área muito superior a que teríamos lá, portanto as nossas atividades provavelmente também não caberiam todas naquele espaço. Eu pessoalmente sou apologista que se construíssemos lá um polo, não abdicar da totalidade deste espaço. Até porque nós temos um polo de vela que é até o posto náutico, que está do outro lado e portanto poderíamos conciliar as atividades náuticas do lado de lá e aqui as atividades de ginásio.

P – Com relação às intervenções no EP no entorno do Clube. O espaço temporal que estou estudando é da entrada em vigor do PDM, em 1994 até os dias atuais. Recordar-se de intervenções no EP urbano, que tenham sido significativas, de maneira geral para a BA?

SAD – Intervenções que me recordo é ali no Palácio Anjos. Tiraram dali o mini-golfe e substituíram por uma galeria d’arte, museu. A Rua “das Estátuas” também que foi fechada. O Jardim [Municipal de Algés] que está sempre com modificações [risos], está sempre em obras. Alguns dos cafés emblemáticos do Jardim fecharam, mas isso já foi há mais tempo. Não foi nos anos 90, mas já foi anterior a isso.

P – Caso o EP da BA fosse, além de espaço de passagem, também espaço de estar, que privilegiasse os pedestres e ciclistas, com mobiliário urbano que proporcionasse usufruir do espaço como espaço de lazer (não necessariamente vinculado ao consumo), pensa que seria uma mais-valia para o clube, moradores e comerciantes da zona?

SAD – Sim, era uma mais-valia. Até uma das propostas que nós fizemos, porque agora há uma nova iniciativa que é o Orçamento Participativo. Posso mostrar uma das iniciativas do Clube, que é precisamente relativo não só a essa nossa dificuldade de estacionamento, mas também à dificuldade de espaço para estar. Fez-se a proposta de criar esta zona aqui do recreio, que nós chamamos de recreio, que está em fosso, tapar e ficar ao nível. Porque antigamente e hoje em dia quando há iniciativas, as pessoas põem-se no gradeamento para ver o que se passa. A ideia seria colocar ao nível da rua com estacionamento para os carros poderem passar e deixar as crianças lá embaixo. Parando aqui para as crianças saírem entope o trânsito. Portanto ao nível da rua ficaria um espaço amplo e tapado. Uma das dificuldades, muitas vezes, durante o inverno: as pessoas não têm locais onde possam estar a conversar, à vontade. Antigamente isso acontecia nos grandes cafés que existiam ali no Jardim. Havia mais um café, que agora é um restaurante, em que as pessoas se reuniam, conversavam e os estudantes iam para lá estudar. E que era coberto. E hoje em dia não existe essa possibilidade. A ideia era exatamente abrir essa área, que está a superfície, não só com atividades físicas para os jovens, mas para as pessoas de mais idade, que seria visto da própria rua.

P – Teria uma integração maior com a rua.

SAD – Para jantares de convívio, almoços de convívio. Não só dos próprios sócios, mas ser uma área extensiva da rua para a abertura do Clube à população... De feirinhas, porque mesmo as feirinhas só podem ser realizadas no verão. No inverno está tudo limitado. Os tais convívios séniores e com música. A ideia seria ver se a população aderiria, por meio da abertura do Clube a essa população também mais idosa. Como era logo de fácil acesso, ou seja, seria uma continuidade do EP. O Clube é uma instituição de utilidade pública. Não esquecemos essa vertente também de serviço público. E embora esteja vocacionado para a formação de jovens e competição, pela área onde está inserido, também se deve abrir ao local onde está. Enquanto estivermos aqui... Porque eu estou na direção há cerca de cinco anos e constatei foi que o Clube inicialmente estava muito fechado sobre si próprio. Ou seja, eram só os jovens, só a formação, competição, etc, e, portanto, as pessoas de mais idade e os pais, ou quem viesse, não tinham atividades. Também nós temos falta de espaço. Tendo falta de espaço, esse espaço seria todo absorvido. Mas aos fins-de-semana, nomeadamente sábados à tarde e domingos, em que as crianças estão nas competições, não estão propriamente no Clube, embora estejam em atividade, os espaços podem ser utilizados pela população local. Portanto, era essa a ideia que nós tínhamos também para esse Orçamento Participativo. Seria exatamente a abertura do espaço do Clube, é um EP numa continuidade exatamente porque há essa necessidade.

P – De maneira geral, como analisa a situação atual do EP da BA? Qual caminho seria interessante seguir?

SAD – Eu acho que em termos de mobiliário, etc, não dá para por muita coisa, por que o espaço é apertado. Aliás, ali mais para a frente, numa área mais recuada de Algés, até puseram uns pilaretes para os carros não estacionarem nos passeios, etc. Mas muitas vezes eles estão um bocado derrubados... O que eu gostaria de ver em termos de EP, não tem a ver tanto com mobiliário, mas sim com a limpeza. A questão é a limpeza, mas é uma questão de cultura das pessoas. Por ser uma área habitada por pessoas de mais idade, as pessoas

não têm cuidado quando despejam o lixo, usam uma coisa qualquer e deitam para o chão. Portanto, se calhar valia a pena por umas áreas... Umas placas a recordar que a rua é a extensão da sua casa.

P – Seria a educação ambiental que aqui faz falta.

SAD – Penso que na zona... Mas umas placas fixas, fixas para ficarem ali, para as pessoas irem lendo, que o passeio é como se fosse o chão da sua casa. “A sua rua é a sua casa”. Nós estamos numa área que tem imenso potencial turístico. As pessoas ainda não se aperceberam disso. Mas falta limpeza para ser atrativo e falta também um pouco de beleza e de brio, que as pessoas têm na sua casa. Nós nestas varandas [mostra pela janela]... Este prédio aqui em frente é lindo. Está original. As pessoas têm o brio de pôr as florzinhas. Basta uns vizinhos começarem a pôr umas florzinhas bonitas... O que é bom também se contagia para com os outros. Se calhar, atribuir um prêmio ao prédio mais bonito, ou mais cuidado. Se todos os prédios de Algés fossem como este, por cima da Sapataria Bambi... Em termos turísticos é como nós quando vamos à Suíça. É engraçado ver as casas, mas o mais bonito são os vasilhos e as flores que as pessoas põem à janela. Os vasilhos mostram, portanto... Embora muitos tenham estas marquises, isso já é mais difícil de reverter, politicamente e também em termos sociais, porque muitas das pessoas fizeram alterações as suas casas, porque as casas eram pequenas, mas eventualmente descobrir uma forma de embelezar... Por exemplo, os espanhóis também têm as persianas fechadas, só que como são todas tão bonitas... Se calhar um papel autocolante tipo vitral, ou uma coisa do género. Uma ideia d’artes decorativas qualquer, para todos usarem. Eventualmente poderia embelezar para tornar Algés mais atrativo em termos visuais. E fazer com que o fluxo de turistas, que já se começam a ver alguns – antigamente nunca se via turistas, já se começa a ver alguns turistas aqui – comessem a também a frequentar. Muitos vêm a algumas casas comerciais e alguns restaurantes que têm fama, a Marisqueira, o Relento... Existem várias marisqueiras aqui de renome, em que as pessoas só vêm ali e regressam. Seria mais motivo para visitar. Até porque o próprio Clube, em termos históricos também temos património. Agora com o centenário, vamos fazer o centenário no próximo ano, temos as coisas todas guardadas. Se calhar a Câmara também eventualmente poderia utilizar o Clube como atração turística. Já fiz aqui algumas visitas guiadas. Na Câmara há um departamento que tem feito visitas a algumas instituições. Já fizeram aqui uma visita guiada só mesmo para os Oeirenses, e que gostaram muito. Mas o Clube, como tem nome a nível nacional, poderia servir também como atração turística, para virem conhecer o Sport Algés e Dafundo. E ser incluído nos roteiros, digamos assim...

P – O que pensa a respeito desta rua ser uma rua de coexistência entre pedestres, ciclistas e o essencial dos automóveis (carga e descarga, fluxo das garagens), basicamente fechada ao trânsito constante?

SAD – Para nós seria muito, muito complicado. Seria estrangular o Clube, porque muitas das crianças, que têm seis, sete anos. Aqui à volta também não há estacionamento... O problema é que há um estacionamento longe.

P – Isso seria dentro de uma estratégia integrada, onde haveria solução para a questão dos estacionamentos.

SAD – A questão é que no inverno as crianças saem e correm por aqui e vão direto...

P – Isso seria contemplado, assim como cargas e descargas, mas cargas e descargas com horários determinados, mas no caso do Clube não poderia ser [com horários determinados], porque tem um fluxo quase contínuo.

SAD – O autocarro que vai buscar as crianças aos colégios passa por aqui e deixa as crianças...

P – Essa zona de coexistência, ela contempla justamente isso. Seria dado uma prioridade aos pedestres e ciclistas e permitia...

SAD – Outras áreas que eu conheço, em que... A fazerem isso teria ser com muito cuidado. Outras áreas que conheço que têm esse tipo de situação... Depois é muito difícil, determinadas horas do dia passar um autocarro pelo meio das esplanadas que estão no meio da rua, ou dos peões...

P – A via seria mais estreita, não teria estacionamento, por isso seria mais estreita. Os passeios alargam e as esplanadas têm que ficar naquele espaço definido. Apesar de via e passeios serem no mesmo nível.

SAD – Já tentaram fazer no início.

P – Pensa que isso seria atrativo, que poderia trazer pessoas?

SAD – Mas primeiro têm que tratar também da questão do embelezamento e da cultura de limpeza, porque o turista não se vai sentar numa esplanada...

P – A educação ambiental é muito importante e ela tem que ser trabalhada também. Seria uma estratégia conjunta de várias ações. Os próprios moradores podem despertar para essa questão quando devolver a rua às pessoas, quando diminuir o fluxo de automóveis, criando espaços específicos para os estacionamentos e dando mais espaços nos passeios. É uma questão que tem que ser discutida com todos os atores envolvidos, as opiniões levadas em consideração. Acha que desta forma, poderia ser uma mais-valia, para a Baixa, para o Clube, para os moradores?

SAD – Se fosse bem feito, sim. Mas sempre com a consciência de que se não for bem feito pode estrangular e definitivamente fazer morrer o comércio que se debate com grandes problemas aqui na BA.

P – Uma das questões que é muito tratada na sustentabilidade – são várias vertentes, a ambiental, a econômica, a social e a cultural – é a questão da participação. Muitas vezes, os projetos são levados adiante sem participação pública. Com participação pública é possível chegar num consenso, atendendo... e às vezes abrindo mão de certos aspectos, mas sem comprometer o objetivo principal que atenda a todas as pessoas. Esse é o caminho que o urbanismo propõe.

SAD – Por um lado, poderia ser bom. Até porque nós... Tive várias iniciativas inicialmente por constatar que o Clube estava muito fechado. Uma das iniciativas foi fazer uma demonstração de atividades precisamente na rua. Pediu-se à Câmara, que pôs ali um palco. A nossa grande dificuldade nesse dia foi fechar o trânsito, nesta área só em frente ao Clube. E teve que ser num sábado à tarde, salvo erro, ou num domingo. Foi num domingo, fizemos dois anos consecutivos. Foi sábado à tarde e num domingo precisamente para não perturbar o comércio daqui, no sábado à tarde já o comércio está fechado. Tivemos algum feedback dos próprios vizinhos, etc, que desconheciam as atividades, que nós fazíamos cá dentro, porque habitua-se só a ver as atividades que estão aqui fora. Ginástica rítmica ou artes marciais, que é tudo feito aqui dentro, eles acabavam por desconhecer, ou nunca tinham visto. É só uma relação de vizinhança e acabam por não conhecer. Neste aspecto de fazer a continuidade, talvez para ser mais fácil fazer a continuidade da extensão das atividades, mas pontualmente do Clube para a rua, nesse aspecto seria mais fácil. Porque até uma das dificuldades foi eliminar os carros daqui de frente. Pusemos avisos mas as pessoas não... nem todos os carros saíram. Claro que isso se fosse em colaboração com esta ideia que nós tivemos para o Orçamento Participativo, acho que traria uma dinâmica muito superior, porque quer tivesse chuva, quer tivesse sol, esta questão de passear e permitir que numa determinada área do Clube as pessoas possam, não só a população, os sócios, mas também a população, porque agora estamos restritos aos sócios, mas a ideia de fazer isso seria abrir esta área mais externa também à população. Penso que seria essa vantagem, porque se não houver esse tipo de pólos dinamizadores, o que pode acontecer pura e simplesmente é as pessoas não virem para aqui por que há outras áreas comerciais mais acessíveis e que têm estacionamento mesmo por baixo, há vários centros comerciais aqui perto, têm estacionamento gratuito por baixo. É mais prático, sobem as escadas rolantes e vão comprar as coisas. O comércio aqui à volta tem-

se ressentido com isso, além da crise, etc. Portanto, se as coisas não forem devidamente enquadradas e pensadas como motores de atração pode fazer o efeito inverso...

P – Existem algumas intervenções dessa natureza em espaços públicos urbanos, aqui mesmo em Portugal, mas inicialmente em outros países europeus como na Dinamarca e Holanda, já há algumas décadas, estendendo-se para a América, mais recentemente.

SAD – Se a rua fica fechada ao trânsito, o mais natural é que os comerciantes ponham os seus placares a nível lateral, as esplanadas estão ali... Por exemplo, em Cascais há uma situação dessas. As pessoas sabem que até às dez os carros podem passar, que a partir das dez os carros não podem passar. Mas a partir das dez, porque o comércio lá até abre por volta desse horário, seria incompatível, nessa área de Cascais, acaba por ser incompatível passar ali algum carro, porque o fluxo de pessoas... É a tal questão que é uma zona turística, bonita, as coisas estão... As paredes estão minimamente arranjadinhas... Pelo fluxo de pessoas e esplanadas, etc, torna-se difícil depois a passagem de carros para deixar pessoas.

P – Nas Caldas da Rainha, foi feita uma intervenção desse tipo na Rua Heróis da Grande Guerra, uma importante via. O autocarro urbano continuava a circular, cargas e descargas, com horários definidos, acessos a garagem. O espaço da via ficou bem delimitado, e tendo ficado mais reduzido, as esplanadas ganharam mais espaço e não impedem a passagem dos automóveis, que são restritos agora. Em Cascais soma-se o interesse turístico, por ser uma cidade à beira-mar, além da questão do interesse patrimonial. Havendo participação pública, ouvindo todos os atores, pois não adianta implementar projetos que as pessoas não estejam de acordo, porque ele não vai ser sustentável, vai ser falível, não vai adiante. Ele pode até ser implementado, mas não vai perdurar. Este é um fator muito importante, ouvir e ter uma discussão séria.

SAD – Ter em conta os aspectos que as pessoas falam, embora os técnicos muitas vezes têm o conhecimento de outras realidades, que também foram implementadas. E as pessoas muitas vezes desconhecem essas outras realidades. Tem que ter sempre em atenção a realidade local.

P – Exatamente. O fato do Clube estar localizado bem no centro da BA, confere um cunho bem pessoal a este espaço. É uma característica bem especial. Tem que ouvir essa população que se desloca até aqui, que dinamiza esse espaço. Se isso não for feito, pode acontecer o efeito contrário ao pretendido.

ENTREVISTA GABINETE DA BAIXA DE ALGÉS

Transcrição da entrevista à Dr^a Vanda Lérias, arquiteta do Gabinete da Baixa de Algés (GBA), da Divisão de Projetos Especiais (antigo Departamento de Projectos Especiais), Departamento de Habitação e Reabilitação Urbana, Câmara Municipal de Oeiras, concedida no dia 03/07/2014.

Abreviaturas:

P – Pesquisadora

GBA – Arq^a Vanda Lérias

P – Na minha pesquisa, interessam elementos que contribuem com a sustentabilidade do espaço público urbano. Pude ver que esta zona tem uso diversificado...

GBA – Esta zona tem muitos estabelecimentos comerciais. Eu tenho um Guia de Algés, se der jeito, posso disponibilizar. É um guia comercial. Nós, na altura em que o Guia foi feito, talvez já há uns seis anos atrás, tínhamos a volta de 300 estabelecimentos comerciais em Algés, que são muitos. E Algés vive basicamente disso, do comércio e daqueles locais, daqueles serviços que existem, como os bancos...

P – Sim, comércio e serviço.

GBA – Tem o Sport Algés e Dafundo.

P – É um pólo dinamizador desse espaço.

GBA – É muito, muito... É o Sport Algés e Dafundo e o Mercado. O Mercado, por incrível que pareça, mesmo porque outros mercados no concelho estão praticamente a desaparecer... O Mercado é aqui [a indicar na planta]. É mesmo ao lado do Sport Algés e Dafundo. Posso riscar?

P – Sim!

GBA – É este edifício aqui. Aqui se encontra. É o Mercado. O Mercado funciona muitíssimo bem ainda. Ao final da tarde, em dias específicos, o Mercado move muitas pessoas para ali. Portanto, juntando esses dois polos, no centro de Algés, são realmente dinamizadores daquela zona. Principalmente o Sport Algés e Dafundo das pessoas mais jovens, que frequentam e vão comprar equipamentos naquelas lojas, e o Mercado com aquelas pessoas de meia-idade, mas que estão muito acostumadas a irem ao Mercado e continuam a lá ir. Portanto, vive muito ainda. O que nós pensamos, e aqui trabalhamos muito, é realmente tentar manter essa dinamização do espaço, fazer com que as pessoas continuem a circular e a comprar em Algés, mas que também não se perca essa vivência do sentir essa zona, como uma zona que é comercial, mas que também pode ser vivida e também pode ser sentida. O que nós achamos que faz muita falta em Algés são espaços de lazer, espaços de estadia. E o que nós pensamos que seria o fundamental para fazer com que as pessoas não só passem, como fiquem. Se sentem, haja um banco onde se possam sentar, onde possam estar, onde possam conversar... Onde possam ficar com calma e ver os estabelecimentos comerciais. Porque nós temos um problema, noutras zonas também existem, com certeza não é só aqui em Algés, que é falta de estacionamento.

P – Vê-se muitos carros...

GBA – Mal estacionados, estacionados em cima dos passeios. Depois também nós temos aquela coisa do... O passeio tem um espaço para circular, mas depois a via, o eixo viário, tem um espaço superdimensionado ou dimensionado em excesso para o veículo que vai passar, então sobra sempre aquele espaço para que a pessoa possa: “Já agora dou um jeitinho e meto uma roda em cima do passeio e outra cá embaixo.” E portanto, isso facilita com que haja também o estacionamento irregular, que haja mal estacionamento, que haja falta de estacionamento. Porque aqui nesta zona, durante muitos anos, esta zona aqui era toda de estacionamento [indicando na planta]. Até há pouco tempo, até há dois anos atrás. Estes imóveis que aqui estão, estes edifícios são novos. E portanto, havia muito estacionamento, mas ninguém estacionava ali. Eu cheguei a ir para Algés, a estacionar aqui e fazer este caminho com facilidade para a BA. Mas nunca ninguém... Estacionavam à porta...

P – E tem alguma previsão de fazer algum estacionamento?

GBA – O que já está a decorrer, e que não sei se por acaso lhe disseram e se passou lá, é a construção de um novo Centro de Saúde em Algés. O novo Centro de Saúde fica... Portanto, está a ver aqui o Mercado [indicando na planta], por trás do Mercado existe esta rua [Rua Doutor Manuel de Arriaga], por aqui acima, e o novo Centro de Saúde é aqui, num edifício que há aqui. É mesmo aí, o novo Centro de Saúde. Aí sim vão existir alguns [lugares de] estacionamentos a nível subterrâneo, nessa zona. Serão poucos, relativamente àquilo que faz falta. Mas quem lhe pode dar informação também sobre os estacionamentos é a Parques Tejo. Não é uma entidade da Câmara. A Parques Tejo, eu posso lhe dizer que sabemos... Se eles planeiam os estacionamentos... Há tempos, há um ano atrás talvez, solicitei informação sobre isso mesmo, sobre os estacionamentos, porque para nós é uma dor de cabeça, não é?! Qualquer coisa que tenhamos que fazer em Algés, as pessoas recorre logo: “mas não há estacionamento”, “você vão fazer isso e aquilo e não fazem estacionamento” e “nós queremos estacionamento”. A informação que a Parques Tejo nos deu foi

que efetivamente existe pelo menos um estacionamento que está planeado para a Baixa Comercial de Algés. Mas não nos disseram onde. Eu solicitei que me enviassem uma localização, mas não me enviaram a localização. Sabemos apenas que vai... Nem número de lugares, não fazemos a mínima ideia. Às vezes isso é um bocadinho complicado. As entidades não nos fornecem a informação toda... Mas pronto! Ficamos a saber que sim, que vai existir. No entanto, havia hipóteses. Houve uma altura em que até estudamos uma hipótese aqui para esta zona, porque... Não sei se já percorreu esta avenida, que é a Avenida da República.

P – Penso que não.

GBA – É uma zona que é residencial e está numa cota muito mais elevada do que esta da Baixa Comercial. Então a ideia seria... Existe aqui um edifício [final da Rua dos Anjos] que está muito degradado, mas que tem um terreno ótimo, tem este terreno todo até cá abaixo [indicando na planta]. Todo este. Daqui aqui seria por uso deste edifício. E temos este eixo [Rua dos Anjos], que vem até aqui e não tem saída. Portanto, este seria o ideal. Fazíamos a ligação das duas avenidas. A avenida cá de baixo [Rua dos Anjos] e a avenida lá de cima [Avenida da República] com um silo automóvel, por exemplo. Mas isso é muito, muito difícil de avançar...

P – Não é um edifício da Câmara e teriam que adquirir, certo?

GBA – Não é... Teríamos que adquirir, fazer o projeto. É muito complicado... Atualmente... Já seria, mas atualmente com a crise que nós atravessamos é muito complicado. E as autarquias já fazem um esforço muito grande para se conseguir fazer alguma coisa e é muito difícil...

P – Era muito interessante...

GBA – Sim, era esta zona aqui. Teríamos este eixo aqui e teríamos este que sobe e desce.

P – Faria a ligação...

GBA – Exatamente, ligava um ao outro. Portanto, seria ótimo. Mas, não se concretizou... No entanto, eu dou-lhe esta folhinha aqui, porque estão aí alguns dos projetos que nós fizemos aqui. Algumas coisas... Esses já foram os que já foram realizados [Instalação de ilhas ecológicas na Avenida dos Combatentes da Grande Guerra e alguns equipamentos urbanos]. Estes também... A UDRA [União Desportiva e Recreativa de Algés] é este campo de futebol cá em cima, que, parece que não, está muito acima, mas tem uma influência muito grande sobre todas as atividades que se passam aqui, cá p'ra abaixo. Portanto, aí é a UDRA. Eles também lhe podem dar alguma informação. No entanto, foi implantado agora um projeto de iluminação da UDRA, que foi uma colega nossa também que foi que fez, que não está cá hoje, com pena, está de férias, que também fez este projeto que é o Quintalão, que é um outro projeto que nós estamos a implementar aqui. Também é dela. É uma zona a recuperar. É uma antiga quinta e que o projeto propõe que seja então concretizado um jardim. Uma zona de jardim com hortas ecológicas, para estadia. Mas mais uma vez é o que nós dizemos: tudo isso está cá para cima. A Baixa Comercial em si não tem nada que possamos dizer que as pessoas possam estar, a não ser aqui o Palácio Anjos. Aí sim foi bem conseguido e está sempre cheio de gente. Nota-se que as pessoas precisam mesmo desse espaço. As pessoas procuram esse espaço.

P – Eu estive lá na semana passada e vi que as pessoas usufruem mesmo do espaço.

GBA – Aderem muito! No entanto, nós temos um projeto, que é este daqui para a BA, a Rua Ernesto da Silva.

P – Qual que é essa rua?

GBA – Esta rua é exatamente esta [indicando na planta]. É este troço. Nós quando falamos na primeira fase, falamos deste troço de rua [entre a Avenida Combatentes da Grande Guerra e a Rua Luís de Camões]. Nós... Há muito tempo que trabalhamos neste projeto e, eu falo por mim, porque sempre estive envolvida

neste projeto... E penso que era uma ação muito boa para Algés. Porque a ideia é o quê? É pedonalizar esta rua, mas nem toda a gente vai estar de acordo, não é?! Que vai haver algum problema exatamente por causa dos estacionamento, mas se nós verificarmos os [lugares de] estacionamento que estão realmente bem estacionados, os veículos que estão bem estacionados versus aqueles que não estão, o que se irá perder na rua são seis. São seis lugares de estacionamento. No entanto, as pessoas olham e dizem: “Ah, mas são tantos lugares de estacionamento”. Sim, mas nós não podemos contar com aquilo que está errado, não é?! É que não podemos, porque se estivermos a fazê-lo também não estamos a ser corretos, não é?! Portanto, efetivamente o que se perde são muito poucos lugares e o que se vai ganhar é uma rua aberta. É uma rua ampla. É uma rua com bancos, com lugares de estadia, onde as pessoas possam estar. Que efetivamente possam circular. E depois é uma rua que faz esta ligação: liga ao Mercado. Portanto, esta é uma das ruas que circundam o Mercado. A ideia seria o quê? Um dia mais tarde, nós não temos a área dos mercados, aqui. É outro serviço da Câmara. Mas mais tarde, quem nos diria a nós, que o Mercado não se abriria à rua. Não é? Poderíamos abrir aquele espaço à rua, combinando com algumas atividades de lazer, lúdicas, com animação de rua, com... Penso que isso começaria também a fazer com que as pessoas... iam, as pessoas começariam a ir, começariam a achar mais graça, porque aquele espaço é sujo. Efetivamente Algés, por mais que limpemos o espaço, por mais que tenhamos cuidado, é um espaço muito sujo. É um espaço onde circulam muitas pessoas também. Aqueles são espaços muito sombrios, porque é muito fechado sobre si mesmo. Aqueles edifícios, as ruas estreitas, aquilo fecha muito o espaço. Portanto, precisava de uma limpeza. Até mesmo a sinalização precisava de uma limpeza. De... Todos esses elementos que existem para aqui espalhados, faz aquela poluição visual. As pessoas sentem que aquilo faz muita confusão.

P – Com relação a esse projeto, como é que entra a participação pública? As pessoas estão sendo ouvidas?

GBA – Estão. Este projeto já é muito conhecido em Algés. Aliás, as pessoas até, nesse momento, parece que algumas delas já estejam um bocadinho desanimadas em relação ao projeto, pois as coisas demoram muito tempo para sair, são muito difíceis para avançar... Logo ao início do projeto, existiram algumas audiências públicas, as pessoas foram convidadas a participar, onde se apresentou os projetos. Nós estivemos instalados durante muitos anos no Palácio Anjos, mesmo junto à população. E as pessoas dirigiam-se lá e, portanto, nós chegamos a fazer lá duas ou três apresentações do projeto.

P – O projeto já estava definido ou estava em estudo?

GBA – Não, em estudo, muito inicial. Aliás, antes de qualquer desenho feito, nós fizemos um inquérito à população. Foi feito o inquérito. Eu também fui uma das pessoas que o fui fazer. As pessoas, nesta zona, tinham muito interesse em que houvesse esplanadas. Aliás, nós temos uma rua aqui, que é a Rua Major Afonso Palla... Nós quando fizemos o inquérito fizemos para a zona toda.

P – A Rua das “Estátuas”?

GBA – A das “Estátuas”. Eu, pessoalmente, tenho muita pena que essa rua esteja como está. Porque é uma rua que... Podíamos dizer assim: “que chato poderíamos fazer um projeto assim, dessa forma, mas não temos meios financeiros, para pedonalizar, ou para...” Esta rua já está pedonalizada. Esta rua com algum jeito, com alguma criatividade, nós conseguiríamos inventar ali qualquer coisa que fosse muito engraçada, que pudesse animar aquela zona e trazer as pessoas para a rua. Pronto, tem um defeito muito grande, tinha que ser resolvido: faz um canal de vento. E todas as pessoas se chateiam porque passam por ali e é uma ventania desgraçada. Aliás, os comerciantes tinham as esplanadas (tinham porque muitos deles já fecharam as portas), tinham durante anos as esplanadas lá dentro, porque não as conseguiam colocar para fora, porque levavam com o vento, nos dias mais ventosos.

P – Eu vi uma esplanada perto da esquina toda fechada.

GBA – É esta aqui [mostrando na planta]. A ideia não seria nunca ter feito fechadas. A ideia seria fazer umas esplanadas abertas, mas que nós conseguíssemos de alguma forma controlar o vento aqui à entrada, ou com uns arbustos ou qualquer... um estudo paisagístico que fizesse ali aquele intercalar ali. Pronto. Fizemos projeto para esta zona, mas por várias razões não se avançou. Entretanto, a ideia será realmente transpor então isso que seria feito cá para baixo para esta zona aqui da Rua Ernesto da Silva. Transpor o projeto de alguma necessidade de colocar esplanadas na rua colocarmos cá em cima. A ideia seria fazer o mesmo. A intenção que teríamos cá para baixo seria a mesma que teríamos aqui para cima, na Rua Ernesto da Silva. Nós temos aqui três estabelecimentos de refeição, de restaurantes, na altura foram ouvidos e todos eles estão de acordo que se façam esplanadas na rua. Não estão à espera de terem estacionamento à porta. Eles querem esplanadas na rua. É engraçado que isto muda muito de estabelecimento para estabelecimento. Quem tem esplanada quer colocá-la na rua, porque não têm onde a colocar. Os outros não querem perder estacionamento à porta. No entanto, por isso que acho fundamental estudar qual o tipo de estabelecimento que está naquela rua para conseguirmos ir ao encontro do que é necessário naquela rua. Na Avenida dos Combatentes da Grande Guerra ninguém quer esplanadas na rua.

P – Mas várias esplanadas ali estão muito apertadas nos passeios.

GBA – Exatamente, mas logo ao lado existe ou uma retrosaria, ou uma loja de vestuário, ou uma sapataria, que vai reclamar que não quer.

P – Mesmo que não seja toda a rua, mas um trecho da rua com coexistência entre pedestres, ciclistas e automóveis essenciais (autocarros, carga e descarga em horários estabelecidos...). Nas Caldas da Rainha foi implementado um projeto assim no centro da cidade onde inclusive passa o autocarro urbano, que é pequeno. Aqui [em Algés] seria viável inclusive manter pelo menos o acesso às pessoas que vão deixar os seus filhos no clube [Sport Alges e Dafundo].

GBA – Isso nem era complicado, porque mesmo que fechasse este troço aqui, deste lado tem entrada [para o clube].

P – O que é muito bom!

GBA – O que eu digo é que em Algés, se percebermos bem, esta estrutura é retilínea, toda esta estrutura é retilínea, de quarteirão. O que quer dizer que facilita imenso, se cortar um troço de via, tem sempre saída por outro lado. Não é sequer complicado.

P – Teria condição de entrar por trás, seria mesmo carga e descarga nos horários definidos.

GBA – Exatamente, não seria problemático. Aliás, nós quando começamos com esta primeira fase da BA, antes de chegarmos à primeira fase desse troço, nós temos um projeto feito para a Baixa toda, para a Baixa Comercial de Algés.

P – Ou seja, têm uma estratégia.

GBA – Chegamos ao fato de... não digo de execução, de pormenorização, mas temos tudo definido acerca da dimensão do eixo viário, do perfil passeio. A ideia era o quê? Seria alargar os passeios e, aquilo que eu lhe disse há pouco, deixar apenas o espaço livre suficiente para passar aquele automóvel que ali passa. Não deixar sequer a possibilidade de estacionar à parte. Não há essa possibilidade. Há outra possibilidade. Mesmo que nós mantenhemos o estacionamento, Algés chegou a uma fase em que, tem o passeio, tem o estacionamento paralelo, ainda consegue estacionar sem qualquer regulamento o outro carro, e ainda passa outro. Por que tem este espaço aqui [apontando para o esquiço que acabou de fazer]? Por que que este espaço que está a mais não passa para o passeio? Não alarga o passeio? Até podíamos não perder grande estacionamento, bastava nós conseguirmos ordenar aquilo de maneira em que o perfil do passeio alargaria, passaria mais a frente, um ou dois metros, nós ficávamos com um passeio, em certas zonas, de três metros, depois tinha apenas o suficiente para o carro passar, depois entretanto tinha o passeio. Nem havia essas

questões do mau estacionar, do estar em cima do passeio, porque não havia possibilidade para isso. O problema aqui é ser flexível, é dar possibilidade da pessoa poder estacionar irregularmente.

P – A participação pública nesse caso, ela pode quebrar certos tabus. As pessoas realmente conseguiriam enxergar o projeto global, o objetivo global.

GBA – Mas foi isso que foi apresentado à população. Só que, é como tudo, nós também temos que entender que não conseguimos agradar a toda a gente. É complicado. Mas penso que o que se quer é a melhor solução para todos. A solução no final é que consegue de alguma forma dar mais qualidade de vida às pessoas. Eu penso que aquela que consegue dar mais qualidade de vida, não é a do mau estacionamento, não é de circulação conflituosa, não é do barulho, não é de sinalização poluente. Não é nada disso. É uma estrutura que esteja organizada, que esteja bem delimitada, bem definida, com os espaços bem definidos, que as pessoas possam perceber se podem estacionar, se não podem estacionar, se podem circular, onde é pedonal, onde não é pedonal. Isso é que eu acho que... E o que se passa aqui em Algés é que tornou-se tão confuso, porque não existe esse tipo de limitação. Tudo é muito flexível. O carro não fica bem estacionado, mas fica mais ou menos. O espaço de estadia não é bem um espaço de estadia, é um espaço em que podemos estar, mas também existem carros, como na [Rua] Major Afonso Palla, que é pedonal, mas não é pedonal, porque imensos carros entram lá dentro e ficam lá estacionados.

P – Falta um pouco de fiscalização?

GBA – E acho que também essa questão de dar espaço a mais para determinadas funções. Definir para que as pessoas percebam que não dá para por ali efetivamente o carro.

P – Quando estive na Rua Major Afonso Palla, a uma hora da tarde, tinham carros de serviços circulando. Existem horários definidos para carga e descarga?

GBA – Chegou a existir pilaretes, no início, automatizados, que simplesmente foram arrancados. Para as pessoas [em carros] não poderem circular. Eu, aqui há um tempo atrás, estive a falar com um polícia municipal que lá estava, ele dizia e com toda a razão: “Isto acontece porque dão espaço a mais às pessoas para poderem fazê-lo.” Se tivesse apenas uma entrada em que só havia o espaço para ficar ali na rua de cargas e descargas, o outro que viesse colocar-se atrás teria que sair para o da frente sair também. Portanto, o problema aqui é que há imenso espaço para as pessoas fazerem inversão de marcha, andarem ali, estacionarem um de um lado, outro do outro, outro entrar. Isso é que não se pode fazer. É aquilo que eu estava a dizer, isso só descreve que não existe realmente nenhuma identificação do espaço visível, para que as pessoas percebam que não podem ir para lá. É que às vezes, o delimitar com pilaretes ou com sinalização, às vezes não é aquilo que é mais eficaz. É o espaço em si. O que que o espaço permite que se faça ou não, não é? E se o espaço não permitir que haja mais estacionamento, as pessoas não vão poder colocar. Porque a pessoa da frente vai obrigar o outro a sair, não é? E depois acaba por funcionar. Portanto, eu acho que o quê funcionava bem na Major Afonso Palla... A Major Afonso Palla, ela funciona como... Posso riscar aqui?

P – Sim, fique à vontade.

GBA – Ela faz isto, não é?! Aqui e aqui... Pronto, ela faz isto, mais ou menos. Isto é a outra que passa deste lado. Efetivamente, o que eu acho que funcionava era terem acesso deste lado. Como eu estava a dizer, um passeio largo deste, que pudessem vir cá ao fundo. Não têm acesso para virem deste lado, porque este espaço seria todo pedonal, sem acesso a veículos automóveis, deste lado. E portanto, a pessoa [em carro] aqui deste lado, teria que sair em marcha atrás com calma, vir para este, porque tem aqui um espaço, este espaço faz mesmo isto, e seguia.

P – Bem delimitado.

GBA – Exatamente. E não permitiria que ninguém “vinha” para este lado. Deste lado podíamos ter as esplanadas, mesmo que estes estabelecimentos tivessem as esplanadas deste lado, como em Lisboa. Em Lisboa tem a esplanada no meio e funciona bem.

P – Sim, funciona, na Rua Augusta.

GBA – Portanto, funcionaria desta maneira. Nem se precisava retirar as estátuas que cá estão. Precisávamos de uma limpeza. Aqui poríamos uns arbustos. Talvez conseguissem fazer com que o vento ali minimizasse. Sabemos que ninguém consegue controlar isso, não é? Mas era uma forma de conseguir que esta rua tivesse uma utilidade pedonal, essencialmente, com uma pequena percentagem de veículos que lá fossem fazer cargas e descargas, porque aqui no fim, nós temos o Mini Preço [supermercado], por incrível que pareça. Portanto, isso foi outra coisa mal feita. Quando fecharam a rua... E aqui eles têm armazém. Portanto, no fim da rua pedonal existe um armazém. É que se fosse ao contrário, se este Mini Preço estivesse deste lado, ou a rua fosse fechada aqui e aqui tivesse acesso, a coisa ficava facilitada, vínhamos cá já ao início e saíamos. Neste caso não, têm que ir até lá ao fim para descarregar. Haverá sempre esse problema.

P – Tem fluxo contínuo?

GBA – O dia todo não. Tem horários de cargas e descargas para fazer. O que existe neste momento, acho que ninguém... Eles cumprem, têm que cumprir, não é? O Mini Preço também deve exigir que cumpram os determinados horários. Mas o problema não são só eles. É que eles vão, descarregam e saem. O problema são as outras pessoas que vêm para os restaurantes e ficam lá parados, constantemente. Isso é um problema, porque a Câmara mesmo, poderia eventualmente resolver uma série de situações, resolvendo esta situação desta rua. Porque o pavimento constantemente está danificado, porque não é próprio para aquela circulação daqueles veículos pesados constantemente, a toda hora. Mesmo os pilaretes que lá estão já estão partidos. Os vasos também estão partidos. As estátuas estão partidas. Porque não há manutenção para a rua. Não há porque também é difícil. Porque constantemente estão a ser partidos e danificados. Porque tem mal uso. A rua está a ser mal utilizada.

P – Esse projeto mais amplo, da Baixa toda, ele inclui alguma alteração nesta rua? E pedonalização também de outras?

GBA – Inclui esta área toda. Inclui para este [trecho] especificamente [indicando na planta], nós temos feito para este, não com esta solução, mas com a outra. Entretanto, vai voltar a ser novamente estudada esta rua [Major Afonso Palla], talvez com esta proposta, que eu estava agora a dizer. Esta rua existe sim, como pedonal. E propomos também este troço a abrir um bocado para a rua. Portanto, começar a fazer isso. Aqui ser pedonal e aqui [também] ser pedonal. Inicialmente propúnhamos essas. E aqui já existe daqui [trecho da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra]...

P – Este trecho tem pavimento diferenciado, parecia ter intenção de ser pedonal, mas passam veículos...

GBA – Semi-pedonal, passam veículos...

P – E tem veículos estacionados também. Ou seja, os passeios também são estreitos. Então não atingiu o objetivo.

GBA – Não funciona... Acho que o ideal, aqui nestes trechos, seria alargar o passeio. Isso é o que nós propomos na tal Requalificação da BA; é alargar os passeios de todos os eixos. Todos. Retirando o mínimo de estacionamento possível, porque não há alternativas ao estacionamento. Nós não sabemos para quando é que é, nem quando será. Não podemos estar a contar com isso.

P – Neste momento não têm essa informação, por isso não podem fazer um projeto contanto com algo que...

GBA – Penso que é assim, se realmente alargarmos os passeios. Imagine: se de hoje para amanhã, existir estacionamento em Algés. Nós podemos sempre fechar um troço de rua. Será menos complicado fazê-lo. No entanto, até lá teríamos mais espaço pedonal para circular. É o que eu costumo dizer, se calhar, começando por um troço de rua, e as pessoas realmente verificarem que até é benéfico, até não é mal, até é bom; “nós virmos para aqui, termos umas árvores, temos um espaço de sombra, podemos estar ali um pouco”.

P – Deixa de ser espaço de passagem somente, para ser também espaço de estar.

GBA – De estadia. E as pessoas precisam desse espaço de estadia, não é? Essencialmente é isso. Quanto ao Centro de Saúde, cá em cima [mostrando na planta], gera muita polémica, entre algumas pessoas, porque realmente não concordam.

P – Foi um edifício construído de raiz?

GBA – De raiz, sim.

P – Não concordaram com a localização?

GBA – Não, porque as pessoas pensam que realmente não é o espaço ideal para construir o Centro de Saúde. Por ser um espaço muito pequeno. Ele fica ali muito encostado aos outros edifícios de habitação.

P – A questão do estacionamento vai estar em parte solucionada.

GBA – Vai, mas pouco, vai ter poucos lugares. Não vai solucionar esta questão toda, naquilo que está na parte acima de Algés. Toda esta zona aqui é estacionamento. Portanto, ele não vai... Ele já tem estacionamento aqui, não é? Mas soluciona alguma coisa. No entanto, há outras pessoas que realmente acham que é um edifício... Porque a população de Algés, e eu também acho... Estava instalado, o Centro de Saúde, numa fração de uma habitação no rés-do-chão, também aqui [indicando na planta], mais abaixo. Penso que é aqui nesta zona, que seria muito pior, realmente sem as condições necessárias. E agora vão ter um edifício novo, com novas condições, com acessos diferentes, com mais espaço, daquele que teriam. Penso que de qualquer das formas, pelo menos na minha opinião, acho que sim, que ficam mais beneficiadas agora do que aquilo que teriam antes.

P – Ao mesmo tempo, vai ter um fluxo maior de pessoas. Apesar que neste momento, esse fluxo está aqui. Vai transferir [o fluxo] de um lado para o outro e vai solucionar ligeiramente a questão do estacionamento.

GBA – Penso que será mais benéfico agora.

P – A obra termina quando?

GBA – Só termina para o ano. Penso que são dois anos. Portanto, deu início neste ano. Então será em 2016.

P – Neste momento, o Centro de Saúde funciona aqui [mostrando na planta], certo?

GBA – Sim. No entanto, nós temos um Gabinete Técnico aqui [indicando na planta]. Já agora falo dele também. Portanto, a rua é aqui. Que é um gabinete mais próximo da população. O Gabinete Técnico Local de Algés, é o GTL de Algés. Penso que é muito benéfico para as pessoas. As pessoas vão lá perguntar, colocar questões.

P – Faz o contato com a população.

GBA - Fazemos muito a reabilitação de imóveis. Não sei se é do interesse ou não. No âmbito dos programas de financiamento e de participações, entre a Câmara e o IHRU (Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana), temos os programas a nível nacional, que são devidamente legislados, aos quais as pessoas podem concorrer e fazer a recuperação dos seus imóveis.

P – Os projetos são feitos aqui?

GBA – Não. Isso não são projetos de obras novas, acaba por ser uma recuperação do imóvel. As pessoas apresentam o empreiteiro. Tudo que for alterações ao imóvel terá que vir com licenciamento. Portanto, o que as pessoas fazem... vão beneficiar o imóvel. Manutenção e recuperação da cobertura, de vãos de janelas, de escadas.

P – De qualquer forma têm que ter o licenciamento também.

GBA – Não têm porque não mexe na estabilidade. Tem fiscalização da nossa parte, porque a ideia é recuperar o imóvel a sua origem. Nós não permitimos que haja alterações a nível da cor. Pode haver uma flexibilidade que pode ser eventualmente discutida com o GTL e chegarmos a um acordo. A nível dos vãos, não. Fazer abertura de vãos, mexer na estabilidade, na estrutura, isso não há nada. Não se comparticipa nada. E tudo isso tem que ser licenciado. Mas a pintura na fachada, a recuperação das claraboias, das coberturas, isso sim. Isso é compartilhado a nível desses programas. Nós trabalhamos muito com isso, com esses programas. E o apoio a dar aos municípios para que consiga então avançar. Fazemos as vistorias aos imóveis. Fazemos o licenciamento dos *letterings* e da publicidade dos estabelecimentos comerciais. Fazemos esse tipo de trabalho. No entanto, nós, até algum tempo atrás, tínhamos a nossa área de intervenção até aqui, até esta zona [a indicar na planta]. Depois ampliámos. No entanto, não sei se já foi aqui à zona de cima.

P – Fui...

GBA – Houve aqui alterações ao nível dos materiais, ao nível do espaço urbano. Houve obras ao nível do PROQUAL. PROQUAL era um gabinete que existiu, que já não existe, mas que implementou uma série de projetos aqui em cima, ao nível do passeio, novas dimensões, ao nível do material a utilizar, esta praça também, cá em cima, que dá a volta.

P – É uma praça que basicamente tem espaço para os carros darem a volta ali. Ela tem um potencial para servir a população, se houvesse espaço de estacionamento para tirar os carros dali.

GBA – Mas ali, enquanto houver carros para estacionar ali... Mas eles fizeram intervenção ao nível desses espaços. Nós não temos esses projetos aqui, porque não era da nossa área, mas se tiver interesse em saber, eu penso que a DEP, Divisão de Estudos e Projetos, poderá eventualmente ter alguns projetos.

P – Esse projeto da Rua Ernesto da Silva, eu teria acesso?

GBA – Ele agora está em estudo. Nesta fase, nesta nova fase ele foi para aprovação. Foi aprovado agora o estudo prévio, vamos começar com o projeto base. Deixe-me um e-mail, eu posso perguntar ao arquiteto se há possibilidade de facultar alguma coisa e eu entro em contato consigo. Eu posso-lhe mostrar isso, que tem a ver com a Rua Ernesto da Silva. Nós delimitámos aqui algumas ruas, que nós achamos que é fundamental nesta Baixa Comercial, que é a Major Afonso Palla, que nós achamos que com pouco se conseguiria fazer muito nesta rua. A Rua Ernesto da Silva, que achamos que é essencial este troço, pela ligação ao Mercado. Isto faz exatamente esta zona aqui à volta. Era bom “agarrar” o Mercado com esta... Aliás porque nós só falámos do Sport Algés e Dafundo e do Mercado, mas nós temos aqui embaixo o Pingo Doce. Isto faz com que muita gente circule aqui também. Porque as pessoas vêm de comboio, vêm às compras e saem. Portanto, isto é muito importante aqui também. De qualquer das formas, essa rua ficaria no centro deste movimento. Esta zona [Alameda Hermano Patrone] é uma zona que nós estamos agora a começar, que eu não falei, porque está muito embrionário, nem há estudo prévio. Estamos a começar agora um estudo preliminar, que seria na base daquilo que eu estava um pouco a falar, no autocarro que passa numa zona pedonal. A nossa proposta passa por... Aqui passa o elétrico. Seria unificar em termos de pavimento; pareceria quase uma praça, única, mas por onde os carros realmente podem passar e por onde continua a passar o elétrico, mas sentimos, quando aqui circulamos, que isto tudo é uma única coisa, e não uma coisa fragmentada. Mas isso tudo é muito inicial.

P – Mas é interessante saber, quais são os objetivos e as propostas de intervenções.

GBA – Esta é a Rua Ernesto da Silva [planta]. Aqui é o Mercado Municipal, portanto a ideia seria fazer isso. Fazer uma rua pedonal, com zonas... Que podiam ser efetivamente estas ou outras, isto é maleável. Aqui estão zonas esplanadas com espaços verdes. E depois eventualmente, claro teria mobiliário urbano, que seria estudado em outra altura. A ideia seria que os carros subissem. Portanto, os carros é que fazem a alteração à circulação. Eles sentem que sobem e voltam a descer.

P – Ou seja, aqui? E aqui tem uma garagem.

GBA – Aqui tem uma garagem. Vamos ter que contar com ela. Ela existe efetivamente, para os moradores. E portanto, sinalizar de qualquer forma que possa entrar, estacionar e sair.

P – É um fluxo que é pouco.

GBA – É mínimo, porque é mais de manhã e no final do dia, as pessoas saem para o trabalho. Aqui o Mercado Municipal [planta]. A ideia era abrir essa porta lateral. Hoje em dia está fechada, a que se utiliza é esta daqui. Abrir esta para a rua pedonal. Quando houver eventos ou cá fora ou lá dentro, o Mercado estar aberto. Isto fazer com que tudo comesse a mover: umas pessoas na esplanada, outras pessoas no Mercado...

P – O Mercado pode se abrir.

GBA – Essa seria a próxima fase, como eu disse hoje nós não temos o Mercado [competência sobre projetos do Mercado]. Depois disso implementado podemos fazer algumas propostas, em colaborações entre serviços. Podemos propor realmente que o Mercado abrisse essas portas para fora.

P – Muito bom, era um polo dinamizador.

GBA – Era muito bom. Até porque é um edifício que ainda tem vida. Nós sabemos que os mercados estão a perder essa vida. Portanto, iria manter e valorizar.

P – Como funciona? O GBA propõe? Por exemplo, o que a arquiteta acabou de mostrar é um estudo preliminar, esta é uma proposta que é feita à Câmara?

GBA – Exatamente. Nós aqui fazemos uma proposta. Nós temos um coordenador [GBA], o arquiteto António Abreu, nós fazemos uma proposta, ele concorda com a proposta, levamos ao nosso chefe de departamento [DPE], o arquiteto Pedro Carrilho, falamos com ele sobre essa proposta. Ele dá o aval, sim ou não. Se ele concorda, fazemos um conjunto que vai ao Presidente a propor então que este projeto avance. Neste caso, houve o aval a dizer que sim, que avançássemos.

P – A partir do estudo preliminar é feita a proposta, não é?!

GBA – Este é um estudo preliminar. A partir daqui vamos começar a trabalhar na equipa, na constituição da equipa. Já temos um engenheiro que está a começar a trabalhar conosco, aliás, dois engenheiros, uma paisagista e eu como arquiteta. Vamos começar a trabalhar neste projeto, depois a partir daqui, das peças todas estarem desenhadas, vai para aprovação. Sim senhor, está aprovada, passamos ao projeto de execução e avançamos.

P – Ou seja, o GBA tem a autonomia de propor. Pode ser aprovado ou não, claro.

GBA – Estas propostas, por exemplo, esta aqui, nunca houve uma proposta para que se pudesse avançar. Nunca se pensou em fazer isso. Portanto é uma proposta nova deste gabinete. Poderia eventualmente avançar com uma proposta deste género, ou não, que nós achamos que realmente tem algum cabimento e tem lógica.

P – Sobre a pedonalização de um troço da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra...

GBA – Como eu disse, isso foi muito estudado. Nós, na altura, propusemos sempre esta [Major Afonso Palla] como o início talvez de começar a lançar este tipo de projeto na rua em Algés. A ideia seria então depois avançar para este troço [Rua Ernesto da Silva], exatamente por ser mínimo, porque é um troço mínimo. Não tem grande peso ali naquela zona, mas provavelmente para esses estabelecimentos comerciais tem.

P – Depois disso implementado...

GBA – Depois disso então perceber qual é receptividade, se as pessoas realmente concordam que isto avance ou não. Depois a partir daí, pouco a pouco... Claro que não pretendemos pedonalizar a Baixa Comercial de Algés, como é lógico. Mas este nervo aqui central, esta zona central, pelo menos toda esta zona aqui seria ótimo se conseguíssemos fazer. E depois tudo isto. Este percurso sai por aqui, estes carros saem por aqui. Tudo isso circula à volta. Outra coisa importante, nós não esquecemos, mas talvez seja um bocadinho mais complicado. É a ligação cá abaixo ao porto. Que é uma pena...

P – Tem que transpor e está seccionado.

GBA – É uma pena... O rio que é tão utilizado em Lisboa. O concelho de Lisboa utiliza tão bem. E Cascais também já utiliza. E aqui haja esta fronteira. Por exemplo, agora temos lá o Oeiras *Alive*, mas não há... Quer dizer, as pessoas vêm para este lado, mas vêm porque precisam mesmo, porque se não precisarem elas ficam o tempo todo aqui. O ideal seria: com tanto comércio que há deste lado, conseguir aproveitar esta atividade, do Oeiras *Alive*, para que as pessoas fossem lá. Fossem por prazer; fossem porque gostavam de visitar o Palácio; fossem porque gostavam de estar naquela área pedonal para ver uma loja boa. O ideal era chamar as pessoas para este lado. E efetivamente isso não se consegue fazer.

P – Tanto que esta zona da Baixa, ela está definida [no Geoportal] até aqui [Avenida Marginal].

GBA – Exatamente. Percebe-se que aquilo é uma fronteira mesmo. O ideal seria fazer com que as pessoas conseguissem transpor de um lado para o outro com facilidade... Mas isso é outra... O essencial seria começar pela BA, e depois então avançar para outra... São projetos para a vida toda.

ENTREVISTA CENTRO DE ARTE MANUEL DE BRITO

Transcrição da entrevista à Dr^a Ana Guerreiro, do Centro de Arte Manuel de Brito, concedida no dia 17/07/2014.

Abreviaturas:

P – Pesquisadora

CAMB – Dr^a Ana Guerreiro

P – O Palácio Anjos, pelo que li, foi restaurado em 2006 para abrigar a coleção de arte de Manuel de Brito.

CAMB – Na realidade, inicialmente, o Palácio... Isto é chamado palácio, de uma forma errônea, é um chalet, que no século XIX, finais do século XIX foi mandado construir por uma família muito rica, família de Policarpo Anjos, para ser a casa de veraneio. Isto era uma quinta de 2000m² de recreio e produção e chamava-se Miramar, porque a praia começava onde agora existe a Estação. A estação marcava o fim de terra e início de praia. Nos anos 70 [século XX], começaram a aterrar. Mas Algés, no final do século XIX, início do século XX, é uma zona de charme. É uma zona de classe alta, de veraneio. E se passear pelas ruas... Que eu recomendo, ainda mais com a sensibilidade de arquiteta, vai gostar, com certeza. E vai sentir alguma nostalgia de um tempo que não viveu, porque ainda se veem casas muito, muito amorosas dessa época. Muita coisa se perdeu, para prédios incaracterísticos, muito feios e com uma volumetria

completamente desrespeitadora da área, mas vai ainda encontrar casas, umas já recuperadas, outras em grande necessidade de recuperar. Como arquiteta, vai dar coceirinha [risos], vai dar vontade de comprar e reabilitar. De fato, Algés foi... E há fotografias que atestam. Se for ao arquivo fotográfico de Lisboa consegue... Também temos, posso mostrar Passaporte... António Passaporte é um fotógrafo que fez fotografias de Oeiras e onde também poderá ver Algés. Então, Algés era de fato esta terra muito elegante, muito mimosa e era a Cascais da época. Era a região de veraneio das pessoas da classe alta Lisboaeta, que como não havia comboio até aqui, tinham que ter transportes próprios. Algés era destacada da cidade. E portanto, só quem tinha mesmo transportes próprios é que podia se deslocar até aqui, então aí que estava reservada à classe alta. Socialmente estava controlada essa sociedade. A partir que Policarpo Anjos construiu a casa aqui, com este estilo chalet suíço, porque pode reparar as telhas da torre e aquela heráldica é muito típica do centro da Europa. Ele passava aqui as férias de junho a setembro, a banhos. Fazia aqui também sua vida social, suas reuniões sociais. Depois com o advento do comboio, com a construção do comboio, vieram as pessoas com menos posses, de Lisboa, para fazer praia. Porque a praia de fato tinha grandes qualidades terapêuticas. E claro está que a sociedade ficou um bocadinho... Eles começaram a não gostar da vizinhança que vinha pelo comboio e muitas das famílias começaram a vender suas casas. E também Policarpo Anjos fez a mesma coisa. Penso que foi nos anos 20, que começou a serem expropriadas as partes marginais da quinta. Esta Avenida dos Combatentes até ao prédio do outro lado ainda era área da Quinta Miramar. Há plantas em que vemos isso. Vê-se pelo tipo de prédios que são anos 20. Portanto, dá para perceber em que época que aquilo foi construído. A altura em que foi expropriado para haver a avenida aqui e construir os prédios. Aqui por trás também [a indicar pela janela]. Ali havia, naquela esquina, havia uma capela que agora já não existe. Portanto, o concelho foi começando a expropriar para crescer urbanisticamente. Havia, na altura em que a família vendeu este terreno todo, penso que foi nos finais dos anos 20, 30, a intenção de lotear toda a quinta e construir aqueles prédios... Felizmente isto depois não aconteceu. Este palácio foi usado por empresas particulares e foi dependências da Câmara. Nos anos 60, a Câmara adquiriu o terreno. Claro, o Palácio já estava a ficar deteriorado. Ainda assim... E com essa aquisição nos anos 60, salvou-se então do loteamento. Foi uma atitude corajosa da parte da Câmara de Oeiras de não ter cedido à essa loucura do loteamento.

P – Pressão imobiliária...

CAMB – Nos anos 70 também fizeram, por causa das ex-colônias. As pessoas das ex-colônias a virem e a ter que se construir para alojar todas as pessoas. Aqui funcionaram ainda equipamentos da Câmara, a Biblioteca, escola da dança, galeria. Ainda dependências também da Junta de Freguesia. Havia um mini-golfe nestes terrenos. Há muitas pessoas que reportam, que vinham de Lisboa para jogar mini-golfe aqui. Trazia muitas pessoas para o jardim. E foi depois o momento da grande... Foi uma das razões que levou a uma grande reação negativa por parte das pessoas utilizadoras deste espaço, quando se decidiu, ou quando foi pra frente, porque já era um processo que durava já algum tempo, que este edifício fosse reabilitado para acolher uma coleção d'arte de Manuel de Brito, uma vez que era uma pessoa que vivia no concelho e que tinha já uma coleção muito grande e queria expô-la e dava prioridade aos munícipes do seu município. O processo que se demora algum tempo, até se decidir largar tanto dinheiro, porque isso ainda foi muito caro.

P – O mini-golfe foi encerrado...

CAMB – O mini-golfe deixou de existir a partir do momento que se começou a reabilitação do palácio. Houve aqui uma contestação muito grande, porque, claro, as pessoas são resistentes. A população está a envelhecer em Algés, mas nos anos 60 era só juventude que se via nas esplanadas; fervilhava de gente, êcomo se fosse uma riviera francesa. De lá para cá tem vindo a envelhecer. Só vêm mesmo pessoas muito “velhotas”. E claro, quanto mais “velhotes” mais resistentes... Foi uma revolução que aconteceu aqui. O mini-golfe foi eliminado.

P – O mini-golfe foi nos anos 90?

CAMB – Anos 90 ou anos 2000.

P – Em 2006 foi inaugurado.

CAMB – Sim. Se eu não estou em erro, eu já estava na Câmara; eu entrei em 2003. Eu já ouvia falar que as pessoas estavam muito revoltadas: “um ‘mamarracho’ de cimento, que estão a construir no Parque Anjos”. Isto deve ter acontecido em 2001. Entre 2001, 2002 até 2006 foram as obras.

P – O novo edifício foi construído...

CAMB – Se eu não estou em erro, eu não conhecia este espaço... O mini-golfe era para ali. E ali atrás, havia outros equipamentos que foram demolidos. Foi construído um espaço para multiusos ali atrás. Se quiser, depois tem uma maquete lá na entrada, para ficar com uma noção.

P – Sim...

CAMB – E o interior do edifício foi todo, todo desventrado. Pode consultar no nosso site, estão lá imagens dramáticas de um espaço completamente desventrado. Só as paredes exteriores foram mantidas. Quanto aos materiais originais, temos algumas janelas. As janelas de madeira ainda são as originais. As madeiras da varanda e o chão, que é em mosaico hidráulico, *bay-window* e da varanda por cima da *bay-window*. Isso é original. Aí foi realmente uma reação muito grande que a população de Algés, face a este espaço. Perderam aqueles locais que já eram seus locais familiares. De uma vida toda de utilização. Agora já estão a habituar-se. Já estão a voltar, mas ainda estão ainda muito: “mini-golfe, mini-golfe, mini-golfe”. Famílias e gerações usavam muito.

P – Já foi citado numa entrevista, não com esses detalhes. A pessoa falou que havia um mini-golfe mas achava que tinha encerrado antes de 1994, porque o período que eu estou a estudar é de 1994 em diante, que é a vigência do PDM atual, que entrou em vigor em 1994.

CAMB – Eu penso que não, que foi um pouco mais tarde. Foi pelo menos até 2000, com certeza. Na altura em que houve necessidade de tirar daqui a biblioteca, aquele palácio, o Ribamar, que eu referi, atualmente a Biblioteca, também teve que ser reabilitado, para acolher a biblioteca e fazer a trasladação para lá. E então sim, é que este espaço pode começar a ser intervencionado. Mas acho que foi bem até 2000. Pelos registos, mas eu não tenho certeza. Sei é que há pessoas muito jovens, pessoas a rondar a minha idade, 40, 50, ainda se lembram muito do mini-golfe com saudade. Portanto, usaram. Agora, o espaço continua a ser área pública. Muitas vezes, o que as pessoas fazem, como há portão nascente, portão poente e um sul, as pessoas “cortam-mato”. É um jardim público, usado como passagem. Agora, se começa a ver um uso mais nórdico do jardim. As pessoas a vir para aqui, apanhar sol, fazer piqueniques. Igual quando eu vim para aqui em 2008, fazia-me imensa confusão a não ver as pessoas desfrutarem. Eu própria ia para a relva e ia comer. Não se via e agora já se começa a ver. Os estudantes vêm sentar nos muretes, desfrutar um bocadinho.

P – Independente da esplanada.

CAMB – Exatamente. Já se começa a ver. A esplanada, esta gestão do Astúrias, trouxe também muito dinamismo e um ambiente muito giro ao espaço. Principalmente ao final da tarde. Eu costumo estar aqui. Estar na relva, beber uma bebida. Dinamizou e trouxe população nova. Porque a anterior gestão daquele espaço era bastante mais humilde, logicamente não conseguia fazer as benfeitorias que agora foram feitas. E, de fato, a população costuma ficar o dia todo aí. Café, chá... E é engraçado ver a mudança de público. Agora é a *beautiful people* que vem para aqui. Pessoal dos bancos. Só mesmo as pessoas... Os seniores que usavam esse espaço.

P – É exatamente isso, vê-se também no EP. Aqui, pronto, é da Câmara, é público, mas tem horário de abertura e de encerramento. E como são esses horários? No site, eu vi os horários do Palácio em si. E do jardim?

CAMB – O jardim... Portanto, esse espaço... Começo do Palácio para ir para os jardins. Nós temos um sistema de segurança. E depois, a partir das sete da noite... Portanto, das sete às sete temos segurança própria. E depois, o resto da segurança é efetuada pela polícia municipal. A polícia municipal encerra o jardim às nove e meia, dez.

P – O edifício em si fica fechado, mas o jardim...

CAMB – O jardim fica utilizável. Mas às dez horas é garantido que ele está fechado. De manhã, se eu não estou em erro, deve abrir por volta das sete horas. Ou talvez mais cedo. Na mudança de turno, deve abrir, mas o jardim é fechado durante a noite.

P – Mas permanece aberto mais tempo que o edifício.

CAMB – Porque é assim, a gestão deste equipamento pertence à Divisão de Cultura e Turismo. Os jardins são da responsabilidade dos Espaços Verdes. Depois, a utilização por outras atividades no jardim já requer autorização de estruturas orgânicas da Câmara. É de referir que, por exemplo em termos de utilização do jardim, tanto pode ser a Junta de Freguesia que utiliza para eventos... O espaço do jardim é cedido para isso. Para qualquer coisa que se tenha que se utilizar esse espaço, naturalmente tem que se subir sempre, pelo menos para a presidência e ele depois delega a quem for. De fato, o espaço é...

P – As pessoas podem solicitar. Com relação à reabilitação, a Dr^a Ana sabe dizer qual foi o impacto no EP da BA em consequência da reabilitação do Palácio? Além da reação negativa em relação à retirada do mini-golfe.

CAMB – Da construção da mezanine, porque o Palácio, lá está, em si tornava-se pequeno para expor arte contemporânea, então foram construídos dois módulos, que foi a mezanine, é a tal, com pé direito mais alto e um jardim interno, e a seguir a multiusos. Estão construídos numa lógica muito contemporânea. Isso chocou muito a sensibilidade das pessoas mais antigas, com menos sensibilidade para a arquitetura e achando que era uma aberração, como é que põem um cubo de cimento ao lado de uma casa tão bonita como é esta, do período romântico. E de fato foram retirados os seus cantinhos de reencontro da terceira idade. O que é de fato. Agora a população de Algés reúne-se muito em banquinhos, jogam-se as cartas. Os velhotes que vêm para seus jogos, perderam seus pontos.

P – Outros foram criados em substituição?

CAMB – Aqueles cantinhos, aqueles espaços...

P – Que eles já se identificavam...

CAMB – ... houve aí um corte e teve-se que voltar a reconquistar o espaço. Eu penso que esse espaço está a ser reconquistado. O CAMB também faz muito esforço para isso. Porque, justamente, estamos num centro de arte, as entradas para as pessoas com mais de 65 são gratuitas. Temos aqui arte disponível, que até nem é uma arte contemporânea que seja agressiva em termos conceituais. E eles não usam. Isso tem sido um jogo de sedução mais difícil que se esperava, trazer esse público.

P – Praticamente dez anos depois, aliás oito anos...

CAMB – Eles sentam-se aqui, mas depois vão-se embora. Dizem que não entendem, que não apreciam. Sentem-se deslocados, sentem que não percebem. Sentem-se diminuídos, às vezes. Os velhotes, que vêm jogar as cartas, como perderam seus pontos, ficaram ofendidos. Lentamente essa consciência e essa sensibilidade para a apropriação do espaço que os velhotes fazem foi recuperada. De fato, criou-se aquele

ponto ali, do outro lado da rua, ao pé da paragem, onde eles jogam. Depois há aqui... Não entenda isso como uma crítica, senhora arquiteta, muitas vezes pensa-se só no lado estético e não no lado funcional do equipamento, e era muito bonito ver aqueles pilares em aço com telheiro, mas quando chove e quando faz vento, as pessoas estão ali expostas aos elementos. O mesmo acontecia com este daqui. Era muito *cool*, muito bonito, mas não era funcional. Lá houve a colocação de barreiras de vidro, de paredes de vidro. Agora já está mais resolvido e concentram-se ali. Agora está com uma vida humana engraçada. Aqui o *beautiful people*, ali os velhotes a jogar as suas cartas.

[risos]

P – Então atende as duas gerações.

CAMB – Agora está, finalmente! Já temos aqui adolescentes a usar. Não vêm ainda para dentro do nosso espaço, mas lá está, havemos de lá chegar. Mas já começam a usufruir aqui do espaço. Depois é engraçado, os trintões ficam nas mesas e os adolescentes vão para as almofadas no chão. Está giro! Ao final do dia, está engraçado. Eu aconselho a vir porque realmente está com um ambiente... Tipo Barcelona, é o que lembra. Só falta aquelas camas de casal que eles põem lá! [risos] Mas já está com esse ambiente. É agradável. Daqui a algum tempo começam a entrar para ver arte...

P – As pessoas se apropriaram do espaço... E com relação às pessoas que vêm de fora, vocês perceberam se houve, com a colocação da coleção nesse espaço, se aumentou esse fluxo de pessoas que agora visitam a Baixa, por causa do Centro de Arte?

CAMB – Pouco, muito pouco, muito pouco... E eu acho que isso tem a ver com outra questão: a implantação dos equipamentos culturais. Eu tenho ascendência alemã e falo muito em Portugal e Alemanha, comparo muito... E aquilo que eu vejo acontecer lá... Houve muitos museus que foram deslocalizados para ficarem todos numa área só, principalmente numa área litoral, de forma que quando uma pessoa se movimenta para ver um museu, se quiser ainda vê mais. E pode usufruir de mais oferta cultural, que não é só cultural museu. Gastronômica... Nós temos esse caso em Belém. Belém concentra oferta cultural e não só, cultural intelectual, como cultural gastronômica, paisagística. Algés tem aqui o Palácio, tem a Biblioteca, mas a Biblioteca acaba por ter uma função mais doméstica. E dificilmente as pessoas vêm de propósito a Algés para vir ao Palácio. Também vêm, mas são aquelas pessoas muito motivadas. Por acaso tenho visto os alemães a fazer isso. Não estou aqui na recepção, mas quando passo, dos estrangeiros que vejo, percebo que a grande maioria são alemães. Os alemães têm um bocado esse lado pioneiro e explorador, e vai. E isso, penso que é algo que devia ser feito em termos intermunicipais, que era fazer um roteiro, um autocarro cultural, tipo *hop and go*. Em que fizesse os pontos culturais museológicos, não só da região de Lisboa, mas também... Porque afinal de contas Algés, a partir... Algés é metade Lisboa, metade Oeiras. É mesmo... Está no limite, na fronteira. Daquele viaduto para lá é Lisboa, para cá é Oeiras. E as pessoas que não vivem em Algés, ou pensam que é tudo Lisboa ou que isto é tudo Oeiras. E penso que poderia haver algo que pudesse ligar o CAMB e pelo menos dar-lhe uma conexão ao CCB, dentro da mesma linha cultural. Temos o quinze, o elétrico quinze que poderia ter esta função, ter esse acréscimo. Algés não está propriamente num sítio bonito em termos de paisagem... Quem não é de cá, quem não está preparado para ver Algés, sai do comboio para vir ao CAMB, assusta-se logo na saída do comboio. Aquilo é *underground*. E depois a Rua “das estátuas” foi arranjada, foi fechada ao trânsito, mas está sempre suja. Está sempre um caos, as estátuas vandalizadas, o chão está irregular... Esteve bem na inauguração e nos anos seguintes, mas depois afundou. Algés tem uma coisa boa em relação ao resto das outras freguesias, é que ainda tem comércio tradicional. Que também com essa crise, fecharam muitas lojas. Mas ainda tem boutiques, ainda tem coisas diferentes daquilo que nós encontramos massificado nos centros comerciais. Algés terá isso. Falta o *marketing*. E falta lavar um bocado a cara e...

P – Sustentabilidade do EP também trata disso.

CAMB – Havendo esta ligação entre o que é municipal, o que é público e o que é privado. Quem vem ver o Centro de Arte, ele é pequeno, vê-se rapidamente. Se houvesse mais oferta na mesma linha, que valesse a pena a visita, a viagem, para depois as pessoas também, que gostassem, comiam uma comida boa. Portanto, restaurantes bons tem, mas não há um roteiro. As pessoas não vêm, não sabem. Está tudo por fazer. E Algés precisa de se tornar mais bonita.

P – Ter mais visibilidade e estar incluída num roteiro.

CAMB – Aí peca. Um serviço educativo, ter contato com famílias, com escolas. As pessoas vêm... Vêm, usam e saem. Porque até mesmo a praia, que era uma praia fabulosa... Quando vir as fotografias, vai... Eu sinto com uma revolta enorme pela praia ter sido destruída daquela forma. E ao mesmo tempo, eu imagino, se eu tivesse 70 anos, tendo conhecido aquela praia e vendo isso agora, ficaria zangadíssima... Porque se houvesse de fato uma praia que lembra a de Carcarvelos, um areal imenso, da praia vê-se o Cristo Rei, a Torre [de Belém]... Se houvesse praia, também haveria um outro movimento de pessoas. Uma outra...

P – Uma outra dinâmica... Caso o EP da BA fosse, além de espaço de passagem, também espaço de estar, que privilegiasse os pedestres e ciclistas, com mobiliário urbano que proporcionasse usufruir do espaço como espaço de lazer (não necessariamente vinculado ao consumo), pensa que seria uma mais? Por quê?

CAMB – Com certeza, claro que sim. Aliás, mas isso realmente passa por um urbanismo, por um paisagismo, por muita coisa. Porque de fato, se formos... Eu não sou a pessoa mais habilitada para dizer todas as atividades... Talvez a Junta de Freguesia tenha essa noção de tudo que acontece em EP em Algés. Só que não tem brilho, não chama, não se sabe promover. Por exemplo, aos fins de semana há feira biológica aqui, há feira de antiguidades. Aqui também, no próprio espaço do jardim, há Assembleia Popular de Algés que é uma atividade com muito mais contato, muito humanizada, contatos, troca de livros. Auscultação dos problemas da população. Não é por falta de iniciativas, mas é o embrulho em que elas veem, que não é glamoroso. As pessoas hoje em dia vivem um bocado da imagem do *glamour*. E se não se tiver esse *glamour*, essa ilusão... Uma *belle époque* da época, justamente para reviver a situação da *belle époque* do início do século XX. Há outros sítios mais interessantes. Temos aqui ao lado Belém, que é difícil destronar, não é? Belém tem turistas, até demais. Aqui cai um bocado ao contrário. A Junta de Freguesia... Se sai por este lado, pela porta poente, nessas arcadas vai encontrar a Junta de Freguesia. Eu penso que seria talvez interessante também contactá-los. Enquanto lia esta pergunta, eu voltava a lembrar-me das fotografias do livro do António Passaporte. Todo esse *glamour* e essa captação de público existiu! Esta marginal fervilhava de pessoas em esplanadas, jovens que vinham estudar... Eu estou a trabalhar com uma moça que é da minha idade, nos anos 70 era estudante e ela dizia que vinha estudar nos cafés. Aliás, Algés foi dos primeiros sítios onde os jovens iam para os cafés estudar. E havia população para isso. Esta frente toda aqui, por detrás do CAMB (nós depois vamos ali à torre [do Palácio] para ficar com uma ideia), que existem restaurantes, que ainda tem esplanadas, mas que estão fechadas para dentro, porque entretanto a onda do *graffiti* e vandalismos estragou tudo. Esta área toda tinha uma vida imensa. Era bonita, era glamorosa. Tinha esplanadas com... Vai ver. É melhor ver, porque há imagens que valem mais que mil palavras. E tudo isso, porque havia uma população jovem, aqui residente, que entretanto casou, foi para outras áreas, foi para casas mais recentes. E a região foi envelhecendo...

P – Quanto a dar privilégio a pedestres e ciclistas, reduzir o número de carros, logicamente numa proposta integrada que desse solução também para a questão de estacionamento. O que a Dr^a Ana pensa disso?

CAMB – Eu acho sempre bom. Como sou uma pessoa que anda sempre a pé e não de carro, portanto quanto mais condições tivermos para andar a pé, ou de bicicleta também. Mais uma vez agora, vou buscar o lado alemão. A Alemanha, a Holanda essencialmente são países planos e que têm ciclovias nas cidades. E toda a gente respeita, nenhum peão anda nas ciclovias, senão leva ali um “tlim tlim” e um olhar muito zangado do ciclista. Faz sentido lá, primeiro porque eles estiveram na guerra e aquilo devastou, e eles

puderam abrir novas avenidas, porque a cidade é plana, mais fácil. Há civismo da população, etc, etc. As ciclovias, acho que era algo que deveria haver sim. Devia haver. Se bem que em Portugal, cá está, tem muito relevo, as ciclovias nem sempre faz sentido. Era ótimo se Lisboa tivesse ciclovias, mas a cidade das sete colinas. É bom para trabalhar, mas as pessoas...

P – Existem as bicicletas elétricas que ajudam nisso, mas independente disso, tem muitas áreas planas onde dá pra circular bem.

CAMB – É uma cidade que também tem muitas ruas estreitas e é um bocado complicado conviver com carros e pessoas e bicicletas. Isso é Lisboa. Aqui, penso que era possível ter, pelo menos nas faixas principais, ou no Passeio Marítimo que se deseja... Esta é uma, é um plano de Oeiras é de ligar de Algés até Carcavelos, que é o limite do concelho, fazer o Passeio Marítimo. Lentamente tem vindo a conquistar. Internamente, acho que até, como Algés é bastante plana, permite. A Rua “das estátuas” poderia ter lá uma ciclovia.

P – Pode-se trabalhar com a coexistência de pedestres, ciclistas e restringir o tráfego para o essencial em alguns trechos. O fato de diminuir os carros pode trazer solução para diversos problemas.

CAMB – Eu penso que é tentar consertar uma série de problemas que já vêm de trás. Por exemplo, o meu marido costuma dizer: “o comboio não tem que cortar a cidade! Enterrem o comboio” que é para fazer a ligação ao mar. Há vários problemas... Para já, os económicos seriam brutais, que têm a ver com a permeabilidade desses solos. Teria que ser feito um trabalho de engenharia imenso. Se há coisa que Algés tem problemas é de cheias. Todos os anos há inundação em Algés. Foi mudado o passeio para granito e alterado a questão do escoamento e por acaso com as chuvadas não houve inundações. Todos os anos havia inundações. E, ainda por cima, a maior parte das lojas são em cave, têm parte de cave. Essa questão do novo piso facilitou o escoamento da água. Onde vir o pavimento de granito era aí, que havia. A Rua “das estátuas” inunda todos os anos... Quanto à questão dos carros. É o comboio que corta o acesso à praia. É a Marginal [Alameda Hermano Patrone] que também já está uma pequena autoestrada que também corta. Como é que se poderia ultrapassar essas barreiras? É complicado, a ciclovia podia passar paralela. Poderia fazer-se esse circuito. Aqui internamente, seria complicado. Seria complicado cortar pelo menos esta via principal.

P – O comboio tira essa ligação que é muito importante.

CAMB – Eu estou a falar desta avenida, da Hermano Patrone mesmo. Tem muito movimento. É ela que liga por dentro Dafundo, Algés, para Lisboa, para Belém. Cortar esta via seria também algo muito complicado. Porque as outras estradas interiores não têm capacidade de escoar este trânsito. Isso teria que passar primeiro era por uma mudança de hábitos de utilização do carro. O que só pode acontecer se a rede de transportes públicos for eficaz. Porque senão, depois acontece o que acontece em Lisboa, que é a ligação do Cais de Sodré para o Terreiro do Paço, que fica muito bonita para os peões, mas neste momento... Aquilo está muito bonito para o turista, para a comunicação da história de Lisboa, para o património, mas em termos de utilização de carros, aquela avenida era larga e canalizava muito tráfego. Agora tem que ir por dentro de ruelas, com sentidos únicos, etc, estreitas... Ou fizessem tudo isso, ou então de fato... Se se trabalha a estética, mas não se dá condições... É complicado. É corrigir erros que já vêm de trás.

P – São problemas que têm que ser tratados por equipas multidisciplinares.

CAMB – São canais de comunicação de um concelho para o outro. Eu vejo muita dificuldade. Quanto às pessoas, se houvesse uma ciclovia, por exemplo, pela Hermano Patrone que ligasse até Belém. Era interessante, era um convite ao exercício. Mas tem que haver mais do que só equipamentos culturais, tem que haver bons restaurantes, boas esplanadas, sítios que sejam atraentes, conquistando as pessoas a vir.

P – O Centro de Arte é dinamizador do espaço e se o EP como um todo for tratado, que ele seja um atrativo a mais, que as pessoas venham e usufruam da Baixa como um todo.

CAMB – Nós vemos como é que nós nos comportamos em relação a um equipamento cultural que esteja isolado numa parte da cidade que não seja atraente. Ou vamos muito motivados para ver o que lá existe, consumimos e saímos, ou então não vamos numa ótica de turismo cultural. E aí muitas vezes as pessoas perguntam o que vão fazer: “vamos para Belém”. E em Belém, sem querer sair com esse objetivo acabam por ver uma exposição, vão num museu disso, num museu daquilo, num museu daquilo outro. São diferentes nas suas ofertas, comem uns pastéis de Belém, sentam na relva do jardim, veem uns barcos, tiram fotografias. Não se apercebem, consomem mais do que aquilo que esperavam consumir. A restauração, toda a envolvência tem que corresponder, alinhar, que é para isto ser atraente, como ponto de passeio. E depois consumo.

ENTREVISTA ACECOA

Transcrição da entrevista ao Drº João Antunes, presidente da Associação Comercial e Empresarial dos Concelhos de Oeiras e Amadora, concedida no dia 17/07/2014.

Abreviaturas:

P – Pesquisadora

ACECOA – Presidente Drº João Antunes

P – Há 20 anos como era a dinâmica do EP da BA: havia mais ou menos pessoas que agora, mais ou menos carros que agora?

ACECOA – Mais pessoas.

P – Que circulavam pela Baixa; provavelmente não havia Centros Comerciais...

ACECOA – Não havia Centros Comerciais. O conceito era outro. Algés era um centro comercial...

P – Nesta zona do concelho de Oeiras, Algés continua sendo a zona com mais atividade comercial, apesar de ter provavelmente ressentido, com a crise.

ACECOA – Tem mais lojas [zona de Algés], não é?

P – E com relação aos carros? Qual é a percepção de 20 anos para cá?

ACECOA – Degradação total. Algés precisa de um parque de estacionamento com muita urgência.

P – Atualmente tem muito mais carros, logicamente.

ACECOA – E foram tirados alguns parques de estacionamento, o que complicou muito. Na zona de Lisboa, havia dois parques ali na zona de Lisboa. Construíram prédios, então esse peso ficou para Algés. Principalmente as pessoas que paravam o carro ali para apanharem o comboio.

P – Agora tentam estacionar aqui.

ACECOA – Tinha uns 400 lugares de estacionamento [nos terrenos em Lisboa onde foram construídos os edifícios]. Há um peso muito grande sobre as ruas, sobre os passeios, porque as ruas são estreitas. A grande solução de Algés passa por um parque de estacionamento.

P – Com relação à atratividade do EP. Tem que solucionar essa questão do estacionamento.

ACECOA – Sem resolver o problema do estacionamento, pouco vão conseguir fazer em Algés. Ninguém vai conseguir tirar os carros de cima dos passeios. A parte alta de Algés, fizeram um ordenamento, estacionamento e não sei o quê mais, que tiraram mais lugares. Mas a parte de baixo, eles não conseguem, eu acho que é muito difícil sem resolver o problema do estacionamento.

P – Mas resolvendo esta questão do estacionamento...

ACECOA – Acho que Algés melhorava muito.

P – O quê que o Sr. Presidente considera de infraestrutura para o EP, por exemplo mobiliário urbano, desenho das ruas, potencialmente importantes?

ACECOA – Eu acho que há um projeto para Algés, que começaram na parte alta de Algés, que não chegaram a vir à parte baixa, que tem o ordenamento do trânsito, mudaram os passeios, puseram pedras em cimento, cor de laranja. Pronto, ordenaram o estacionamento e alargaram os passeios, isso tudo. Há uma ideia também de fechar aqui uma rua em baixo, a Rua Sport Algés e Dafundo, fechavam o trânsito para criar espaço.

P – Atrás do Clube?

ACECOA – Ao lado da praça [Mercado]. A Rua Sport Algés e Dafundo é a maior rua de Algés. É esta [a indicar no mapa]. Aqui é o Mercado. É esta rua que passa aqui ao lado do Mercado. Embora que a Câmara até queria fechar esta [Rua Ernesto da Silva], mas eu acho que esta é um eixo principal.

P – Sendo solucionada a questão do estacionamento...

ACECOA – É muito mais fácil de intervir em Algés.

P – Criar espaço para esplanadas, diminuir a largura das vias.

ACECOA – A Major Afonso Palla que deveria de ser modificada, que é a Rua “das Estátuas”.

P – Ela já foi pedonalizada, mas não atingiu o objetivo.

ACECOA – Aquilo complicou, porque ainda por cima puseram uma estrada no sítio onde tem os restaurantes. Se quiserem fazer esplanadas ali, não conseguem, porque é mesmo na estrada. Devia ser mesmo pedonal, toda ela pedonal.

P – Das intervenções desses 20 anos para cá, que o Sr. Presidente se recorda, é essa daqui [Major Afonso Palla]...

ACECOA – Que não resultou.

P – Lembra-se de mais alguma intervenção mais significativa?

ACECOA – A Rua Damião de Góis, a rua dos Elétricos. Teve uma intervenção profunda, não foi há muitos anos, que foi tudo arrancado, foi esgotos, foi canalizações, foi tudo. E depois ‘foi’ os passeios, foram todos feitos em granito.

P – Ela que costuma estar alagada, quando tem as cheias.

ACECOA – Já não há cheias. Desde que fizeram a intervenção ali dos esgotos, não tem havido cheias. Esta também alaga, mas a que alaga mais é esta, a das Estátuas e esta curva aqui.

P – O Sr. Presidente citou logo de início, que a questão do estacionamento é aquela que é mais preocupante do EP da BA. Concluindo, pelo que eu pude perceber, o Sr. Presidente acha que se essa questão do estacionamento for resolvida que a BA pode sofrer uma intervenção mais a fundo. O Sr. Presidente acha que isto pode refletir... Por exemplo, se fosse criada, na BA, se o EP fosse, além de espaço de passagem, espaço de estar, que as pessoas pudessem usufruir, que privilegiasse pedestres, até ciclistas, com mobiliário

urbano que a pessoa pudesse estar mais nesse espaço, usufruir mais e conseqüentemente trazer mais dinamismo. Se alargar os passeios, se criar solução para o estacionamento e puderem tirar os carros das ruas e deixar em alguns trechos só trânsito essencial. O Sr. Presidente acha que teria um efeito positivo ou negativo?

ACECOA – Sim, seria muito positivo.

P – O Sr. Presidente gostaria de colocar mais alguma opinião?

ACECOA – É assim, eu acho que em Algés não se consegue fazer nada... Eu continuo na minha, sem resolver o problema do estacionamento. Depois, a partir daí, pode-se fazer muita coisa, porque Algés merece. A minha proposta de Algés, de fazer um parque de estacionamento, deixa eu ver se me situo [na planta]... Aqui, todo este casario velho, a minha ideia era perfilar a avenida igual a Avenida dos Bombeiros [Voluntários de Algés] e ir por aqui abaixo até a rotunda [antiga Praça de Touros]. E todo este casario velho aqui ser abatido, não é, e fazer um parque de estacionamento, neste comprimento todo. Silo, com dois, três andares, para não ser muito pesado. O parque ficava a abastecer isso tudo. E além de abastecer isso tudo, perfilávamos a avenida, porque aqui a avenida é estrangulada. Vem numa largura e aqui... Isto é tudo casas velhas. Se estas casas aqui fossem destruídas e perfilassem a avenida igual... A avenida ser perfilada e este aqui ser como parque de estacionamento. Aliás é o que está... É o programa eleitoral, o projeto que eu pus.

P – E depois disso, o Sr. Presidente acha que seria viável...

ACECOA – Já era viável fazer uma grande intervenção em Algés. Sem mexer nos carros, é arranjar guerras... É um cancro. Resolvam o problema dos carros.

P – Os estudo têm que ser integrados, para ter uma visão global de tudo e além disso, ouvindo os atores envolvidos. Nesse sentido, pode-se chegar a um objetivo comum e atender...

ACECOA – Foram fazer aqui um parque de estacionamento... Fizeram aqui um parque de estacionamento [Parque de Estacionamento da Ribeira de Algés]. Ninguém usa. A força está aqui embaixo. A pressão está cá embaixo, não está lá em cima. E as pessoas não vão daqui a pé até ali; deixar o carro... Embora que há muita gente que trabalhe aqui embaixo e vai deixar o carro cá em cima, nuns terrenos que há aqui em cima.

P – Porque não têm outra opção.

ACECOA – Não é pago. Mas para pagar, a pessoa prefere pagar ao pé. Pagar aqui, prefere pagar aqui e estar cá embaixo. Há quem diga que há cá um projeto para esta bomba de gasolina. Fazer um parque de estacionamento por aqui, mas eu acho que é um erro. Isto é leito de cheia, se fizerem muitos andares, só se for para encher d'água...

P – Esta é uma zona muito nobre, que pode ser valorizada também, pode ser um polo atrativo.

ACECOA – Sim. E aqui, há também quem defenda fazer um parque de estacionamento debaixo do anel rodoviário, que custa uma pequena fortuna. Mas eu acho que o mais barato, eu acho que era nesta zona, a demolição... Porque esta avenida precisava de ser perfilada. E além de ser perfilada, acho que resolvia o problema de Algés, de estacionamento.

P – É bem central.

ACECOA – Porque o eixo principal está aqui. A zona da Rua Damião de Góis até a Rua Latino Coelho tem 301 lojas.

P – E já teve mais?

ACECOA – Não... Fecharam algumas, abriram outras. Não é assim significativo... Há zonas que eu tenho aí muito piores. O Porto, a cidade do Porto tem muitas lojas fechadas. Há ruas que parecem um pesadelo.

Algés nem por isso, fecha uma, abre outra. Quer dizer, não é permanentemente, não há lojas fechadas durante muito tempo. É bom. Pode haver algumas, mas em casos pontuais.

ENTREVISTA UNIÃO DE FREGUESIAS DE ALGÉS, LINDA-A-VELHA E CRUZ QUEBRADA/DAFUNDO

Transcrição da entrevista ao Drº. Carlos Moreira, Presidente da União de Freguesias de Algés, Linda-a-Velha e Cruz Quebrada/Dafundo, concedida no dia 04/08/2014.

Abreviaturas:

P – Pesquisadora

JF – Presidente Drº. Carlos Moreira

JF/S – Drº. Jorge Bernardo (Secretário da União das Juntas de Freguesia)

P – Gostaria de saber se os senhores se recordam de intervenções que tenham sido significativas no EP da BA nos últimos 20 anos, desde a entrada em vigor do PDM, em 1994.

JF/S – Significativa foi o problema das cheias. Já depois do período de 1994.

JF – Não é uma coisa visível.

JF/S – Não é visível, mas era um problema que afetava, e de que maneira, os comerciantes e os moradores.

P – E foi resolvido, certo?

JF/S – Foi resolvido.

P - E quanto à Rua Major Afonso Palla?

JF – Foi intervencionada [em 1993], foram colocadas as estátuas, foi tirado um bocado do trânsito que passava lá. Mesmo assim não está como deve ser, porque ainda tem muitos carros a circular. Houve também a intervenção aqui no Palácio Anjos, que foi significativa, quer no próprio edifício, interior, exterior, e também a envolvente do jardim. Também foi criado esse espaço aqui, aqui havia um campo de mini-golfe. Portanto, antes estava aqui, saiu o mini-golfe e passou lá para cima. Foi intervencionada aqui esta parte, com este cafezinho agora que tem aqui, de apoio. As pessoas usufruem durante a semana, mas também ao fim de semana. Ficam naquela zona do relvado. E também tem lá principalmente famílias com miúdos pequeninos. O quê que temos mais? Temos do lado, já quase a ligar a Lisboa, aqueles parques de estacionamento. Portanto, também não havia, não tinha aquela capacidade. Isso já foi de há 20 anos para cá. A construção daqueles parques de estacionamento, realmente permitiu que haja mais espaço para o estacionamento. Era as pessoas deixarem ali o carro e apanharem o comboio para irem para Lisboa.

P – É uma ligação importante com o transporte público.

JF – É importante. Com o transporte público, no caso mais o comboio. Também há os autocarros, mas é mais o comboio ali. De resto, alguma requalificação na Avenida dos Combatentes, coisa de pouca monta. Acho que agora há para aí um projeto para a Avenida dos Combatentes... Alguém foi apresentar à Câmara, mas isso não está estudado. De resto, eu não estou a ver assim grande alteração. Não, não houve. Também não há muita hipótese, requalificar, pôr candeeiros novos, qualquer coisa, mas não há muita hipótese, não há espaço.

P – O quê que os senhores consideram que poderia melhorar na BA?

JF – Eu ali, acho que poderíamos fazer ali um bocadinho tipo, quase um, fazer um mercado a céu aberto. Ou seja, por mim algumas das ruas, não digo todas, mas algumas das ruas não deveriam ter trânsito. Serem mais áreas para as pessoas andarem à vontade, verem as montras. Nalguns sítios onde há uns restaurantes,

teríamos aí esplanada. Há aí uma ou duas ruas, para mim, que faria sentido estarem fechadas e a população poder usufruir. Acho que isso seria bom, atrairia mais pessoas. Se agora formos aí à rua, vemos muita gente na rua. Sei que é pessoal de idade. Agora a esta hora é mais pessoal de idade. Mas há muita gente na rua. E penso que às vezes as pessoas em vez de irem para os centros comerciais, ou para outro lado, se houvesse aqui um sítio com melhor estacionamento e onde as pessoas pudessem andar na rua à vontade... Aqui os passeios são estreitinhos, as pessoas vão no meio da rua, não é? Eu penso que seria interessante e era capaz de dar mais vida e mais utilidade à BA. É um bocadinho isso, com algumas animações. Porque a nossa ideia também (temos aqui as nossas bandas, teatro) é ter intervenção na rua... Temos aqui esse espaço todo de jardins e podemos realmente fazer com que haja aqui uma maior atração. E melhores condições para as pessoas virem para aqui.

P – No concelho de Oeiras, a BA tem o EP com cunho comercial mais forte.

JF – É, até porque o próprio centro de Oeiras está mais morto. O centro de Oeiras está mais morto. Envelheceu muita gente. Agora era preciso é atrair outro tipo de pessoas.

JF/S – A grande vantagem de Algés é de fato ser uma localidade plana. Tem concentrado todo o comércio num pequeno espaço. É aquilo que o Sr. Presidente estava a dizer, e com toda a razão e com lógica, de fato, se houvesse algumas ruas sem trânsito, esse espaço tornava-se mais fluido. Independentemente dos próprios comerciantes poderem dizer: “se tiram o estacionamento as pessoas não lá vão”. É ao contrário. Retirando o estacionamento e a pessoa ter estacionamentos ao redor e circularem tranquilamente, a pessoa de idade, a criança, pelo espaço verde, com esplanadas. Isso tudo, para mim, é, de fato, mais apelativo. Estamos a falar no ar livre, que não tem nada a ver com centros comerciais, em que a pessoa lá dentro está a respirar... não vê sol.

P – Nota-se que as pessoas estão sentindo a necessidade de bons espaços públicos, onde elas possam usufruir e circular.

JF – Para isso acontecer, tem que haver uma conjugação de esforços muito grande, quer da parte da Câmara e nós da Junta, a questão do espaço, do espaço físico em si, requalificado: fechar algumas ruas. Tem que haver... A própria associação de comerciantes: depois tem que haver comerciantes novos e diferentes. Há algumas casinhas que já estão muito... Enfim, têm muitos anos e as pessoas já não estão a adaptar-se. Também precisa disso. Depois também animação. Esses jardins têm um espaço muito bom. No Jardim [Municipal de Algés] aqui em frente, há um fim de semana do mês que é as velharias. A Feira de Velharias tem duzentas e tal bancas. Este sábado, por exemplo, há Mercado Biológico. Vai havendo. E nós estamos a pensar fazer todos os meses, já fizemos agora em julho, fazer todos os meses aqui no Palácio Anjos, no jardim. Portanto, lá está, iniciativas que as pessoas podem vir aqui às iniciativas e “vamos ali às compras”. Ou ao contrário, vêm às compras e olham: “o que se passa aqui?” É um bocadinho isso que também sentimos e estamos a começar a fazer.

ENTREVISTA NÚCLEO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE

Transcrição da entrevista ao Eng^o Nuno Graça, coordenador do Núcleo de Acessibilidade e Mobilidade, afeto à Divisão de Planeamento e Mobilidade, Departamento de Planeamento e Gestão Urbanística da Câmara Municipal de Oeiras, concedida no dia 26/09/2014.

Abreviaturas:

P – Pesquisadora

NAM – Eng^o Nuno Graça

P – O meu trabalho é no âmbito do Mestrado em Cidadania Ambiental e Participação. O tema é a sustentabilidade do EP urbano e o objeto de estudo é a BA. Acessibilidade e mobilidade são indicadores de sustentabilidade do EP. Com esse intuito propus esta entrevista, além de outras que já aconteceram.

NAM – Com o Arq^o Pedro Carrilho, possivelmente... Do DPE.

P – Não com ele, mas com a Arq^a Vanda Lérias.

NAM – Deve ser a responsável pelo gabinete...

P – Uma questão que eu aproveito para colocar é: como NAM e o DPE trabalham? Existe uma colaboração entre ambos os serviços?

NAM – Isto está ordenado... Existem vários níveis de atuação. Supostamente, nós estamos no nível de planeamento. Quem operacionaliza algumas das nossas ações é o DPE, que vem a seguir a nós, que tem os “Centros Históricos” e que trabalha justamente nesta zona. Eles fazem projeto de execução e obra e nós fazemos o que está antes. Com a Eng^a Cristina Garret, ela ainda está antes de nós, porque ela trabalha no gabinete do PDM. Uma visão mais estratégica, de planeamento estratégico. O que eu lhe posso dizer, que, para começar aqui um bocadinho nossa conversa sobre esta zona.

P – O espaço temporal é de 20 anos para cá. Desde a entrada em vigor do PDM, 1994. É importante saber quais foram as intervenções que consideram mais significativas, em termos de mobilidade e acessibilidade, que ocorreram na BA.

NAM – As intervenções mais significativas não passaram, ainda, se calhar, para obra. Elas ainda estão no papel, algumas pararam, estão no âmbito da Administração Central, e que são marginais, mas têm muito a ver, porque têm a ver com os “Transportes Coletivos em Sítio Próprio” na zona, que têm que ser desenvolvidos. Eu trouxe aqui nossos projetos antigos, que estão a ser desenvolvidos. São os mais recentes. Uma coisa que se chama “Transportes Coletivos em Sítio Próprio”, neste caso, o Metro Ligeiro de Superfície, entre Algés e a Falagueira. Estamos a falar numa iniciativa que era do Metro/Carris e que apanha estes concelhos todos e cujo objetivo é ligar a estação de comboio de Algés ao metro da Falagueira [Amadora Este]. Isto muda-nos um bocadinho a forma de viajar nesta zona que atualmente é muito assente no transporte individual. O que quê aconteceu, o consórcio Metro/Carris andou a trabalhar numa proposta de traçado, que depois tinha umas antenas, que ficaram para uma segunda fase, e conseguiu que as Câmaras aprovassem o traçado. As Câmaras de Oeiras e de... A partir daí, eu penso que a volta de 2005, o projeto adormeceu. O quê é que a Câmara tenta fazer agora? A Câmara percebendo que é importante deter o transporte coletivo em sítio próprio, está a tentar agora desenhar os corredores e pôr lá transporte coletivo em sítio próprio, mas que não seja propriamente o metro. Isto é, a gente agarra nas nossas carreiras e tentamos passá-las para um sítio próprio, com o objetivo de pôr o transporte coletivo a funcionar, porque ele tem alguns problemas, não são só problemas de frequência. E que não são de frequência, porque é a zona que tem melhores frequências, são de velocidade de circulação. Pondo em sítio próprio, estamos a tentar que ele seja competitivo. Por outro lado, a Câmara tem ideia também de, e porque se perca um problema com os transportes coletivos, nas zonas periféricas de Lisboa, neste caso somos nós, a primeira coroa, vamos tentar pôr a funcionar, e já ao nível do PDM, já neste PDM que está a ser revisto, a possibilidade de nesses corredores, numa primeira fase, andarem também o *carpooling* [partilha de carro particular] e o *car sharing* [serviço privado de partilha de carro]. Isto é, as pessoas habituarem-se a começar a andar de uma forma coletiva rapidamente. Isso não é um grande investimento por parte da autarquia no caso. Porque a Câmara já fez algumas experiências, ao nível do transporte coletivo, sobretudo nas circulações urbanas, e a coisa acabou por não correr bem, porque em termos económicos não é vantajoso.

P – O *car sharing* e o *carpooling* iam colmatar isso.

NAM – De uma forma rápida, as pessoas iam perceber que era bom andar de uma forma coletiva, que podiam aceder esses corredores. Esse é um dos nossos objetivos. Agarramos no corredor, estamos a trabalhá-lo para, um dia há de vir o metro ligeiro de superfície, mas até vir, ver se pomos isso a funcionar. Claro que isso são medidas, que ainda vão demorar algum tempo. Está a ser tudo previsto. Antes disto, mesmo antes disso, e na zona que está um pouco marginal e o corredor anda na região marginal de Algés, é um bocadinho marginal a sua zona. Eu estou a falar nele, porque ele tem muita interferência. As pessoas poderão eventualmente até encarar a BA de outra forma. Antes disso, em dezembro de 1996, um Plano de Circulação que foi desenvolvido para a zona de Algés. Este Plano de Circulação é uma primeira abordagem à circulação na zona. É claro que a gente também percebe, passados quase 20 anos sobre este plano, que está mais ou menos implementado, que tem, ou pode ter aqui uma alteração ou outra, também percebemos que ele está desatualizado e de fato deveria haver aqui mais consistência... Até porque nós temos outras coisas ao nosso dispor neste momento. Agora há outros problemas, com os quais temos que lidar, e que temos algumas dificuldades em lidar com eles. Aqui em Oeiras foi retirado tudo quanto era trânsito do centro histórico e que depois ao contrário do que se está a espera, os comerciantes manifestam-se em sentido contrário.

P – A questão do estacionamento.

NAM – Sim, o estacionamento. Nós aqui, obviamente, nós percebemos que haveria vantagem em ter... Por exemplo, a começar por um eixo central completamente pedonal, a semelhança do que acontece na Baixa de Lisboa...

P – Permitindo que acesse a partir de curtos trajetos.

NAM – Exatamente, numa zona marginal que não fosse muito distante, mas ter um eixo. Ainda não conseguimos lá chegar. Mas temos esse problema, temos que realmente começar a falar com a Associação de Comerciantes de outra forma.

P – Eu estive com a Associação de Comerciantes (ACECOA) e tive a impressão de uma grande abertura para a aceitação de uma proposta de pedonalização de troços de rua da BA, tendo como prioridade solucionar a questão do estacionamento. Houve até uma sugestão da localização de um parque de estacionamento em silo na sequência da Avenida dos Bombeiros Voluntários de Algés, em direção à rotunda.

NAM – Tem parques previstos para aí. Nesta zona, está a ver uns “P” [na planta], são parques previstos e não estão construídos. Esta zona tem uma zona, tem aqui alguns edifícios que vão ser demolidos.

P – Daqui acede-se muito facilmente à BA. As pessoas que eu fui ouvindo, dizem que seria muito bom para a BA a pedonalização, mas sempre referem a solução da questão do estacionamento.

NAM – Se nós conseguirmos, desenvolver um sistema de transporte em sítio próprio, mais conseguido, aliás, que abranja, não só... O que acontece nesse momento é que o transporte desenvolve-se neste eixo. Neste eixo, não está em sítio próprio, está em autocarro. Portanto, aqui não se percebe, tem alguns constrangimentos. Se conseguirmos pôr em sítio próprio também neste eixo, aliás, vamos ter condições para reduzir um bocadinho, o automóvel aqui [no centro da BCA]. Porque nós não temos grandes condições... Essas ruas não têm grandes condições para ter os carros que têm. Não basta arranjar, eles têm mesmo que sair de lá. Eu costumo dizer: em alguns sítios, não basta estacionar, tem que lá chegar. Há as duas componentes. Eu até podia arranjar aqui estacionamento que nunca mais acaba. E depois? Estou a induzir mais circulação. As vias não têm capacidade.

P – Seria o caso de colocar em pontos estratégicos, como o citado antes [em silo na Avenida dos Bombeiros Voluntários]?

NAM – Exatamente, com conta, peso e medida. Há também aqui outra questão. Este comércio é um comércio local. Talvez o ponto mais concentrado de comércio em Oeiras. É um comércio local. Não extravasa, tem aqui alguma influência, mas é relativa.

P – É local, mas tem o Clube, que traz muita gente, as pessoas trazem os filhos, podem vir aqui usufruir do comércio. O Mercado é um potencial polo também. O CAMB também traz pessoas e se tivesse uma zona bem tratada, atraente. As pessoas não viriam só e voltaram.

NAM – Sem dúvida. Sabe que nós já tentamos fazer uma abordagem diferente. Temos este estudo, mas há um estudo que nos faltam, que são uns estudos novos que começam a aparecer que são os Planos de Deslocações. Que visam a pedonização, tem uma parte de diagnóstico e tem uma parte de proposta. Obviamente, neste caso, nós queremos que vise a pedonização do eixo central. Nós já tentamos fazer, mas de fato, há aqui uma conjuntura econômica que não nos tem ajudado. Em termos de orçamento, não que seja caro, mas é complicado. Estamos agora a tentar, surgiu aí, coisa de uns dois ou três dias, surgiu aí um programa do IMT, que se chama *Civitas*, e estamos a tentar ver se conseguimos agarrar por aí. Eu acho que havia todo interesse que isso fosse liderado não pela Câmara, mas pela Associação de Comerciantes. Por uma razão muito simples, vinculava-os com as soluções de uma forma mais fácil. Estou-lhe a falar, quase em primeira mão, a gente falou sobre isso com o meu diretor, ainda hoje, de uma forma muito primária. O caminho eu acho que se calhar ia por aí. Porque sendo a Câmara a liderar, parece que a Câmara está a impor. Obviamente que haveria mais vantagem, mas não se sentem confortáveis. Sendo eles a avançar neste sentido e nós a apoiarmos é mais fácil.

P – A participação pública estaria vinculada no processo todo.

NAM – Isso é muito recente. Tem que ver, se perceber, com quem é que se arranjava do lado da Associação de Comerciantes, para começar a falar com eles. Penso que ainda neste mês, porque isso tem um prazo relativamente curto.

P – Pelo contato que eu fiz, eu penso que vai haver interesse.

NAM – Eu não sei. Sabe que eles são muitos. Tem áreas que estão geograficamente ainda distantes. E tem questões, que têm muita dificuldade ver o bem comum.

P – Pelo lado da presidência, pelo menos, eu senti uma abertura.

NAM – Consegue perceber a vantagem.

P – Consegue. Sempre lembrando a questão do estacionamento. No geral, a presidência considera que seria uma mais-valia e que é um tratamento que faz falta na BCA.

NAM – Esse plano não se faz na rua toda, deverá ser faseado. E o estacionamento deverá ser faseado também.

P – As pessoas têm visto em outros locais e têm-se apercebido do bem.

NAM – Eu costumo dizer que os projetos não bastam só serem bom. É preciso saber vendê-los.

P – É importante.

NAM – As pessoas têm que perceber claramente. Eles não têm a mesma formação, eles vão ter dificuldade de ver isso assim.

P – Por parte do Clube, eu senti a presidência muito mais fechada para isso, com uma grande preocupação com o acesso das pessoas ao Clube. Aqui por trás também tem acesso.

NAM – Eu participei nessa ação conjunta. E isso depois ia ser reconfigurado. Normalmente, nós damos parecer nos projetos do DPE. Esse era um projeto do DPE. E falamos um bocadinho sobre isso.

P – Com relação aos últimos 20 anos, as pessoas citam a intervenção feita na Rua Major Afonso Palla.

NAM – E correu mal... Não sei dizer porquê, mas de fato correu mal. A rua realmente está suja. Se bem que, quando nós olhamos para ela, ela parece ser uma rua de passagem, de acesso aqui ao terminal da CP.

P – Já passei por ali à uma hora da tarde e havia carga e descarga sendo feita.

NAM – Tem uma gestão complicada. Esta zona teve, no seu início, quando pedonalizaram, tinha um pino que funcionava e só abria a determinada hora. Neste momento, está vandalizado.

P – Também tem um supermercado que obriga que se venha fazer carga e descarga no fim.

NAM – Eu não lhe consigo explicar bem este fenómeno. Se reparar, esta rua [Rua Damião de Góis] tem uma apropriação humana simpática, que esta [Rua Major Afonso Palla] não tem. São estátuas só!

[risos]

NAM – E a rua um bocadinho suja. E o próprio comércio adjacente morreu em alguns sítios. Deveria ser uma rua de passagem. Se reparar, funciona muito melhor como zona de passagem esta, que foi requalificada recentemente, que é a Damião de Góis, tem aqui uma série de pastelarias, do que esta [Rua Major Afonso Palla]. O que eu acho é que eles não podem tomar esta como exemplo para o futuro. E daí também a gente gostaria de fazer o Plano de Deslocações para não correr o risco. Eu quero fazer, onde faz sentido fazer. Esta de fato é um mal exemplo, para os comerciantes, não é bom. Eles vão nos dar este exemplo pela negativa e, de fato, não é bom. Ela poderia estar na rota de passagem, e não está, porque esta [Rua Damião de Góis] substitui. Poderia ter um comércio interessante, não tem.

P – Numa pesquisa que fiz no Google, encontrei um artigo onde o antigo Presidente da Câmara, Isaltino Morais, apresenta um Projeto de Requalificação da BA, durante o lançamento do Guia Comercial de Algés, em 2006.

NAM – Eu não tenho conhecimento desse projeto. No DPE podem conseguir informar. Eu sei que havia aí umas ações desenvolvidas no âmbito do PROCON, penso eu, que tem a ver com os comerciantes. O projeto ia ser liderado por eles. Eu ouvi sobre esse assunto, mas para aqui para Oeiras. Que eles próprios, os comerciantes, não tinham agarrado a ideia. É um projeto que poderia ser apoiado pela Câmara, mas que era deles. Não sei se será isso.

P – É citada mesmo a BA, um Projeto de Requalificação da BA.

NAM – Pois, houve em tempos um gabinete da Câmara, que estava localizado aqui, no Palácio Anjos. Que era o Gabinete PROQUAL, que fez algumas requalificações na BA. O âmbito deles não foi a Baixa toda.

P – Não uma intervenção global...

NAM – Eu acho que não. Se reparar na Avenida dos Combatentes, ela teve algumas intervenções no âmbito do [EP]... Tem uns troços que são mistos, mas que...

P – Este troço pequeno [quarteirão antes do Clube] tem o pavimento da via nivelado com o do passeio, mas a utilização não tem restrição, então os carros continuam a circular e a estacionar como em outro troço comum.

NAM – Não funcionou. As únicas zonas pedonais que estão previstas, no âmbito desses pedidos, que foi detalhado. Eu acho que podíamos ir mais além, porque não chega. Neste momento, é o que eu digo, falta o Plano de Deslocações Pedonais. Se tivemos uma oportunidade, que foi perdida, por restrições orçamentais, e agora estamos a tentar, com apoio externo, é um fundo, para este projeto, tentar agarrá-lo. É como eu digo, o interesse aqui seria maior, se forem lideradas pela Associação Comercial. Senão as coisas correm o risco de serem inconsequentes.

P – A participação é muito importante.

NAM – Pois... E eu também acho, não sei porque escolheu a BA, é a zona mais interessante, nesta matéria.

P – Dentro do Concelho de Oeiras, a BA é a zona com comércio mais vivo.

NAM – Mais viva, porque ela tem uma concentração de comerciantes interessantes, tem uma identidade. É a zona mais densa do Concelho, em termos de habitação.

P – Os usos são muito importantes para o EP. A BA tem serviço, tem comércio e tem habitação. E a habitação é muito importante, para dar vida também durante a noite.

NAM – Tem tudo. É, talvez, a zona mais bem servida por transportes coletivos. Tem o comboio... E está na proximidade com Lisboa. Temos aqui carreiras da Carris, se reparar, praticamente não temos no Concelho. O terminal da Carris é em Miraflores. Temos carreiras deles aqui. Tem bons acessos e é marginado pela Nacional 6 [Avenida Marginal] e pela CRIL. É uma zona que acaba por ser muito simpática.

P – Com relação ao elétrico. Ele passa aqui [Rua João Chagas], não é?!

NAM – Sim, o elétrico 15, que vai para Lisboa. Supostamente deveria ir até ao Estádio Nacional, mas ainda não vai... A Câmara estava a tentar, mas ainda não conseguiu. O elétrico chega até aqui [Alameda Hermano Patrone], depois é preciso ir numa carreira de autocarro. Não era bem o que a gente queria. Nós estamos a trabalhar num projeto em que vamos... Porque aqui, até a estação da Cruz Quebrada, estação que vai ser agora dinamizada por força de um Plano de Pormenor, que foi aprovado para aquela zona. Portanto, vai ser toda requalificada e dinamizada. Se for lá neste momento, aquilo parece uma infraestrutura dos anos 50, em que as pessoas fugiram e deixaram aquilo ao abandono. Entretanto, por acaso é uma perspectiva diferente. Chega lá e vê e assusta um bocadinho.

P – Com relação à segurança, das pessoas e dos transportes, das vias. Qual é a percepção que vocês têm.

NAM – Está a falar de segurança pública, ou de segurança rodoviária?

P – Segurança rodoviária.

NAM – Eu de fato não tenho, eu já tive uma divisão que me fazia tudo, gestão e planeamento, nesta área, transportes. Neste momento só tenho a parte do planeamento. Eu não tenho muito esta noção. O que eu posso lhe dizer é que se eventualmente se houvesse muitos problemas, eu saberia, porque o meu colega, que faz esta parte, dizia. Neste momento, eu não tenho informação nenhuma que me diga que isto é potencialmente inseguro. Antes pelo contrário, até porque estas ruas são estreitas, tem estacionamento marginal, não dão azo a grandes... Não há hipótese da pessoa... Haveria talvez nesta [Rua João Chagas], mas é uma rua que é, tem semáforos, que as pessoas de um modo geral cumprem. Esta aqui [Rua Damião Góis] tem muita travessia marginal, tivemos que semofarizar uma passadeira, que é esta [a indicar na planta], por força de cruzar a circulação com o atravessamento pedonal. O problema que nós temos é que, essas passadeiras, se não forem semofarizadas, permitem que o peão esteja sempre a passar. Se o fluxo for intenso... O objetivo que a gente tem é o equilíbrio. Tivemos que semofarizar, não foi tanto, não teve tanto a ver com a segurança, teve a ver... Não tenho nenhuma informação que isto seja inseguro.

P – Quanto ao número de carros, nos últimos 20 anos, o feedback das pessoas é que logicamente aumentou muito o número de carros na BA, e não só. Existe uma estratégia traçada para solucionar esse problema?

NAM – A estratégia traçada que nós temos são duas. A primeira, já lhe falei dela, é dinamizar os transportes coletivos em sítio próprio. A segunda é uma estratégia que já é possível fazer, mas que nós temos estado em sentido de esperar que a estratégia seja operacional. Tem a ver com o estacionamento e com o controle do estacionamento. Porque estaciona-se nesta zona por todo lado. E não acontece nada.

Porque assumidamente, se calhar, as forças policiais não conseguem controlar o problema e porque nós, neste momento, já conseguimos que a nossa Parques Tejo, que é uma empresa municipal de estacionamento, o faça dentro e fora das zonas concessionadas. Eles antigamente só tinham competências para o fazer nas zonas concessionadas, nos recortes tarifados, neste momento já podem fazer fora dos recortes, dentro de uma área de influência que está pré-estabelecida, em que não estão a fazer, mas já têm competência para o fazer. Eu acho que a partir do momento em que a rede de transportes... Se perceba que ela funcione, e esta zona para mim há de ser das primeiras, que é a com melhores redes de transportes, deveria dar toda a força a Parques Tejo, para fazer. Porque há aqui situações... Obviamente, com critérios. Acho que era estabelecer alguns critérios e eles começarem a atuar. Há aqui zonas, sobretudo na parte norte de Algés, mais junto a Miraflores, onde percebe-se que o estacionamento só é assim, porque ninguém os fiscaliza. Porque se fiscalizassem, as empresas tinham mais cuidado com os funcionários. Porque há parques de estacionamento que não estão cheios.

P – As pessoas preferem estacionar perto e deixam de qualquer jeito.

NAM – Já sabem que não vai acontecer nada. Há situações no parque à saída da CRIL, são situações completamente disparatadas, que não deveriam existir. O problema grande de segurança rodoviária é assim. Está junto a um eixo, uma via superior e saem do carro, fazem travessias que não devem. Aí sim, pode haver problemas de segurança rodoviária. Portanto, a nossa estratégia vai um bocado por aí. Agora, isto, neste momento, está nas mãos dos políticos perceberem quando é que acham que é o momento que querem fazer voluntariamente.

P – Ou seja, a fase anterior, que é a dos transportes em sítio próprio.

NAM – Eventualmente. Eu, parece-me a mim, que quando tivermos bons transportes, se calhar, há aqui zonas que já têm bons transportes e é começar [a fiscalização]. Até porque nesta perspectiva de tarifar tudo, os moradores estão um bocadinho defendidos, porque tem um regulamento em que os moradores têm um dístico, que lhes permite aceder ao estacionamento. Aqui pode haver em algumas zonas outro tipo de problema, que tem que ser resolvido de outra forma, que é a oferta disponível não ser suficiente para os moradores. Nós temos um estudo que foi feito em 2008, que é o Estudo de Mobilidade e Acessibilidades de Oeiras [EMA] que já nos identifica isso tudo. Sabe-se perfeitamente onde é que se pode fazer, onde é que não se pode fazer.

P – O NAM tem a noção da percentagem de moradores que ocupam os lugares de estacionamento?

NAM – Está tudo identificado neste estudo. E até nos diz quais são as zonas que carecem de estacionamento e as quais é que não. Eu penso que define até o tipo de ilegalidade. Dentro da ilegalidade, há dois tipos de ilegalidade. Há ilegalidade que prejudica a circulação e há a ilegalidade que não prejudica ninguém, apesar de ser ilegalidade. E o estudo é muito completo nesta área e está tudo identificado.

P – Foi citado que uma zona adjacente à BA, mas é Lisboa, era um terreno baldio e por isso usada como estacionamento, mas que como foi construído um edifício, perderam-se aqueles lugares de estacionamento e vieram congestionar ainda mais a BA a procura de estacionamento.

NAM – Eu penso que isso é uma falta questão, porque na verdade, nsta zona [BA] o estacionamento está tarifado. E essas pessoas, que vêm para o comboio não têm acesso aos tickets de estacionamento. Então não podem vir para aqui. O que está a acontecer é as pessoas em vez de virem para aqui, se reparar, vêm para aqui [do outro lado da linha férrea, na Avenida Doutor Alfredo Magalhães Ramalho]. E depois tem uma passagem inferior que liga à estação. Este lado está de fato cheio de estacionamento e não tem problema. Apesar de haver projetos de desenvolvimento da zona ribeirinha, ela não está desenvolvida. Até porque, se reparar, se vier por este lado, isto tem uma via [Avenida Doutor Alfredo Magalhães Ramalho] que vem até aqui ao meio e depois pára. Supostamente esta via, é uma via que passa por baixo ou por cima, ainda não se

sabe, desnivelada relativamente ao rio e vai ligar à CREL. Supostamente há de ser a ligação CRIL-CREL que vem por aqui e depois vai fazer a ligação àquela via toda e vai para a CREL. Liga a Circular Regional Interior de Lisboa com a exterior, sem constrangimentos, porque neste momento é uma dor de cabeça... Porque neste momento, entra por aqui, depois tem que vir pela Marginal e a Marginal tem acessos diretos. E depois tem um cruzamento, que é um bloqueio. Depois é que lá vai então para a CREL. Isto está tudo previsto, é no âmbito deste estudo, não é deste. É um estudo da APL, mas são tudo obras pesadas. Esta então... Está um bocado feito, mas... Portanto, o problema do estacionamento, este problema não é verdadeiramente um problema. Eles deslocaram-se de fato para aqui [Avenida Doutor Alfredo Magalhães Ramalho]. Ali, quem está lá, são as pessoas que moram lá.

P – Quem trabalha tem esta opção, estaciona neste espaço [Avenida Doutor Alfredo Magalhães Ramalho]. Mas quem visita...

NAM – Tem um problema de fato, tem poucos lugares de rotação. Por força desse problema que eu lhe disse, há pouca oferta para os moradores, portanto acabam por preenchê-la toda e deixa de haver oferta para os comerciantes e público.

P – Esses parques fazem falta... Um parque em silo, em algum lugar estratégico. E isso talvez tivesse que ser solucionado também junto com a questão do transporte público, a questão do estacionamento, para depois avançar com a fiscalização mais eficiente?

NAM – Pois, é. Tem que ser visto no âmbito deste plano, deste estudo que eu gostava que fosse desenvolvido para esta zona. Já há aqui alguns parques, que entretanto foram construídos, e que não estão com... Tem este aqui.

P – Sei que vai haver alguns lugares de estacionamento no Centro de Saúde, mas serão poucos, para atender os utentes...

NAM – Sim, é um equipamento mais local. Tem alguns lugares que são públicos, não é só para o Centro de Saúde. Tem mais outros parques aqui, que foram desenvolvidos entretanto. Este mapa não está atualizado. Eu sei que há aqui o Parque da Ribeira [Parque de Estacionamento da Ribeira de Algés, Rua Conde de Rio Maior/Avenida dos Bombeiros Voluntários de Algés]. Está previsto um silo, não sei se será aí [Avenida dos Bombeiros Voluntários]. Esta zona é uma zona que... Está aqui marcada uma rotunda, mas foi a configuração que resultou da antiga Praça de Touros, que é um lote urbano. Isso vai ser convertido e vai ser reconfigurado. Eventualmente vai aparecer um edifício em silo com estacionamento.

P – Numa localização estratégica.

NAM – Há muitas perspectivas, a gente não pára. De fato, às vezes, as coisas demoram tanto tempo...

P – Desta forma, já abordamos o que eu pretendia perguntar a seguir: como o NAM vê a possibilidade do EP da BA tornar-se em local de estar e não só de passagem.

NAM – Eu, sem dúvida nenhuma, acho que é a zona com mais apetência.

P – A BA nem suporta esta quantidade de carros estacionados, principalmente ao pedonalizar certos troços.

NAM – Eu admito algumas completamente pedonais e outras com coexistência. Mas eu acho que era interessante por tudo ao mesmo nível [pavimento] nesta zona. Passeios, tudo ao mesmo nível. Em termos do Decreto-Lei 163 [de 2006, Regime da Acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais] há muito trabalho por fazer. Era muito interessante ter uns pavimentos, como se vê nas cidades espanholas, que têm o EP tratado de uma forma... A última que fui, foi San Sebastian. Vi toda a gente andando na rua. Estamos a falar de uma cidade do norte de Espanha. O tempo não é uma questão. Esteja frio, esteja calor, eles andam o tempo todo na rua. Vi todo o tipo de

peçoas, até em cadeira de rodas, que conseguem andar. E eles têm zonas pedonais com fartura e metem zonas de coexistência e funciona tudo.

P – Tem as Zonas 30 também.

NAM – Agora são 20, eu acho um bocadinho exagerado, mas pronto.

P – Acho que já abordamos o que eu pretendia...

NAM – Eu não lhe posso dizer também que Algés está como a gente queria que estivesse... Mas não posso dizer que esteja um caos, não me parece que esteja um caos. Mas no geral funciona.

P – Não é um caos, mas pode melhorar.

NAM – Acima de tudo, eu acho que precisa de se modernizar.

P – Quando isso acontecer, vai se tornar uma zona mais atrativa. Porque a BA tem equipamentos de interesse.

NAM – Tem, tem! Tem aqui o mercado que poderia levar uma daquelas reconfigurações modernas.

P – Seria muito bom. O Mercado funcionar como mais um pólo, não só local, assim como já é o CAMB.

ANEXO 3 – ANÁLISE DE CONTEÚDO DOS INQUÉRITOS POR ENTREVISTA

Análise de conteúdo - Entrevista Sport Algés e Dafundo			
Problemáticas	Palavra(s)-chave	Síntese	Excertos da entrevista
Intervenções nos últimos 20 anos	Projetos	As intervenções citadas não são relevantes para o estudo: o Palácio Anjos não substitui estadia no EP, a Rua "das Estátuas" (Major Afonso Palla) foi pedonalizada antes do período que compreende a pesquisa e o Jardim não sofreu modificações significativas.	"Intervenções que me recorde é ali no Palácio Anjos. Tiraram dali o mini-golfe e substituíram por uma galeria d'arte, museu. A Rua 'das Estátuas' também que foi fechada. O Jardim [Municipal de Algés] que está sempre com modificações [risos], está sempre em obras."
Diversidade de pessoas/ usos	Polo	SAD enquanto polo dinamizador	<p>"Embora a população aqui mesmo, envolvente ao clube, seja uma população envelhecida, o clube atrai muita gente jovem."</p> <p>"Sport Algés e Dafundo é que traz muita juventude. Nós temos no ativo 2500 atletas. E portanto, durante o dia há muitos jovens que se deslocam (...), os pais trazem as crianças das zonas envolventes e até fora do Concelho. Há muita gente de Lisboa que vem e até de Cascais (...)."</p> <p>"(...) criámos uma espécie de universidade da terceira idade, que é a Oficina de Saberes (...). As manhãs estão mais vocacionadas, agora, para a população de mais idade e a partir das três da tarde é que começam a chegar os jovens."</p> <p>"[O clube] tem um grande impacto em termos de comércio. Quando existem provas, por exemplo, ao fim de semana, Algés inteiro enche-se, com equipas que veem de fora. Portanto, o comércio e os restaurantes aqui à volta acabam por se beneficiarem com isso. Quando, em período de férias, que é o caso – agora nós temos um período com menos atividades, porque estamos em final de época – também o comércio se começa a ressentir, porque há pouco fluxo de pessoas aqui à Baixa de Algés."</p>
Carros/Estacionamento	Estacionamento	Considera a questão do estacionamento fundamental para o funcionamento do clube.	<p>"Durante a noite há muitos lugares de estacionamento, precisamente porque a população aqui envolvente, é uma população idosa. E portanto, nota-se uma grande diferença: à noite há muitos lugares de estacionamento. Ao contrário das áreas mais jovens aqui periféricas, em que lugar de estacionamento é mais complicado à noite, e de dia é mais fácil; aqui é o inverso."</p> <p>"(...) dos grandes problemas é precisamente o estacionamento (...)."</p>
EP com função de estadia	Estadia	Considera mais-valia criar mais espaço de estadia na BA, mas há muito receio por causa do estacionamento, para os utentes do clube.	<p>"Sim, era uma mais-valia."</p> <p>"Para nós seria muito, muito complicado [restringir tráfego automóvel na Rua Combatentes da Grande Guerra]. Seria estrangular o Clube, porque muitas das crianças, que têm seis, sete anos. Aqui à volta também não há estacionamento... O problema é que há um estacionamento longe."</p> <p>"Se fosse bem feito, sim. Mas sempre com a consciência de que se não for bem feito pode estrangular e definitivamente fazer morrer o comércio que se debate com grandes problemas aqui na Baixa de Algés."</p>
Diagnóstico/Propostas	Avaliação	Necessidade de educação ambiental (limpeza do EP).	"Eu acho que em termos de mobiliário, etc, não dá para por muita coisa, por que o espaço é apertado. (...) O que eu gostaria de ver em termos de espaço público, não tem a ver tanto com mobiliário, mas sim com a limpeza. A questão é a limpeza, mas é uma questão de cultura das pessoas. Por ser uma área habitada por pessoas de mais idade, as pessoas não têm cuidado quando despejam o lixo, usam uma coisa qualquer e deitam para o chão. Portanto, se calhar valia a pena por umas áreas... Umas placas a recordar que a rua é a extensão da sua casa."

Análise de conteúdo - Entrevista Gabinete da Baixa de Algés			
Problemáticas	Palavra(s)-chave	Síntese	Excertos da entrevista
Intervenções nos últimos 20 anos	Projetos	Projetos pontuais	"(...) alguns dos projetos que nós fizemos aqui (...). Esses já foram os que já foram realizados [Instalação de ilhas ecológicas na Avenida dos Combatentes da Grande Guerra e alguns equipamentos urbanos]."
Diversidade de pessoas/usos	Uso	Grande diversidade de usos e importantes polos dinamizadores locais.	"Esta zona tem muitos estabelecimentos comerciais."
	Polo		"Nós, na altura em que o Guia foi feito, talvez já há uns seis anos atrás, teríamos a volta de 300 estabelecimentos comerciais em Algés, que são muitos. E Algés vive basicamente disso, do comércio e daqueles locais, daqueles serviços que existem, como os bancos..."
Carros/estacionamento	Estacionamento	Desenho urbano permite estacionamento irregular.	"(...) nós temos um problema, noutras zonas também existem, com certeza não é só aqui em Algés, que é falta de estacionamento."
	Proposta		"Mal estacionados, estacionados em cima dos passeios. (...) O passeio tem um espaço para circular, mas depois a via, o eixo viário, tem um espaço superdimensionado ou dimensionado em excesso para o veículo que vai passar, então sobra sempre aquele espaço (...) com que haja também o estacionamento irregular, que haja mal estacionamento, que haja falta de estacionamento."
EP com função de estadia	Lazer/estadia	As ruas da BA não têm função de estadia. Em alternativa, as pessoas recorrem ao Palácio Anjos, que é um bem público, mas não é um espaço público urbano, aberto e livre, conforme define Fernandes (2012).	"O que nós achamos que faz muita falta em Algés são espaços de lazer, espaços de estadia. E o que nós pensamos que seria o fundamental para fazer com que as pessoas não só passem, como fiquem. Se sentem, haja um banco onde se possam sentar, onde possam estar, onde possam conversar... Onde possam ficar com calma e ver os estabelecimentos comerciais."
	Palácio Anjos		"A Baixa Comercial em si não tem nada que possamos dizer que as pessoas possam estar, a não ser aqui o Palácio Anjos. Aí sim foi bem conseguido e está sempre cheio de gente. Nota-se que as pessoas precisam mesmo desse espaço. As pessoas procuram esse espaço."
Participação pública	Participação	Pouco envolvimento da população na concepção do espaço.	"Este projeto [Rua Ernesto da Silva] já é muito conhecido em Algés. (...) Logo ao início do projeto, existiram algumas audiências públicas, as pessoas foram convidadas a participar, onde se apresentou os projetos. Nós estivemos instalados durante muitos anos no Palácio Anjos, mesmo junto à população. E as pessoas dirigiam-se lá e, portanto, nós chegamos a fazer lá duas ou três apresentações do projeto. (...) [Não com o projeto já definido, mas] em estudo, muito inicial. Aliás, antes de qualquer desenho feito, nós fizemos um inquérito à população. (...) Nós quando fizemos o inquérito fizemos para a zona toda [incluindo a Rua Major Afonso Palla]"

Análise de conteúdo - Entrevista Gabinete da Baixa de Algés (continuação)			
Problemáticas	Palavra(s)-chave	Síntese	Excertos da entrevista
Diagnóstico/Propostas	Diagnóstico	Estrutura em quarteirão	"(...) esta estrutura é retilínea, toda esta estrutura é retilínea, de quarteirão. O que quer dizer que facilita imenso, se cortar um troço de via, tem sempre saída por outro lado."
	Requalificação da BA	Necessidade de redefinir o desenho urbano para libertar mais espaço para pessoas e organizar os lugares de estacionamento.	"(...) nós temos um projeto feito para a Baixa toda, para a Baixa Comercial de Algés. (...) não digo de execução, de pormenorização, mas temos tudo definido acerca da dimensão do eixo viário, do perfil passeio."
			"Claro que não pretendemos pedonalizar a Baixa Comercial de Algés [toda], como é lógico. Mas este nervo aqui central, esta zona central, pelo menos toda esta zona aqui seria ótimo se conseguíssemos fazer."
			"(...) propomos na tal Requalificação da Baixa de Algés (...) é alargar os passeios de todos os eixos. Retirando o mínimo de estacionamento possível, porque não há alternativas ao estacionamento. (...) Alargar os passeios e (...) deixar apenas o espaço livre suficiente para passar aquele automóvel (...). Não deixar sequer a possibilidade de estacionar à parte."
	Rua Major Afonso Palla e Rua Ernesto da Silva	Definição de prioridades	"Nós delimitámos aqui algumas ruas, que nós achamos que é fundamental nesta Baixa Comercial, que é a Major Afonso Palla, que nós achamos que com pouco se conseguiria fazer muito nesta rua. A Rua Ernesto da Silva, que achamos que é essencial este troço, pela ligação ao Mercado."
Rua Ernesto da Silva	Projeto de pedonalização de trecho da Rua Ernesto da Silva está em andamento	"(...) nós temos um projeto, que é este daqui para a Baixa de Algés, a Rua Ernesto da Silva. (...) Nós quando falamos na primeira fase, falamos deste troço de rua [entre a Avenida Combatentes da Grande Guerra e a Rua Luís de Camões]. (...) A ideia é o quê? É pedonalizar esta rua."	
		"Depois disso implementado [pedonalização do trecho] podemos fazer algumas propostas, em colaborações entre serviços. Podemos propor realmente que o Mercado abrisse essas portas para fora. (...) A ideia era abrir essa porta lateral. Hoje em dia está fechada, a que se utiliza é esta daqui. Abrir esta para a rua pedonal."	
		"(...) começamos com esta primeira fase da Baixa de Algés, antes de chegarmos à primeira fase desse troço [Rua Ernesto da Silva]."	
Alameda Hermano Patrone	Projeto em início de estudo para zona 20, de coexistência	"Esta zona [Alameda Hermano Patrone] é uma zona que nós estamos agora a começar, que eu não falei, porque está muito embrionário, nem há estudo prévio. Estamos a começar agora um estudo preliminar (...). A nossa proposta passa por (...) unificar em termos de pavimento; pareceria quase uma praça, única, mas por onde os carros realmente podem passar e por onde continua a passar o elétrico."	

Análise de conteúdo - Entrevista Centro de Arte Manuel de Brito			
Problemáticas	Palavra(s)-chave	Síntese	Excertos da entrevista
Intervenções nos últimos 20 anos	Requalificação Urbana	Rua Damião de Góis	"Foi mudado o passeio para granito e alterado a questão do escoamento [da Rua Damião de Góis] e por acaso com as chuvadas não houve inundações."
Diversidade de pessoas/ usos	Uso	Comércio	"Algés tem uma coisa boa em relação ao resto das outras freguesias, é que ainda tem comércio tradicional. Que também com essa crise, fecharam muitas lojas. Mas ainda tem boutiques, ainda tem coisas diferentes daquilo que nós encontramos massificado nos centros comerciais."
		Atividades	"(...) aos fins de semana há feira biológica aqui, há feira de antiguidades. (...) no próprio espaço do jardim, há Assembleia Popular de Algés que é uma atividade com muito mais
	Polo	CAMB	"[O CAMB] é um jardim público, usado como passagem. Agora, se começa a ver um uso mais nórdico do jardim. As pessoas a vir para aqui, apanhar sol, fazer piqueniques. (...) A esplanada, esta gestão do Astúrias, trouxe também muito dinamismo e um ambiente muito giro ao espaço. Principalmente ao final da tarde."
	Pessoas	Idosos	"(...) criou-se aquele ponto ali, do outro lado da rua [no Jardim Municipal de Algés], ao pé da paragem, onde eles [idosos] jogam."
Carros/pessoas	Pedestres/ciclistas	Mais-valia	"Eu acho sempre bom [dar privilégio a pedestres e ciclistas, reduzir o número de carros]."
EP com função de estadia	Estadia	Mais-valia	"Com certeza, claro que sim [seria bom que o EP da BA fosse também de estadia]. Aliás, mas isso realmente passa por um urbanismo, por um paisagismo, por muita coisa."
Diagnóstico/Indicação	Diagnóstico	Rua Major Afonso Palla ou "das Estátuas"	"(...) A Rua 'das estátuas' foi arranjada, foi fechada ao trânsito, mas está sempre suja. Está sempre um caos, as estátuas vandalizadas, o chão está irregular... Esteve bem na inauguração e nos anos seguintes, mas depois afundou."
		Necessidade de tratamento dos espaços públicos.	"Não é por falta de iniciativas, mas é o embrulho em que elas veem, que não é glamoroso."
		Espaço para ciclistas/pessoas	"Seria complicado cortar pelo menos esta via principal. (...) Eu estou a falar desta avenida, da Hermano Patrone mesmo. Tem muito movimento. É ela que liga por dentro Dafundo, Algés, para Lisboa, para Belém. Cortar esta via seria também algo muito complicado. Porque as outras estradas interiores não têm capacidade de escoar este trânsito. Isso teria que passar primeiro era por uma mudança de hábitos de utilização do carro. O que só pode acontecer se a rede de transportes públicos for eficaz."
	Indicação	Atração de pessoas para a BA.	"Mas tem que haver mais do que só equipamentos culturais, tem que haver bons restaurantes, boas esplanadas, sítios que sejam atraentes, conquistando as pessoas a vir. (...) A restauração, toda a envolvência tem que corresponder, alinhar, que é para isto ser atraente, como ponto de passeio. E depois consumo."

CIDADES PARA PESSOAS – ESTUDO DE CASO DA BAIXA DE ALGÉS

Análise de conteúdo - Entrevista Associação Comercial e Empresarial dos Concelhos de Oeiras e Amadora			
Problemáticas	Palavra(s)-chave	Síntese	Excertos da entrevista
Intervenções nos últimos 20 anos	Requalificação Urbana	Rua Damião de Góis	"A Rua Damião de Góis, a rua dos Elétricos. Teve uma intervenção profunda, não foi há muitos anos, que foi tudo arrancado, 'foi' esgotos, 'foi' canalizações, foi tudo. E depois 'foi' os passeios, foram todos feitos em granito."
Diversidade de pessoas/ usos	Uso	Comércio	"(...) o eixo principal está aqui. A zona da Rua Damião de Góis até a Rua Latino Coelho tem 301 lojas."
Carros/pessoas	Estacionamento	Pressão sobre a BA	"Algés precisa de um parque de estacionamento com muita urgência. (...) Tinha uns 400 lugares de estacionamento [nos terrenos em Lisboa onde foram construídos os edifícios]. Há um peso muito grande sobre as ruas, sobre os passeios, porque as ruas são estreitas."
EP com função de estadia	Estadia	Mais-valia	"Sim, seria muito positivo [se fossem alargados os passeios, criadas soluções para os carros/estacionamentos a fim de deixar alguns trechos de ruas só com o trânsito essencial]."
Diagnóstico/Indicação	Diagnóstico	Solução	"A grande solução de Algés passa por um parque de estacionamento. (...) Sem resolver o problema do estacionamento, pouco vão conseguir fazer em Algés. Ninguém vai conseguir tirar os carros de cima dos passeios."
		Rua Major Afonso Palla ou "das Estátuas"	"A Major Afonso Palla que deveria de ser modificada, que é a Rua 'das Estátuas'. (...) Devia ser mesmo pedonal, toda ela pedonal."
	Indicação	Parque de estacionamento	"A minha proposta de Algés, de fazer um parque de estacionamento, deixa eu ver se me situo [na planta]... Aqui, todo este casario velho, a minha ideia era perfilar a avenida igual a Avenida dos Bombeiros [Voluntários de Algés] e ir por aqui abaixo até a rotunda [antiga Praça de Touros]. E todo este casario velho aqui ser abatido, não é, e fazer um parque de estacionamento, neste comprimento todo. Silo, com dois, três andares, para não ser muito pesado. O parque ficava a abastecer isso tudo. E além de abastecer isso tudo, perfilávamos a avenida, porque aqui a avenida é estrangulada."

CIDADES PARA PESSOAS – ESTUDO DE CASO DA BAIXA DE ALGÉS

Análise de conteúdo - Entrevista União das Juntas de Freguesias de Algés, Linda-a-Velha e Cruz Quebrada/Dafundo			
Problemáticas	Palavra(s)-chave	Síntese	Excertos da entrevista
Intervenções nos últimos 20 anos	Requalificação Urbana	Rua Damião de Góis	"Significativa foi o problema das cheias. Já depois do período de 1994."
	Palácio Anjos		"(...) a intervenção aqui no Palácio Anjos, que foi significativa, quer no próprio edifício, interior, exterior, e também a envolvente do jardim."
	Av. Combatentes Gde Guerra		"(...) alguma requalificação na Avenida dos Combatentes, coisa de pouca monta."
Diversidade de pessoas/ usos	Polo	Palácio Anjos	"As pessoas usufruem durante a semana [do jardim do Palácio Anjos], mas também ao fim de semana. (...) tem lá principalmente famílias com miúdos pequeninos."
	Pessoas		"Se agora formos aí à rua, vemos muita gente na rua. Sei que é pessoal de idade. Agora a esta hora é mais pessoal de idade. Mas há muita gente na rua."
	Usos	Atividades	"No Jardim [Municipal de Algés] aqui em frente, há um fim de semana do mês que é as velharias. A Feira de Velharias tem duzentas e tal bancas. Este sábado, por exemplo, há Mercado Biológico. Vai havendo. E nós estamos a pensar fazer todos os meses, já fizemos agora em julho, fazer todos os meses aqui no Palácio Anjos, no jardim."
Diagnóstico/Indicação	Diagnóstico	BA	"(...) não há muita hipótese, requalificar, pôr candeeiros novos, qualquer coisa, mas não há muita hipótese, não há espaço."
		Rua Major Afonso Palla ou "das Estátuas"	"Foi intervencionada [em 1993], foram colocadas as estátuas, foi tirado um bocado do trânsito que passava lá. Mesmo assim não está como deve ser, porque ainda tem muitos carros a circular."
		Passeios	"Aqui os passeios são estreitinhos, as pessoas vão no meio da rua (...)."
	Indicação	Ruas pedonais	"(...) algumas das ruas, não digo todas, mas algumas das ruas não deveriam ter trânsito. Serem mais áreas para as pessoas andarem à vontade, verem as montras. Nalguns sítios onde há uns restaurantes, teríamos aí esplanada. Há aí uma ou duas ruas, para mim, que faria sentido estarem fechadas e a população poder usufruir. Acho que isso seria bom, atrairia mais pessoas."
		Estacionamento	"(...) penso que às vezes as pessoas em vez de irem para os centros comerciais, ou para outro lado, se houvesse aqui um sítio com melhor estacionamento e onde as pessoas pudessem andar na rua à vontade... (...) Eu penso que seria interessante e era capaz de dar mais vida e mais utilidade à Baixa de Algés."
			"Retirando o estacionamento e a pessoa ter estacionamentos ao redor e circularem tranquilamente, a pessoa de idade, a criança, pelo espaço verde, com esplanadas. Isso tudo, para mim, é, de fato, mais apelativo. Estamos a falar no ar livre, que não tem nada a ver com centros comerciais, em que a pessoa lá dentro está a respirar... não vê sol."
		Dinamização de atividades	"(...) com algumas animações. Porque a nossa ideia também (temos aqui as nossas bandas, teatro) é ter intervenção na rua... Temos aqui esse espaço todo de jardins e podemos realmente fazer com que haja aqui uma maior atração. E melhores condições para as pessoas virem para aqui."

CIDADES PARA PESSOAS – ESTUDO DE CASO DA BAIXA DE ALGÉS

Análise de conteúdo - Entrevista Núcleo de Acessibilidade e Mobilidade			
Problemáticas	Palavra(s)-chave	Síntese	Excertos da entrevista
Intervenções nos últimos 20 anos	Acessibilidade	Plano de Circulação	"(...) em dezembro de 1996, um Plano de Circulação que foi desenvolvido para a zona de Algés. Este Plano de Circulação é uma primeira abordagem à circulação na zona. É claro que a gente também percebe, passados quase 20 anos sobre este plano, que está mais ou menos implementado, que tem, ou pode ter aqui uma alteração ou outra (...)."
	Requalificação urbana	O quarteirão antes do Clube tem o pavimento da via nivelado com o do passeio, mas a utilização não tem restrição, então os carros continuam a circular e a estacionar como em outro troço comum.	"Avenida dos Combatentes, ela teve algumas intervenções no âmbito do [espaço público]... Tem uns troços que são mistos (...)
Diversidade de pessoas/ usos	Polo	Local	"É um comércio local."
	Usos	Comércio/habitação	"(...) ela tem uma concentração de comerciantes interessantes, tem uma identidade. É a zona mais densa do Concelho, em termos de habitação."
Carros/pessoas	Estacionamento	Liberar espaço para as pessoas.	"Essas ruas não têm grandes condições para ter os carros que têm. Não basta arranjar, eles têm mesmo que sair de lá."
EP com função de estadia	Estadia	Mais-valia	"Eu, sem dúvida nenhuma, acho que é a zona com mais apetência."
Diagnóstico/Indicação	Diagnóstico	Rua Major Afonso Palla ou "das Estátuas"	"Não sei dizer porquê, mas de fato correu mal [a pedonalização]. A rua realmente está suja. Se bem que, quando nós olhamos para ela, ela parece ser uma rua de passagem, de acesso aqui ao terminal da CP. (...) Eu não lhe consigo explicar bem este fenómeno. Se reparar, esta rua (...) são estátuas só! (...) E o próprio comércio adjacente morreu em alguns sítios. Deveria ser uma rua de passagem. Se reparar, funciona muito melhor como zona de passagem esta, que foi requalificada recentemente, que é a Damião de Góis, tem aqui uma série de pastelarias, do que esta [Rua Major Afonso Palla]."
		Acessibilidade	"É, talvez, a zona mais bem servida por transportes coletivos. Tem o comboio... E está na proximidade com Lisboa. (...) Tem bons acessos e é marginado pela Nacional 6 [Avenida Marginal] e pela CRIL. É uma zona que acaba por ser muito simpática."
	Indicações	Transportes coletivos mais eficientes podem diminuir o fluxo de carros na BA	"Eu trouxe aqui nossos projetos antigos, que estão a ser desenvolvidos. São os mais recentes. Uma coisa que se chama "Transportes Coletivos em Sítio Próprio", neste caso, o Metro Ligeiro de Superfície, entre Algés e a Falagueira. (...) Isto muda-nos um bocadinho a forma de viajar nesta zona que atualmente é muito assente no transporte individual. (...) A Câmara percebendo que é importante deter o transporte coletivo em sítio próprio, está a tentar agora desenhar os corredores e pôr lá transporte coletivo em sítio próprio, mas que não seja propriamente o metro. Isto é, a gente agarra nas nossas carreiras e tentamos passá-las para um sítio próprio. (...) vamos tentar pôr a funcionar, e já ao nível do PDM, já neste PDM que está a ser revisto, a possibilidade de nesses corredores, numa primeira fase, andarem também o car pulling [partilha de carro particular] e o car sharing [serviço privado de partilha de carro]."
		Participação pública	"(...) há um estudo que nos falta, que são uns estudos novos que começam a aparecer que são os Planos de Deslocações [Pedonais]. Que visam a pedonalização, tem uma parte de diagnóstico e tem uma parte de proposta. Obviamente, neste caso, nós queremos que vise a pedonalização do eixo central. (...) Eu acho que havia todo interesse que isso fosse liderado não pela Câmara, mas pela Associação de Comerciantes. Por uma razão muito simples, vinculava-os com as soluções de uma forma mais fácil."
		Pedonalização	"Por exemplo, a começar por um eixo central completamente pedonal, a semelhança do que acontece na Baixa de Lisboa... (...) Esse plano não se faz na rua toda, deverá ser faseado. E o estacionamento deverá ser faseado também."
			"Eu admito algumas completamente pedonais e outras com coexistência. Mas eu acho que era interessante por tudo ao mesmo nível [pavimento] nesta zona. Passeios, tudo ao mesmo nível. Em termos do Decreto-Lei 163 [de 2006, Regime da Acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais] há muito trabalho por fazer."
		Estacionamento	"Tem parques previstos para aí [continuação da Avenida dos Bombeiros Voluntários sentido rotunda]. Nesta zona, está a ver uns "P" [na planta], são parques previstos e não estão construídos."
			"Eu até podia arranjar aqui estacionamento que nunca mais acaba. E depois? Estou a induzir mais circulação. As vias não têm capacidade." Tem um problema de fato, tem poucos lugares de rotação. Por força desse problema que eu lhe disse, há pouca oferta para os moradores, portanto acabam por preenchê-la toda e deixa de haver oferta para os comerciantes e público
Mercado Municipal	"(...) o mercado que poderia levar uma daquelas reconfigurações modernas."		

ANEXO 4 – INQUÉRITO POR QUESTIONÁRIO

INQUÉRITO

Com este questionário pretende-se recolher informações acerca das percepções e anseios da população quanto ao espaço público da Baixa Comercial de Algés. Este instrumento metodológico enquadra-se numa investigação no âmbito do Mestrado em Cidadania Ambiental e Participação da Universidade Aberta, a fim de que seja possível produzir a respectiva dissertação.

Todas as informações recolhidas são estritamente confidenciais. Os dados de identificação solicitados servem apenas para efeito de interpretação das outras respostas. Não há respostas corretas ou incorretas. A sua opinião é muito importante. Obrigado pela colaboração.

7. Inquérito preenchido

Dia de semana	Fim de semana

8. Idade

De 18 a 30 anos	De 31 a 50 anos	Mais de 51 anos

9. Género

Masculino	Feminino

10. Relação com o espaço público da Baixa Comercial de Algés

Residente	Empresário	Trabalhador	Outros

11. Há 20 anos o número de **peças** que circulava na Baixa Comercial de Algés era:

- Maior que o atual
 Menor que o atual
 Igual ao atual
 Não sei responder

12. Há 20 anos o número de **carros** (estacionados e que circulam) na Baixa Comercial de Algés era:

- Maior que o atual
 Menor que o atual
 Igual ao atual
 Não sei responder

13. Considera que a infraestrutura do espaço público da Baixa Comercial de Algés (mobiliário, iluminação, arborização, desenho das ruas) sofreu alguma **modificação** importante nos últimos 20 anos?

- Sim Não

14. Caso tenha respondido sim à pergunta anterior, cite qual(ais) **intervenção**(ões) realizada(s) pelo poder público que considera significativa(s) nesses últimos 20 anos:

15. Classifique de 0 a 5 o grau de importância (0: nada importante – 5: muito importante) dos seguintes aspectos para o espaço público da Baixa Comercial de Algés:

- () Arborização e/ou integração de outros elementos naturais
- () Conforto ambiental (controle de elementos de clima, ruído, limpeza e manutenção)
- () Lugares de estacionamento para carros
- () Infraestruturas para bicicletas (ciclovias, estacionamentos)
- () Passeios espaçosos para circulação e permanência de pessoas
- () Relação segura dos ambientes pedonais/cicláveis com a segurança rodoviária
- () Mobiliário urbano (bancos, lixeiras, suportes para estacionamento de bicicletas, etc)
- () Funcionalidade e ergonomia (dimensionamento e posicionamento de equipamentos e infraestruturas, soluções de desníveis)
- () Soluções de apoio a utentes com mobilidade reduzida
- () Segurança de pessoas e bens (espaços visualmente defensíveis no período diurno e noturno)
- () Movimentação da economia local; atração de investimento e turismo
- () Alternativas de vivência (apropriação, ou uso em diferentes períodos e/ou por diferentes estratos da população), prosseguindo objetivos de socialização e de inclusão social
- () Promover o caráter formal e os padrões característicos da cultura e do desenvolvimento local (significados históricos, simbólicos, políticos, dinâmicas sociais de apropriação do espaço, atividades culturais)
- () Qualidade visual, equilíbrio formal de elementos/produtos/sistemas do espaço e sua relação formal com a envolvente de forma intensa e aprazível
- () Diversidade formal (elementos naturais e artificiais)

16. Caso o espaço público da Baixa Comercial de Algés fosse também espaço de **estar e lazer** (com desenho urbano e mobiliário adequados), que privilegiasse os **pedestres e ciclistas**, pensa que seria uma mais-valia? Porquê?

- () Sim () Não

Comentário: _____

_____ Terminou o preenchimento deste inquérito.

Obrigado pela colaboração!