



CAPTAR
ciência e ambiente para todos

volume 6 • número 2 • p 56 - 67

O espaço público e as pessoas – Baixa de Algés

As cidades concentram pessoas que circulam pelas ruas, um espaço público que tem o privilégio de permear toda a cidade e que 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, este trabalho, aborda a escala humana do planeamento urbano, como elemento promotor do desenvolvimento sustentável. Procedeu-se ao estudo de caso de um trecho do espaço público 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 2014. A partir de um estudo exploratório, abarcado por visitas ao local, pesquisa documental e aplicação de inquéritos, foi possível perceber as suas características, as intervenções realizadas e a percepção das pessoas relativamente às mesmas, e concluir que o desenho atual desse trecho do espaço público não fomenta dinâmicas que promovam o desenvolvimento sustentável.

Palavras-chave

planeamento urbano
espaço público
sustentabilidade
cidades inteligentes
reabilitação urbana

Simone C.D. Vaz^{1*}

Fábio J.M. de Lima²

Paula B Nicolau³

¹ Universidade Aberta, Lisboa, Portugal; Núcleo Urbanismo.MG, Minas Gerais, Brasil; Centro de Ecologia Funcional, Universidade de Coimbra, Portugal.

² Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal de Juiz de Fora, Minas Gerais, Brasil; Núcleo Urbanismo.mg, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal de Juiz de Fora.

³ Universidade Aberta, Departamento de Ciências e Tecnologia, Lisboa, Portugal; Centro de Ecologia Funcional, Universidade de Coimbra, Portugal.

* simone.arquitetura@gmail.com

ISSN 1647-323X

INTRODUÇÃO

Neste trabalho é estudada a relação entre o espaço público (EP) e as pessoas e as implicações desta relação nos pilares da sustentabilidade. O estudo está fundamentado na convicção 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 são organismos vivos, os espaços públicos, o palco onde acontecem encontros entre as pessoas, que são os atores que dão dinamismo às cidades. A rua, enquanto EP que trespassa toda a cidade – no modelo da cidade tradicional, anterior à supremacia dos veículos automóveis – tem como uma das funções permitir o convívio entre os cidadãos, além da mobilidade. Portanto, o EP deve proporcionar oportunidade das pessoas estarem e interagirem, entre si e com o meio envolvente, o que se repercutirá na apropriação do espaço pelas pessoas, na qualidade ambiental, no incremento da economia, entre outros aspetos. 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.

O objeto deste artigo é a Baixa de Algés (BA), no Concelho de Oeiras, no período de vigência do atual PDM, de 1994 até 2014. O objetivo do trabalho de investigação foi (i) analisar a evolução do uso e da morfologia da BA, que reflete na apropriação do espaço pelas pessoas e conseqüentemente no incremento da sustentabilidade urbana, e (ii) fazer uma análise crítica do desenho urbano atual do referido EP, segundo os indicadores de sustentabilidade.

O ESPAÇO PÚBLICO

Desde a origem dos agrupamentos humanos, sabe-se que existia a ideia de um lugar-comum a todos os componentes da comunidade. Portanto, a ideia de um local pertencente e usado pela coletividade define-se na antiguidade clássica, na Grécia. 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.

É consensual a importância do EP urbano. 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). Mora (2009) salienta que as funções do EP tradicional se viram diminuídas 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. Podem também mencionar-se os avanços nos meios de comunicação e a diversificação da recreação, passando estes por se realizarem na esfera privada, geralmente em forma individual (Mora, 2009). Outros autores, como Fernandes (2012) e Gehl e Gemzøe (2000), referem que as atuais funções dos EP recaem em componentes associadas ao lazer e que muitas vezes o uso do EP se associa a um consumo adjacente – cultural, desportivo ou alimentar.

O EP assume formas diversificadas. A variedade de elementos integrantes desses espaços origina complexidade, em termos de análise tipológica (Francisco, 2005). Dado isso, diferentes autores fazem

leituras diversas dessas tipologias que formam um leque dinâmico, onde cada leitura, pode vir a ser modificada (Brandão, 2008). Aqui tratamos de uma tipologia específica de EP, a rua.

A rua é um espaço público por excelência, que forma a estrutura urbana. Segundo a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-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) ”.

SUSTENTABILIDADE E ESPAÇO PÚBLICO

A sustentabilidade é o objetivo que o desenvolvimento sustentável pretende alcançar, sendo esse conceito de desenvolvimento, aquele que busca integrar aspetos 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).

De forma geral, 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 objetivo de minorar os impactos ao meio ambiente e de atender, de modo equilibrado, a quatro requisitos básicos: a adequação ambiental, a viabilidade econômica, a justiça social e a aceitação cultural (CBCS, 2007).

De acordo com Jan Gehl (2010), no livro “Cidades para pessoas”, todas as cidades possuem atividades necessárias, opcionais e sociais. As atividades necessárias são aquelas que todos têm de empreender, 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 a paisagem, descansar, etc., e as atividades sociais são fruto da interação das pessoas no EP. 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 (Figura 1), mas onde, entretanto, 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 desporto (CPP, 2015), refletindo-se no aumento de atividades sociais. As atividades opcionais são praticadas principalmente quando é reforçada a vida a baixa velocidade, permitindo comunhão entre as pessoas que compartilham o EP e delas com o espaço natural e construído. Esse tipo de mobilidade apresenta inúmeros benefícios ambientais, económicos e sociais diretos, do ponto de vista individual, e indiretos, do ponto de vista da comunidade (Gehl, 2010). Percebe-se que grande parte das barreiras à acessibilidade pedonal existentes nas ruas são conseqüência do tráfego automóvel, quer devido às situações de conflito potencial, quer pelas conseqüências diretas sobre os espaços destinados às pessoas, que interfere na qualidade do ambiente urbano, com a redução da largura dos passeios, o estacionamento abusivo, o ruído, e a poluição atmosférica, entre outros (IMTT, 2011).

O processo de oferecer a cidade a todos, através da inclusão de pessoas no EP, inicia-se no planeamento urbano, com a participação pública, um importante fator para a sustentabilidade das intervenções urbanas. Quando essas são amplamente discutidas, desde o seu planeamento, debatendo propostas iniciais, de forma a dar voz ao maior número de pessoas e organizações, as soluções alcançadas permitem que a implementação obtenha a apropriação devida pela comunidade, pois as soluções encontradas surgem a partir de todos os intervenientes (Vasconcelos, 2006).

O conceito de sustentabilidade é transversal e dá-se em diversas escalas – dos materiais aos edifícios, do quarteirão à cidade. Nesse contexto, o espaço público deve ser um



FIGURA 1: Atividades necessárias, opcionais e sociais | Fonte: <http://cidadesparapessoas.com>

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.

O LUGAR

O Concelho de Oeiras está inserido na Área Metropolitana de Lisboa (AML), sendo delimitado a Este pelo Concelho de Lisboa e a sul pelo rio Tejo. 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, Barcarena e Porto Salvo, com uma população de 172120 habitantes (dados de 2011) (MO, 2013).

No Município 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). O núcleo central da BA tem uma grande vivacidade, com intenso movimento de pessoas, que é o motor principal deste estudo, o que justifica a eleição dessa zona para objeto deste estudo, delimitado 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. 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 2).

Ordenamento do território

O Plano Diretor Municipal 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. Isso traduzia-se em intervenções setoriais que, embora firmadas “em perspetivas relativamente integradas, não apresentavam a abrangência necessária para modificar e antecipar fenómenos suscetíveis de condicionar esse desenvolvimento” (MO, 2013, p. 236).

O PDM procurou definir um modelo de ordenamento, traçado para um horizonte temporal

de 10 anos, apoiado, entre outros, nos seguintes objetivos: ocupação equilibrada do território, com preservação da identidade e consolidação dos aglomerados urbanos; proteção do meio ambiente e salvaguarda do património paisagístico, histórico e cultural, enquanto valores de fruição pelos munícipes e base de novas atividades económicas. Para a concretização desses objetivos, foram delineadas linhas estratégicas de atuação, entre elas a criação de infraestruturas, equipamentos e áreas verdes necessários à preservação do meio ambiente e à melhoria da qualidade de vida das populações (MO, 2013).

Antes de expirar o prazo de vigência do PDM, foi deliberado, em dezembro de 2003, o início da sua revisão, que se estende até aos dias de hoje, porém o período compreendido nesta pesquisa restringe-se ao prazo que vigora o atual PDM, de 1994 até 2014.



FIGURA 2: Delimitação da Baixa de Algés | Fonte: Geoportal. Disponível em: <http://geoportal.cm-oeiras.pt>

METODOLOGIA

Através de uma metodologia qualitativa, realizou-se um estudo exploratório, cujos 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.

As entrevistas foram realizadas entre julho e setembro de 2014 e tiveram o formato livre, segundo a tipologia proposta por Madeleine Grawitz, que se aplicam melhor ao estudo exploratório e que se situam num grau intermédio de informalidade e profundidade, com a finalidade de proceder a uma análise qualitativa de dados (Carmo e Ferreira, 1998). Os guiões das entrevistas encontram-se em Vaz, 2015. As entrevistas gravadas, com a autorização dos entrevistados, foram transcritas, para posteriormente ser feita

a sinopse de cada uma delas, de onde emergiram as categorias de assuntos para a análise de conteúdo, que seguiu a metodologia apresentada por Bardin, que tira partido de “um conjunto de técnicas de análise das comunicações que utilizam procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens” (Bardin, 2009:33).

Foi elaborado um inquérito por questionário para obter da população (que circula pontualmente ou diariamente na BA) informação e perceção a respeito do EP da BA (Vaz, 2015). O modelo do questionário pode ser consultado em Vaz, 2015. Os questionários foram aplicados de julho a novembro de 2014, sendo que alguns foram entregues pessoalmente pela autora e os restantes através de terceiros – pessoas que detêm relação com a BA, que foram devidamente instruídas a respeito dos objetivos e perguntas dos mesmos. A análise do conteúdo das questões fechadas do questionário foi realizada recorrendo a valores percentuais das variáveis qualitativas

em estudo. Já a análise às questões abertas também seguiu a metodologia acima descrita, proposta por Bardin (2009).

Para a prossecução do objetivo de realizar uma análise crítica do desenho urbano atual do referido EP, foi elaborada a Tabela I, a partir de princípios que a CCDR-LVT elenca, para os desenhos de EP, que constam do quadro “Parâmetros Específicos de Avaliação do Desempenho” (CCDR-LVT, 2003:27-29) e de critérios indicados pela Câmara da Indústria da Construção (CIC, 2008) e pelo organismo *Project for Public Space* (PPS, s/d).

TABELA I: Sustentabilidade no espaço público

Aspeto	Indicadores
Ambiental	Conforto ambiental e ergonómico Acessibilidade pedonal Mobilidade (integração dos diversos sistemas) Resistência (materiais, infraestruturas, equipamentos) Recursos naturais Materiais e resíduos Integração de elementos naturais
Económica	Dinamismo Diversidade Robustez Resistência
Social	Segurança pública e rodoviária Acessibilidade Adaptabilidade Diversidade Qualidade de vida
Cultural	Identidade Continuidade Permeabilidade Legibilidade Apazibilidade Diversidade

UM OLHAR REFLEXIVO 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 3). O eixo principal é a Rua Combatentes da Grande Guerra, que concentra a maior parte dos estabelecimentos comerciais, cerca de 300 em toda a Baixa, com uma área aproximada de 11 hectares (PMO, 2013). Coexistem habitações, que ocupam os andares superiores dos edifícios, e serviços de diversas naturezas – de ressaltar, o clube Sport Algés e Dafundo e o Centro de Arte Manuel de Brito (CAMB), dois importantes polos dinamizadores da região, além do Mercado Municipal.

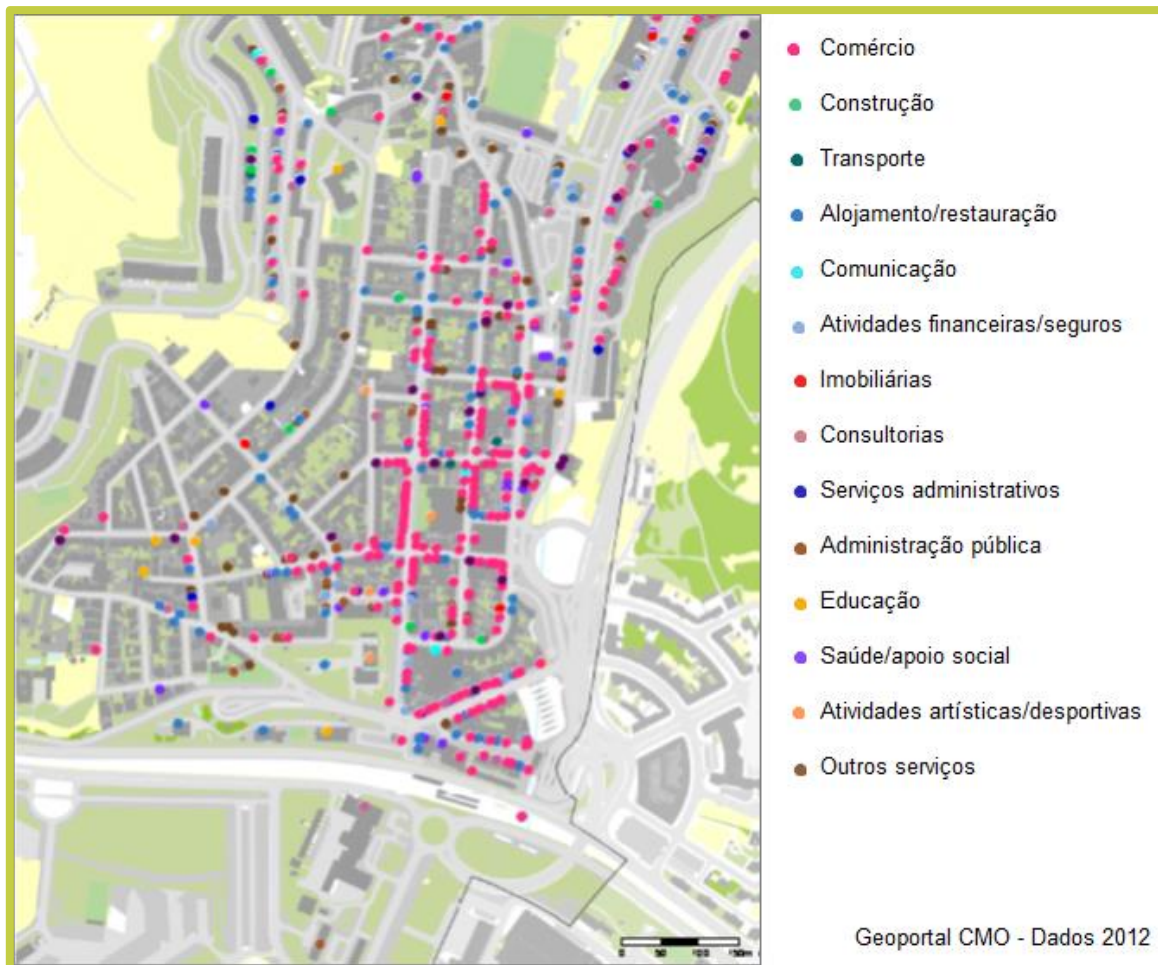


FIGURA 3: Comércio e serviços na BA | Fonte: Geoportál. Disponível em: <http://geoportál.cm-oeiras.pt>.

Evolução do uso e da morfologia da Baixa de Algés

Da análise de conteúdo dos inquéritos por questionário, pode assinalar-se 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 perceção de há 20 anos atrás 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), assente no transporte motorizado individual. Portanto, é notória a quantidade de carros no EP da BA.

A maioria dos inquiridos por questionário (75 %) refere que houve uma 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. No levantamento de 2010, pode destacar-se a alteração do desenho da Rua Major Afonso Palla, popularmente conhecida como Rua “das Estátuas”, cujo projeto de pedonalização foi elaborado em 1992, e a obra inaugurada em 1993¹, ou seja anteriormente ao horizonte temporal desta pesquisa. As alterações que existem 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 rodoviário nivelado com os passeios². Essa alteração não significou a pedonalização daquele trecho, ou a redução do eixo rodoviário e o efetivo alargamento da largura útil dos passeios. O funcionamento da rua não foi alterado.

Em 2006, foi apresentada, pelo então Presidente da Câmara do Município de Oeiras, uma Proposta de Requalificação da BA, em forma de Memória Descritiva³ (Reis, 2006). Um projeto, fruto dessa proposta de requalificação, não chegou a ser concebido integralmente. Têm, contudo, vindo a ser desenvolvidos projetos pontuais para aquela zona, a partir da citada Memória Descritiva, como é o caso de um projeto de pedonalização de um trecho da Rua Ernesto da Silva, adjacente ao Mercado Municipal, e de um estudo para a Alameda Hermano Patrone⁴.

Em 2009, além do planeado na referida Memória Descritiva, a Rua Damião de Góis sofreu alterações na sua configuração – alargamento dos passeios, pavimentação e mobiliário urbano – com o objetivo principal de remodelar o sistema de saneamento básico. Ainda com origem na Proposta de Requalificação da BA, foram instaladas ilhas ecológicas⁵ e feita a substituição de árvores (choupos doentes por ameixeiras de jardim, *Prunus cerasifera*) na Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, essas últimas em 2010 (PMO, 2013).

Com a aproximação feita ao território estudado e o levantamento dos dados referidos anteriormente, 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 perceção contrária.

Ainda sobre a contribuição dos inquiridos, os mesmos avaliaram a relevância de diversos aspetos do EP e pode-se concluir que os inquiridos valorizam prioritariamente aspetos como a segurança, a acessibilidade, o ambiente e a economia, em detrimento de aspetos 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 %

¹ Comunicação pessoal de Arq^o Álvaro Manso, autor do projeto, na altura técnico da CMO; e-mail de dia 15/11/2014.

² 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.

³ 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. Comunicação pessoal da Arq^a Vanda Lérias, do GBA, via telefone, no dia 14/11/2014.

⁴ Comunicação pessoal da Arq^a Vanda Lérias, do GBA, via telefone, no dia 14/11/2014.

⁵ Recipientes subterrâneos para deposição de Resíduos Sólidos Urbanos. Disponível em: <http://goo.gl/zTQNTY>. Acesso em: 28/11/2014.

considera que, desta forma, a BA atrairia mais pessoas, 20 % relembra que esta medida iria refletir-se positivamente na saúde pública, 16 % considera que iria trazer ganhos para o comércio local, outros 16 % referem que poderia haver incremento na qualidade de vida. Houve também referência ao aumento da segurança rodoviária (7 %) e a um provável incentivo ao turismo na zona (4 %).

Sustentabilidade do desenho urbano da EP da Baixa de Algés

A análise crítica do desenho urbano atual do EP da BA, foi efetuada de acordo com os indicadores de sustentabilidade do EP, anteriormente referidos.

No que se refere aos critérios de sustentabilidade ambiental da BA, a zona mais arborizada – o trecho sul – incrementa alguns critérios de conforto ambiental, ao contribuir para o controle de elementos do clima e para a diminuição da poluição sonora e do ar, que são afetados principalmente, e respetivamente, pelas grandes infraestruturas de transporte – Circular Regional Interior de Lisboa (CRIL), a Estrada Marginal ou Estrada Nacional 6 (EN6), e a linha de comboio entre Lisboa e Cascais – e pelo tráfego rodoviário (MO, 2013).

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

Apesar de ser servida por diversos modais de transporte coletivo (autocarros, elétricos e comboio), a BA 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 aspeto ambiental.

Ainda quanto ao aspeto ambiental, os utilizadores da BA têm o conforto comprometido, devido a muitos desníveis nos pavimentos, conforme citado acima, e ao dimensionamento e a variedade do mobiliário urbano estão muito aquém das necessidades, prejudicando a funcionalidade e a ergonomia.

No que concerne ao aspeto 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 opcionais (Gehl, 2010), ao tornar-se mais amigável e convidativo às pessoas, pode atrair, por exemplo, o público do Centro de Arte Manuel de Brito (CAMB) e que ainda não estende a sua visita à BA. Aliado a isso, uma eventual requalificação na zona ribeirinha (Tejo) e integração à BA, pode abrir ainda mais o interesse à sua visita.

Quanto aos critérios de sustentabilidade social, a BA tem espaços que promovem a segurança pública. Citando 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, 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)⁶, que é a “porta de entrada” para o “coração” da BA, o que interfere no caráter cultural da sustentabilidade.

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 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. Pode-se dizer que, no contexto social, a acessibilidade das pessoas à BA pode ser alargada, ao serem promovidas mais funções. 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 alguns cafés e restaurantes abertos, além de moradores que continuam a circular. Também, através da apropriação por diferentes estratos da população, são promovidas alternativas de vivência principalmente através dos polos dinamizadores, portanto vinculado a algum consumo.

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. 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. O EP da BA tem boa legibilidade. Referências paisagísticas, arquitetónicas, artísticas (como as estátuas na Rua Major Afonso Palla) orientam os usuários da BA, ao permitirem o reconhecimento desses marcos através da permeabilidade visual.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho de investigação realizado permitiu especificamente uma aproximação ao EP da BA, suficiente 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. Portanto, acreditamos que foi possível atingir os objetivos propostos.

A partir do estudo efetuado, percebe-se a importância de incentivar processos de desenho do EP que ofereçam a cidade a todos, desde a conceção 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.

⁶ 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.

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, 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 a diversidade de usos. Com o decorrer da pesquisa, foi possível compreender a sua evolução e o seu caráter atual e perceber que esses atributos podem ser ainda mais valorizados quando as pessoas forem priorizadas no EP – reafirmando, desde a génese 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 de as mesmas realizarem também atividades relacionadas ao lazer e estadia. 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, no sentido de um processo participativo, poderá promover a melhoria da auto-estima e o comprometimento da mesma na conservação e na valorização do local.

Este estudo aspira contribuir para o debate, que foca o ser humano no ambiente da cidade, pois pensar a cidade permite projetar seu futuro a fim de tornar-se mais humana e requalificada, para as gerações futuras.

agradecimentos • À CMO, e em particular à Eng^a Cristina Garrett, pelo apoio e disponibilidade, que possibilitaram o desenvolvimento deste trabalho através do protocolo de estágio com a Universidade Aberta. Aos revisores anónimos, pelos comentários que permitiram melhorar a qualidade deste trabalho.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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.

Brundtland G (1991). *Nosso futuro comum: Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento*. Editora da Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro.

CBCS (2007). Conselho Brasileiro de Construção Sustentável. *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

Choay F (1997). *O Urbanismo*. 4^a Edição, São Paulo: Editora Perspectiva S. A.

CIC (2008). Câmara da Indústria da Construção. *Guia de Sustentabilidade na Construção*. Belo Horizonte: FIEMG. 60p. Disponível em: <http://goo.gl/vn1Sfp>. Acesso em: 20/03/2012.

- CPP (2015). *Cidades para pessoas*. Disponível em: <http://cidadesparapessoas.com>. Acesso de setembro de 2013 a janeiro de 2015.
- DPE (2006). Departamento de Projectos Especiais. *Guia de Comércio e Turismo da Baixa Comercial de Algés*. Câmara Municipal de Oeiras.
- 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.
- Francisco M (2005). *Espaço público urbano: Oportunidade de Identidade Urbana Participada*, Lisboa: Associação Portuguesa de Geógrafos. Disponível em: <http://goo.gl/f5fBZu>. Acesso em: 07/01/2014
- Gehl J (2010). *Cities for people*. Londres: Island Press.
- Gehl J, Gemzøe L (2000). *New City Spaces*. Copenhagen: The Danish Architectural Press.
- IMTT (2011). Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres. *Rede Pedonal – Princípios de planeamento e desenho*. Portugal, março de 2011.
- 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.
- Vasconcelos L (2006). O Exercício da Cidadania pela Participação Popular. In *Um Outro Mundo é possível...mas não será fácil*. 21-27. Edições Colibri. ISBN 972-772-663-1.
- 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 Congreso Internacional de Americanistas, 19-24/julho/2009, Cidade do México. Disponível em: <http://goo.gl/rVLNJR>. Acesso em: 05/02/2014.
- MO (2013). Município de Oeiras. *Oeiras Factos e Números – Edição Especial*. 1ª Edição. Setembro de 2013.
- PMO (2013). *Portal do Município de Oeiras*. Disponível em: <http://www.cm-oeiras.pt/>. Acesso de novembro de 2013 a outubro de 2014.
- Poeira M et al. (2009), *Oeiras 21+: Agenda da Sustentabilidade para Oeiras 2008-2013*. Câmara Municipal de Oeiras. Março de 2009.
- PPS – *Project for Public Space*. Disponível em: <http://www.pps.org/>. Acesso de fevereiro a outubro de 2014.
- Vaz S (2015). *Cidades para pessoas: estudo de caso da Baixa de Algés*. Dissertação de Mestrado, Lisboa: Universidade Aberta <http://repositorioaberto.uab.pt/handle/10400.2/4479h>.