

MESTRADO INTEGRADO

ARQUITETURA

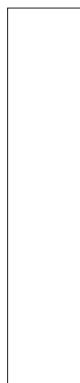
Problemas e Desafios da Cidade Contemporânea.

Aproximação a partir do Espaço Público do Bairro do Regado.

Rute Cruz Mendes



2023



Problemas e Desafios da Cidade Contemporânea.

Aproximação a partir do espaço público do Bairro do Regado.

Rute Cruz Mendes

FAUP, Porto, 2023

Orientadora: Prof. Doutora Raquel Geada Paulino

A presente dissertação foi desenvolvida no âmbito da linha de investigação *Repensar o Espaço Doméstico*, coordenada pela Prof. Doutora Marta Rocha e pela Prof. Doutora Raquel Geada Paulino, do grupo *Atlas da Casa* do Centro de Arquitectura e Urbanismo a Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto (CEAU-FAUP).

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS	6
RESUMO	7
INTRODUÇÃO	9

parte I	Problemas e Desafios da Cidade Contemporânea	14
---------	---	----

1. forma e espaço	FORMA, ESPAÇO E LUGAR	16
	ESPAÇO E INDIVÍDUO	20
2. uso e espaço	REFLEXÃO SOBRE OS AGENTES DA CRIAÇÃO DO ESPAÇO	23
	ARQUITETURA E PARTICIPAÇÃO	27
3. desafios e problemas	A RUA É <i>ESPAÇO COLETIVO</i>	34
	A FRAGMENTAÇÃO DO <i>ESPAÇO COLETIVO</i>	38

parte II	Caso de Estudo: o Bairro do Regado	44
	4.	
o caso de estudo	O PROBLEMA DA HABITAÇÃO NA PRIMEIRA METADE DO SÉC. XX	46
	ENQUADRAMENTO URBANO DO BAIRRO DO REGADO	48
	5.	
o bairro do regado	EVOLUÇÃO DO BAIRRO: 1961 - 2009	58
	CARACTERIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO: NA CONTEMPORANEIDADE	64
	A VIDA NO BAIRRO	76
	DESAFIOS E OPORTUNIDADES	81
	6.	
requalificação do bairro	ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO	88
	NOVO SISTEMA DE ESPAÇO PÚBLICO	91
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	121
	BIBLIOGRAFIA	123
	ÍNDICE DE IMAGENS	125
	anexos	
	BAIRRO DO REGADO	132
	- CARTOGRAFIA;	
	- FOTOGRAFIA.	
	REQUALIFICAÇÃO DO BAIRRO DO REGADO	
	- PROCESSO.	

AGRADECIMENTOS

À Professora Doutora Raquel Paulino pelo apoio, dedicação e amizade que demonstrou no decorrer deste trabalho, assim como pela oportunidade de me integrar na linha de investigação *Repensar o Espaço Doméstico*, disponibilizando material gráfico essencial para a análise do caso em estudo.

Aos professores que maior influência em mim tiveram, nos primeiros dois anos deste percurso, ainda na Covilhã, nomeadamente ao professor Filipe Lacerda Neto, por me ensinar o que é arquitetura e outras grandes lições sobre 'o crescer'; à professora Patrícia Pedrosa, a qual provocou em mim reflexões fundamentais que me levaram à escolha do tema deste trabalho, ajudando-me a expandir o pensamento em relação ao meu próximo, enquanto futura arquiteta e enquanto cidadã. E à professora Miriam Ruiz-Iñigo, que me ensinou projeto e influenciou grandemente ao questionar tudo, sendo completamente dedicada ao seu trabalho. Também pela amizade dos três, obrigada.

Aos meus pais, por garantirem sempre oportunidades de estudo, visitas e experiências que me ajudaram a crescer, assim como pelo apoio emocional.

À minha irmã Inês pelas aventuras, viagens, conversas e amor.

A todos os que acompanharam o meu percurso académico em proximidade, pela amizade, pelas aventuras e por muitas memórias que levo comigo. A todos que, afastados do mundo da arquitetura, se mantiveram presentes durante estes anos, demonstrando sempre amor e amizade. Alexis, António, Bea, Bibi, Bochi, Cate, Carol, Filipa, Gabriel, Gi, Gonçalo, Inês, José, Juli, Meggie, Milene, Pedrinho, Violeta, Zé e Zezónis.

Por fim, a Deus, porque Ele é bom.

RESUMO

A investigação desenvolvida no âmbito do trabalho que se apresenta centrou-se no desenho da cidade a partir do sistema de espaços públicos e coletivos que a estrutura, reconhecendo a sua centralidade na configuração e qualificação do sistema urbano. Como refere Jordi Borja, numa cidade *o espaço público é tanto um elemento articulador do tecido urbano, regional ou metropolitano como um elemento de coesão física e simbólica*.¹

Centrando a nossa análise e reflexão na dimensão pedonal, no que diz respeito às necessidades de mobilidade, mas também de permanência, procuramos identificar as linhas condutoras que definem um desenho de espaço público contemporâneo de qualidade. Assim, o estudo que desenvolvemos parte de um exercício de redesenho de um sistema de espaço público existente, neste caso, do Bairro do Regado, com o propósito de o atualizar e transformar num espaço qualificado que responde às necessidades e exigências colocadas pelo tempo presente.

Procuramos, assim, compreender de que forma o desenvolvimento de estratégias de reintegração e valorização de determinadas áreas urbanas produzem impacto na qualidade da vida urbana, sendo capazes de criar um ambiente agradável, seguro e inclusivo e favorável à vida em comunidade. Trata-se de repensar o desenho do sistema dos espaços coletivos, sejam públicos ou privados, com foco na escala humana, a partir de problemáticas da cidade contemporânea, mas também das necessidades e aspirações específicas dos seus habitantes, neste caso da comunidade que habita o Bairro do Regado.

Assim, através do estudo de ideias, teorias e projetos do passado comparados com as ideias, teorias e projetos que têm vindo a ser desenvolvidos na contemporaneidade, podemos identificar um conjunto de estratégias e princípios para o redesenho da cidade que se desejam promotoras de um ambiente seguro, inclusivo, em relação com a natureza, centrando na qualidade de vida e no estabelecimento de relações saudáveis entre cidadãos.

1 BORJA, Jordi, MUXÍ, Zaida, El espacio público : ciudad y ciudadanía, Barcelona, Electa, 2003, pág. 15
Traduzido do original espanhol: “Ciudades policéntricas y plurimunicipales, en las que el espacio público es a la vez un elemento articulador del tejido urbano regional o metropolitano y elemento de cohesión, tanto física como simbólicamente, de las áreas densas.”

ABSTRACT

The investigation developed in the scope of the presented work was focused on the city design in regards to the public and collective space systems that structure it, recognizing its centrality in the configuration and qualification of the urban system. As Jordi Borja refers, in a city, the *public space is as much of an articulating element of the urban, regional or metropolitan fabrics, as it is an element of physical and symbolic cohesion*.¹

Focusing our analysis and reflection in the pedestrian dimension, in respect to the need of mobility and permanence, we look into identifying the conductive lines that define a quality contemporary design of the public space. Thus, the study we developed starts from a redesigning exercise of an existing public space system, in this case, of Bairro do Regado, with the purpose of updating and transforming it into a qualified space able to respond to the demands of current times.

This way, we look into understanding how the development of reintegration and enhancement strategies of specific urban areas impacts the quality of urban life, by being able to create an inclusive, pleasant, and safe environment that favors community living. It is about rethinking the system design of collective spaces, both public and private, focusing on the human scale, in regards to problems of the contemporary city, but also the specific needs and aspirations of their habitants, namely the community living in Bairro do Regado.

Therefore, through the comparison of past ideas, theories, and projects with the trend of contemporary ideas, theories, and projects, we can identify a group of strategies and principles for city redesign, which aims to promote an inclusive and safe environment, relating with nature, and focusing on life quality of its citizens, as well as the establishment of healthy relationships between them.

1 BORJA, Jordi, MUXÍ, Zaida, *El espacio público : ciudad y ciudadanía*, Barcelona, Electa, 2003, page 15
“Ciudades policéntricas y plurimunicipales, en las que el espacio público es a la vez un elemento articulador del tejido urbano regional o metropolitano y elemento de cohesión, tanto física como simbólicamente, de las áreas densas.”

INTRODUÇÃO

MOTIVAÇÕES

O tema *Problemas e Desafios da Cidade Contemporânea* foi sendo integrado pontualmente no meu percurso académico, tendo agregado várias situações, vivências e disciplinas. Enquanto estudante da Universidade da Beira Interior, no segundo ano do Mestrado Integrado em Arquitetura, tive a oportunidade de participar na unidade curricular *Teoria da Arquitetura I*, lecionada pela professora Patrícia Santos Pedrosa, onde foi introduzido o tema da *Cidade para Todos*. Vários assuntos tiveram lugar no estudo feito nesse ano letivo, nomeadamente o tema do espaço público da cidade enquanto espaço seguro para cidadãos de todos os géneros, idades e culturas, assim como enquanto espaço favorável ao encontro e permanência. O estudo realizado durante o referido ano letivo, evidenciou um problema, deixou questões e levantou oportunidades que, no mínimo, tiveram o efeito de iniciar uma reflexão pessoal sobre o assunto.

Ao longo do restante percurso académico, noutros momentos, sobretudo no último ano, na unidade curricular Projeto 5, do MiArq, ficou para mim evidente a crescente desarticulação dos vários sistemas que, em conjunto, constituem a cidade. Assim, *Problemas e Desafios da Cidade Contemporânea* surge como uma reflexão de várias questões que se evidenciam na forma, estrutura e no uso do sistema viário, e sistema de espaços coletivos, públicos ou privados.

ENQUADRAMENTO DO TEMA E OBJETO DE ESTUDO

A presente dissertação tem como objetivo colocar diferentes questões em evidência, selecionando, como objeto de estudo o espaço livre, público e privado, que estrutura o Sistema de Espaços Coletivos de uma cidade.

Os desafios que se colocam ao espaço público da cidade contemporânea, tendem a desenvolver-se repetidamente nos diferentes territórios. No entanto, cada território, cidade e situação apresenta características e questões distintas, que necessitam de intervenções e soluções adequadas à especificidade em presença, procurando, objetivamente, as que melhor se adequam ao caso em causa. Com este trabalho, *Problemas e Desafios da Cidade Contemporânea*, procuramos salientar o papel central da rua na qualificação da cidade e na importância de cuidar o desenho do seu perfil, na medida em que confere identidade e unidade ao tecido urbano, mas também na importância de cuidar a sua relação com os espaços coletivos de permanência que com ela se relacionam, criando um sistema coeso, promotor de um sentimento de pertença, segurança e bem-estar.

Pela extensão das questões sobre as quais nos propomos refletir, e pela diversidade

de territórios, características e possíveis soluções, dividimos o estudo em duas partes. Na primeira, tratamos algumas questões generalizadas, dentro do tema dos desafios mencionados, e na segunda apresentamos um caso de estudo, o Bairro do Regado que nos permite estudar, ensaiar e concluir um conjunto de princípios orientadores para o desenvolvimento de soluções de desenho urbano, que se centram na qualidade da vivência proporcionada pela forma, estrutura e caráter do sistema de espaços coletivos.

METODOLOGIA E ESTRUTURA

Como mencionado anteriormente, o trabalho que se apresenta foi estruturado em duas partes. Por sua vez, cada parte divide-se em três subcapítulos nos quais se aprofundam questões que se consideram essenciais para a compreensão da transformação urbana contemporânea em geral e para a compreensão de uma circunstância específica, inscrita no tecido urbano da cidade do Porto, designadamente o Bairro do Regado, no qual se reconhece a necessidade de intervenção.

Na **parte I**, intitulada de *Problemas e Desafios da Cidade Contemporânea*, é enquadrada a principal questão que se coloca nesta dissertação, nomeadamente o espaço público enquanto espaço coletivo, ou seja, um espaço dotado de sentido, significado e função, no qual se reconhece um papel central na estruturação e transformação da cidade contemporânea.

No **capítulo 1**, de nome *Forma e Espaço*, são introduzidos e aprofundados alguns conceitos que servirão como linhas guia para a compreensão das questões que consideramos oportunas destacar ao longo deste trabalho. Nomeadamente, pretendemos caracterizar as diferentes formas em que a cidade se tende a dividir e relacioná-las com os objetos que nelas se encontram, procurando entender que os objetos com características formais diferentes proporcionam espaços diferentes, e vice-versa. De seguida, relacionamos o conceito de espaço com o de lugar, que, paralelamente começam a introduzir a diferença entre o que caracteriza, no contexto deste trabalho, um espaço de utilização coletiva, que pode ser de domínio público ou privado, respetivamente. Posteriormente, importa evidenciar o que influencia a leitura que o indivíduo faz do espaço, e que consequências produz na sua vida quotidiana. A leitura que o indivíduo faz do espaço que o rodeia parece depender de vários parâmetros, tanto da forma e estrutura desse espaço como do ambiente pessoal e emocional do próprio indivíduo.

No **capítulo 2**, nomeado de *Uso e Indivíduo*, o objetivo é debruçarmo-nos mais sobre a relação das formas do espaço com a sua capacidade de proporcionar usos e encontro entre os usuários, assim como sobre o papel do indivíduo, não só na perceção do espaço, como na sua conceção. Inicialmente, apresentamos uma reflexão sobre os diferentes agentes que tendem a criar e alterar o espaço, nomeadamente indivíduos que o fazem nas ações diárias que vão realizando.

Destacamos, também, a importância da arquitetura como disciplina que desempenha um papel central na conceção e transformação do espaço, enunciando o tema da participação na arquitetura com o objetivo de destacar a oportunidade de se estabelecerem pontes entre o usuário e o arquiteto, por forma a melhor adequar as soluções de projeto das necessidades específicas que se evidenciam em cada situação. A questão que no fundo se coloca, baseia-se na aplicação destes princípios no desenvolvimento do espaço citadino na contemporaneidade.

Já no **capítulo 3**, denominado de *Desafios e Problemas*, procuramos identificar alguns dos principais desafios que a estrutura do espaço coletivo da cidade contemporânea enfrenta, paralelamente à identificação dos maiores problemas que se evidenciam neste contexto. Abordamos dois grandes temas, nomeadamente o do desenho da rua enquanto espaço relevante e estruturador do sistema de espaços coletivos, e o da particular e crescente complexidade, polarização e fragmentação que caracteriza a cidade contemporânea. Colocadas estas questões em evidência, por fim, importa destacar algumas soluções, numa perspetiva concetual e generalizada, que refletem o nosso objetivo relativamente a estratégias futuras de estruturação e de desenho da cidade, que sejam capazes de promover espaços e ambientes que promovam, a qualidade de vida urbana, integrem a diversidade de usos que se impõem na atualidade e favoreçam o encontro saudável entre pessoas e, o contacto necessário com a natureza.

Na **parte II**, importa concretizar várias das questões apresentadas na primeira parte, num contexto específico, ou seja, passamos de uma abordagem genérica aos problemas e desafios para um caso de estudo, que nos permite, no contexto real ao que estão associadas circunstâncias específicas, analisar, aprofundar e melhor compreender as questões colocadas em destaque anteriormente.

No **capítulo 4**, *O Caso de Estudo*, apresentamos o Bairro do Regado, no contexto temporal e político, no qual foi construído, assim como no contexto urbano em que está implantado, na cidade do Porto. Num primeiro momento, procuramos caracterizar o bairro, partindo do contexto histórico da segunda metade do séc. XX, que enquadra a sua construção, evidenciando a importância do *Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, de 1956*. Seguidamente, caracterizamos o bairro no seu contexto urbano, nomeadamente da envolvente urbana em que se insere, procurando entender a relação que estabelecia com a cidade do Porto, à data da sua construção, assim como a relação que estabelece atualmente, desde logo distinta nos acessos viários e pedonais ao bairro, e na rede de transportes públicos que o rodeiam e servem.

O **capítulo 5**, intitulado de *O Bairro do Regado*, apresenta-se uma síntese da informação que foi recolhida e analisada, com o intuito de melhor compreender as formas, a estrutura e a vivência do bairro. Começamos com uma análise da evolução

do bairro entre 1961 e 2009, tendo sempre como foco deste trabalho, o espaço coletivo da cidade e, neste caso, do Bairro do Regado. A partir do estudo da evolução do bairro, desde as propostas iniciais de projeto, à sua construção, e, por fim, as intervenções pontuais que ao longo do tempo foram ocorrendo no espaço público, procuramos compreender e identificar as linhas guia iniciais e quais as que importa dar continuidade numa perspetiva propositiva, de atualização e requalificação.

Assim, as referidas linhas guia assumem particular importância no atual contexto de hipótese de adequação do espaço público do bairro, a partir do desenvolvimento de uma proposta de desenho urbano que possa responder aos desafios da contemporaneidade; responder aos problemas locais identificados; ir ao encontro das necessidades e aspirações dos habitantes; e promover um desenvolvimento urbano que se deseja harmonioso e sustentável. Destacamos a relevância de diversas visitas realizadas ao local, com o objetivo de produzir um levantamento e uma análise que criassem condições para desenvolvermos o nosso conhecimento sobre o bairro e melhor identificarmos debilidades e potencialidades em presença. Metodologicamente, recorreremos ao registo desenhado e fotográfico, ambos realizados em diversas visitas efetuadas ao longo do ano e em diferentes momentos do dia, bem como o diálogo que sempre procuramos estabelecer com os habitantes no sentido de melhor compreender os seus problemas, necessidades e aspirações. Concluímos este capítulo com uma síntese dos desafios e oportunidades que identificamos no Bairro do Regado.

Por fim, no **capítulo 6**, de nome *Requalificação do Bairro*, apresentamos uma estratégia de intervenção que, à luz da análise realizada, informa uma proposta de desenho urbano adequada à escala e contexto, do caso de estudo, mas que possa informar estratégias e soluções futuras, em contexto semelhante. Assim, a proposta organiza-se em função de quatro temas de projeto, com os quais procuramos responder às vertentes urbanística, política e sociocultural² enunciadas por Jordi Borja e Zaida Muxí, como os pilares do desenho da cidade.

2 BORJA, Jordi, MUXÍ, Zaida, *El espacio público: cuidad y ciudadanía*, Barcelona: Electa, 2003, p. 97

parte I

Problemas e Desafios da Cidade Contemporânea

1.

FORMA E ESPAÇO

Reconhecendo a arquitetura como principal disciplina no estudo, configuração e transformação do espaço, os arquitetos são responsáveis pela forma urbana e a distribuição de usos, e, conseqüentemente, pela promoção de espaços de qualidade, inclusivos e sustentáveis. Num mundo cada vez mais complexo, ao qual correspondem novos princípios de estruturação da sociedade, e onde se assiste ao rápido crescimento, densificação e transformação dos territórios urbanos, emergem novos desafios e novos problemas, caminhando-se para situações que provocam perda de identidade. Há uma falta de estrutura e harmonia entre os seus elementos, e isto é um tanto paradigmático. Perante o atual e inevitável processo de evolução urbana, é espetável que a cidade cresça com regra, e de forma equilibrada, tirando partido dos avanços tecnológicos e de um novo, diverso e mais informado tecido social. Sendo tão ferozmente mutada por diversos atores, motivados por interesses próprios e específicos, assistimos a uma crescente fragmentação e desarticulação que dificulta a perceção do seu crescimento e organização em geral, como afirmou Kevin Lynch, *Não existe um resultado final, apenas uma sucessão de fases*³ que resultam de necessidades e interesses específicos. Deste modo, a imagem da cidade torna-se, muitas vezes, pouco clara.

Ao longo deste capítulo, o objetivo é entender que formas constroem a cidade, quais as suas partes e que papel desempenham na mesma. Exploramos também algumas relações entre a forma do espaço, a arquitetura e a imagem que estas criam no seu conjunto. Importa, assim, entender de que maneira as formas afetam a experiência do uso, nas pessoas. Do mesmo modo, focar no ponto de vista do usuário sobre as formas da cidade, evidenciando, mais uma vez, a importância da imagem, da memória que este guarda, e do mapa mental que um usuário cria no seu dia a dia ou numa visita singular.

3 LYNCH, Kevin, *A Imagem da Cidade* (tradução de Maria Cristina Tavares Afonso), Porto: Edições 70, 2008, p.12

FORMA, ESPAÇO E LUGAR

A cidade é um território parcelado, pela sua divisão espacial, social e funcional. No entanto, existem elementos que unificam e tornam os diferentes espaços coesos, nas sucessivas adições. A cidade contemporânea, por outro lado, apresenta algumas descontinuidades nas transições entre estes espaços, provocando roturas nos fluxos dentro da mesma: *configura-se, cada vez mais, como uma estrutura compósita de “cidade” (ou cidades) reconhecíveis pela sua história, e de “urbanizações” sem história, ou, dito de outro modo, com e sem “modelo”, impondo-se agora a gestão de ambas.*⁴

Com o objetivo de entender as relações mencionadas, consideramos dois conceitos, selecionados com o intuito de orientar e estruturar a nossa narrativa. No livro *A Cidade como Arquitetura*, Nuno Portas divide a cidade em *(sítios) ancorantes* e *(sítios) ancorados*⁵.

O primeiro caracteriza-se pelos elementos que têm a função de organizar o espaço, de distribuir os acessos e de estruturar o tecido urbano. Devem ser bons definidores do espaço público e dar forma coerente e legível à cidade, conectando as suas partes. Os **(sítios) ancorantes** revestem-se de extrema importância, pois em territórios cada vez mais extensos, complexos e fragmentados, é a existência de uma estrutura articulada e equilibrada que determina a sua qualidade e vitalidade. Uma adequada estruturação destes elementos é a garantia de uma imagem da cidade reconhecível, organizada e funcional. Referimo-nos designadamente a vias e eixos de circulação que permitem o percurso e a mobilidade tanto motora como humana.

Quando olhamos para a cidade do Porto, a uma determinada escala, não é difícil identificar as vias que a estruturam. Identificamos imediatamente a Via de Cintura Interna, a Avenida da Boavista, olhando com mais atenção, a Avenida Associação Empresarial de Portugal, a Via Norte, a Autoestrada do Minho, a A3, a Estrada da Circunvalação e a Radial de Gondomar. A uma escala mais aproximada identificamos as ruas que estruturam os diferentes setores da Cidade, correspondendo às diferentes freguesias, e o mapa, aparentemente, sem regra da cidade torna-se mais claro.

O segundo conceito, **(sítios) ancorados**, de acordo com Nuno Portas, representa os elementos que pontuam a estrutura urbana. São o conteúdo da cidade, ou seja, os espaços coletivos, públicos ou privados, com capacidade de permanência. Estes podem servir vários propósitos ao habitante do mesmo, tais como albergar serviços e proporcionar momentos de lazer, nomeadamente praças, rotundas, espaços verdes, edifícios, e até momentos como um banco. Na Cidade do Porto, são exemplo de sítios *ancorados* o Jardim da Cordoaria e a Casa da Música. O Jardim da Cordoaria, numa área densa da cidade, promove diversas ligações pedonais, assim como a permanência



01
Vista de Satélite da Cidade do Porto com identificação do Sistema Viário principal; espaços ancorantes.



02
Vista de Satélite da Cidade do Porto com identificação de alguns dos espaços ancorados, nesta área.

4 PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro, Cabral, João, *Políticas Urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003, p. 16

5 PORTAS, Nuno, *A Cidade como Arquitetura*, Lisboa: Livros Horizonte, 1969, p. 9: *Mas será necessário provocá-los, ainda, ... para o duradouro estabelecimento de sítios, significativamente ancorados e ancorantes.*

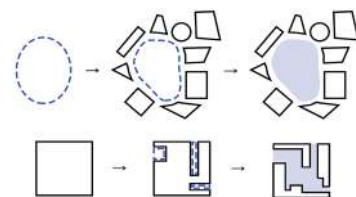
dos cidadãos, nas áreas onde exista sombra. A Casa da Música, centro de concertos e café, promove uma praça onde se desenvolvem atividades diversas com poucos ou nenhuns elementos, ou seja, é o desenho do pavimento que proporciona lugares sentados e que promove a superfície onde jovens se juntam para andar de *skate*.

A forma que entendemos de uma cidade, tanto abstrata como praticamente, resulta da estrutura e forma dos elementos *ancorantes* e dos *ancorados*. A forma resulta simultaneamente da matéria que define e conforma o *espaço* e do vazio que este gera. Nas palavras de Fernando Távora, ... *(as formas) animam o espaço e dele vivem, mas não deverá nunca esquecer-se que, num conceito mais real, o mesmo espaço constitui igualmente forma...*⁶ Para contrapor a tendência à fragmentação que o desenho urbano atualmente apresenta, a boa configuração da cidade contemporânea deve basear-se nas relações entre as diferentes formas, partes e espaços.

Aristóteles relaciona o conceito genérico de *espaço* com outro mais empírico – que se designa por *lugar*.⁷ Os dois conceitos são muito diferentes. O conceito de *espaço* é-nos apresentado por Solà-Morales como condição teórica, genérica e indefinida, enquanto que *lugar* se apresenta com um carácter mais concreto, empírico, existencial e articulado.⁸ No livro *El espacio público: ciudad y ciudadanía*, Jordi Borja e Zaida Muxí fazem referência a uma conferência onde Michel Cohen, trata o conceito de *lugar* como *espaço* dotado de identidade, *espaço* relacional e *espaço* histórico⁹, sugerindo que *espaço*, é algo mais delimitado enquanto que *lugar* tem uma condição de infinito, no campo do pensamento e produção teórica.

Talvez a diferença entre os conceitos tenha que ver com os objetos que os habitam, talvez com as pessoas que por eles passam, os vivenciam e de certa forma os legitimam e validam. Se uma sala vazia for um *espaço*, a mesma sala vazia torna-se num *lugar* quando colocado um banco no centro, pois colocado o banco, promove-se a atividade. O mesmo acontece se for colocada no *espaço* uma obra de arte, em vez do banco. E se o objeto for um vão, causará o mesmo efeito?

Por um lado, estes três elementos com características tão distintas resultam no mesmo: a promoção de um momento que gera atividade, que, por sua vez, promove a criação de sentimento entre o *espaço* e o usuário. Por outro lado, será que um *espaço* poderá passar a ser *lugar* se simplesmente for percorrido? Solà-Morales afirma que *O lugar é definido por substantivos, pelas qualidades das coisas e elementos, por valores simbólicos e históricos; é ambiental e fenomenologicamente relacionado ao corpo humano*.¹⁰



03

Esquismo: *Espaço criado por adição e por subtração de volumes*. A forma resulta simultaneamente da matéria que define e conforma o espaço e do vazio que este gera.

04

O *lugar* permite a pausa no percurso, e, neste caso, sentar. Observa-se o que está em volta e contempla-se o *lugar* criado pelos elementos: banco, quadro e indivíduo. *Momento no Azul I* de Miró, Centre Pompidou. Rute Mendes, Paris, 2021

6 TÁVORA, Fernando, *Da organização do espaço*, 1962, pág. 12

7 TAVARES, Domingues, *Michelangelo*, Porto: 1ª Edição, Dafne Editora, 2012, p. 20

8 SOLÀ-MORALES, Ignasi, *Introducción a la arquitectura. Conceptos fundamentales*, Barcelona: 1ª Edição, Carmen Rodríguez, p. 72

9 BORJA, Jordi, MUXÍ, Zaida, *El espacio público: ciudad y ciudadanía*, Barcelona: Electa, 2003, p. 33

10 SOLÀ-MORALES, Ignasi, *Introducción a la arquitectura. Conceptos fundamentales*, Barcelona: 1ª Edição, Carmen Rodríguez, p. 100

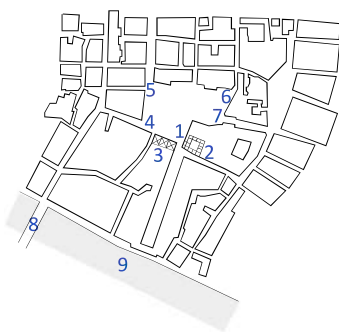
OBJETO-LUGAR

Ao longo da história, designadamente na Roma antiga, os objetos parecem estabelecer relações intrínsecas com o *lugar* para o qual são pensados. Já no Renascimento, *Michelangelo*, para além de todas as obras que concebeu, encontra o seu caminho em direção à escultura. O trabalho realizado pelo mesmo no bloco de mármore que, acaba por ser transformado na estátua de *David*, ultrapassa a conceção de uma figura humana. Está no plano da interpretação dos valores espaciais urbanos na medida em que a peça e a sua colocação alteram os valores da percepção visual do sítio.¹¹

Ora, a estátua de *David* é colocada na *Piazza Vecchia* de Florença, em frente ao *Palazzo della Signoria*. A estátua cria muito mais do que uma nova percepção física da *Piazza*, motivando uma nova percepção que se coloca no plano político. Apesar de outros edifícios, e mesmo esculturas de grande importância, habitarem a *Piazza Vecchia*, a estátua de *David* apresenta-se como um marco artístico, político e social: sendo *David*, segundo a história Bíblica, aquele que defende o povo de um inimigo muito maior e poderoso, é ele próprio um símbolo de rebelião política.

Segundo Solà-Morales, o *lugar* é distinto dos corpos, mas estes são sempre sensíveis ao *lugar*.¹² Deste modo, não se poderá negar que esta escultura pertence à *Piazza della Signoria*, não há dúvida que foi concebida para aquele contexto histórico, político e espacial. A relação que a estátua de *David* estabelece obedece a uma estratégia pré-definida. Como refere Domingos Tavares, *O enquadramento de uma escultura, o ângulo sob o qual é admirada, (...)*,¹³ tem uma importância tremenda e revela uma relação surpreendente com o observador.

Hoje, a estátua de *David* encontra-se no salão da *Galleria dell'Accademia*, em Florença, assim como tantas outras esculturas. Que influência tem afinal um objeto no lugar que habita? Ao visitar as duas estátuas de *David* ainda não sabia que a praça era o *lugar* original para o qual foi pensado. Assim, entendi as duas estátuas nos dois *lugares* de maneira diferente, como se fossem objetos diferentes, com valor e significado distintos. Afinal o que diferencia as duas circunstâncias? Apesar de diferentes, tanto a *Piazza della Signoria* como a sala da *Galleria dell'Accademia* são museus, no entanto diferem, em vários aspetos formais, na relação que estabelecem com o objeto e com o indivíduo.¹⁴ Conclui-se, assim, que o *espaço* onde um objeto se insere influencia a percepção que o indivíduo obtém do mesmo e que o *espaço* é influenciado pela presença desse objeto, podendo este alterar as suas características.



05

Planta da praça Velha, Florença.

1 David em frente do Palazzo Vecchio;

2 Palazzo Vecchio;

3 Loggia de Lanzi;

Entradas na Piazza della Signoria:

4 Da Ponte Vecchio;

5 Da Catedral;

6 Do Palazzo Bargello;

7 De Santa Croce;

8 Ponte Vecchia;

9 Rio Arno.

11 TAVARES, Domingues, *Michelangelo*, Porto: 1ª Edição, Dafne Editora, 2012, p. 65

12 SOLÀ-MORALES, Ignasi, *Introducción a la arquitectura. Conceptos fundamentales*, Barcelona: 1ª Edição, Carmen Rodríguez, p. 100

13 TAVARES, Domingues, *Michelangelo*, Porto: 1ª Edição, Dafne Editora, 2012, p. 66

14 Por um lado, uma praça relativamente grande, com edifícios ao redor. Por outro, um salão fechado, com outro ambiente. O único aspeto em comum entre os dois *lugares* é a luz natural, oferecida no museu a partir de uma cúpula de vidro, imediatamente acima da escultura. Na praça, o *David* destaca-se do fundo de pedra, à esquerda da porta do *Palazzo Vecchio*, dividindo as atenções com a estátua de *Hércules e Caco*, de Bartolommeo Bandinelli e com o conjunto de estátuas da *Loggia de Lanzi*, à sua direita. Na sala da *Galleria dell'Accademia* apresenta-se como elemento singular, com luz própria, enquadrado como por uma moldura, deixando-o estático.



06
David na Galeria dell'Accademia. Rute Mendes, Florença, 2019.

07
David na Piazza della Signoria Florence.
Kees Scherer, 1958-1963.

ESPAÇO E INDIVÍDUO

Segundo Solà-Morales, *é exatamente o contacto entre o nosso corpo (enquanto seres humanos) e a matéria física descrita, que causa a experiência urbana*.¹⁵ Diz ainda que é por esta razão que estruturas como rampas e escadas, vãos e esquinas, são tão importantes: nestes momentos da experiência urbana sentimos, na forma da cidade, o nosso peso, as nossas medidas, ou seja, sentimos e compreendemos a cidade com a nossa escala.

A condição de participante da experiência urbana, ou a condição de cidadão, como lhe chamam Jordi Borja e Zaida Múxi, passa também pelo sentimento de segurança e orgulho da cidade onde vive. A imagem e forma da cidade permitem que o cidadão se identifique no e com o espaço, podendo esta identidade ter origem cultural, política ou social.¹⁶

O conceito de *uso* refere-se aos movimentos e permanências que um indivíduo realiza num determinado espaço, sendo estes motivados por necessidades próprias e maioritariamente condicionados pela forma, mas não exclusivamente. Se considerarmos um muro com 60 centímetros de altura, num determinado espaço, a troca de informação entre indivíduos de ambos os lados do muro é permitida. Da mesma maneira, os indivíduos conseguem transpor facilmente o muro e até usá-lo, por exemplo, como banco. Se considerarmos agora que o muro tem uma altura de 5 metros, nenhuma das opções anteriores é possível. Se o muro tiver 2 metros de comprimento ou 100 metros de comprimento, a relação do indivíduo com o mesmo e com o lado oposto ao que se encontra também será diferente. Assim, a forma determina as possibilidades que o indivíduo tem para se relacionar com o mesmo – limitar e conter ou permitir passagem e relação visual.

Relativamente à relação que o indivíduo estabelece com o que o rodeia, na cidade, consideramos um conceito estudado por Kevin Lynch, os **elementos marcantes**. Segundo o autor, são uma variante dos elementos que pontuam e marcam momentos na estrutura urbana. Contrariamente ao conceito habitual de *marco*, normalmente usado para os grandes pontos de interesse e visibilidade numa cidade, identifica-os como sendo todos os elementos que pertencem ao dia a dia do indivíduo e não apenas os excecionais como é a Torre Eiffel, em Paris. Alguns dos exemplos que enuncia como *elementos marcantes* são *loja, montanha, árvores e puxadores de portas*¹⁷. Os *elementos marcantes* são, portanto, elementos que, pela sua aparência, programa, originalidade, ou pelo facto de serem vistos regularmente pelo indivíduo ganham um sentido particular e participam na construção da identidade do *lugar*. Da mesma maneira, um *elemento marcante* pode ser apenas um ponto de referência a partir do



08
Esquisto: A relação do indivíduo com o espaço é influenciada pelas características formais do objeto presente.

15 SOLÀ-MORALES, Manuel, *De Cosas Urbanas*, Barcelona: Editorial Gustavo Gil, SL, 2008, p.23; Traduzido do original: Es precisamente el contacto entre nuestros cuerpos y esa materia física lo que hace la experiencia urbana.

16 BORJA, Jordi, MUXÍ, Zaida, *El espacio público: ciudad y ciudadanía*, Barcelona: Electa, 2003, p. 28 e 46

17 LYNCH, Kevin, *A Imagem da Cidade* (tradução de Maria Cristina Tavares Afonso), Lisboa: Edições 70, 2008, p. 59

qual o indivíduo toma decisões sobre a direção para onde ir, como um cruzamento ou bifurcação. Deste modo, vemos que o uso da expressão ganha uma componente pessoal, e assim os *elementos marcantes*, ajudam o indivíduo que circula pela cidade a orientar-se e a manter o seu mapa mental organizado.¹⁸ Juhani Pallasmaa faz, no livro *The Eyes of the Skin*, uma descrição da sua experiência física e emocional ao percorrer a cidade que demonstra a profundidade da relação da arquitetura com os sentidos: *Confronto a cidade com o meu corpo; as minhas pernas medem o comprimento da arcada e a largura da praça; o meu olhar, inconscientemente, projeta o meu corpo na fachada da catedral, onde ele percorre as silhuetas e contornos, sentindo os recessos e excessos; o meu peso corporal encontra-se com a massa que é a porta da catedral, e a minha mão agarra-se ao puxador da porta à medida que eu entro no escuro vazio que se encontra no interior. Eu experiencio-me na cidade, e a cidade existe através da minha experiência corporal. A cidade e o meu corpo complementam-se e definem-se, um ao outro. Eu habito na cidade, e a cidade habita em mim.*¹⁹

OBJETO-INDIVÍDUO

Retomamos ao *David* de Michelangelo. Ao abordar a relação entre a escultura e quem a vê, é importante reforçar as alterações sociais que a evolução da praça representa. Entre abertura de arruamentos e regularização de fachadas, a praça cresce e ganha a *dignidade adequada ao enquadramento do monumento civil que serviria*, assim como se torna *ponto de encontro da vida mundana e de todas as ações cívicas, fossem do foro comercial, político ou cultural.*²⁰ A quantidade de pessoas que circulam na *Piazza* cresce significativamente e esta adquire o sentido de *lugar*, associando outros sentidos e valor à simples configuração espacial.²¹

LUGAR-INDIVÍDUO

Que importância tem, afinal, o sentido geral de organização da cidade, quando o indivíduo nunca se relaciona com o todo, apenas com as diferentes partes, não lhe sendo possível ter uma ideia completa da mesma? A nossa perceção da cidade é parcial e fragmentada. A verdade é que apesar de não termos uma visão completa da cidade no dia a dia, há uma imagem que criamos, mais ou menos próxima da realidade, que é grandemente influenciada pela clareza da estrutura e forma da mesma, ao qual o escritor francês Julien Gracq chama de *trama subjetiva*.²² Nenhum dos elementos que compõem a cidade existem sozinhos nela. Todos estão interligados e em relação, criando um sistema urbano complexo. Deste modo, Lynch afirma que *Nada* se



09

A distância e ângulo alteram a percepção do indivíduo sobre o que o rodeia, afetando a sua relação com a mesma. *Playing with a street car.* Aleksandr Malin, Rússia, sem data.

10

Não retrato: Visão parcial e fragmentada do espelho. Rute Mendes, Porto, 2022.

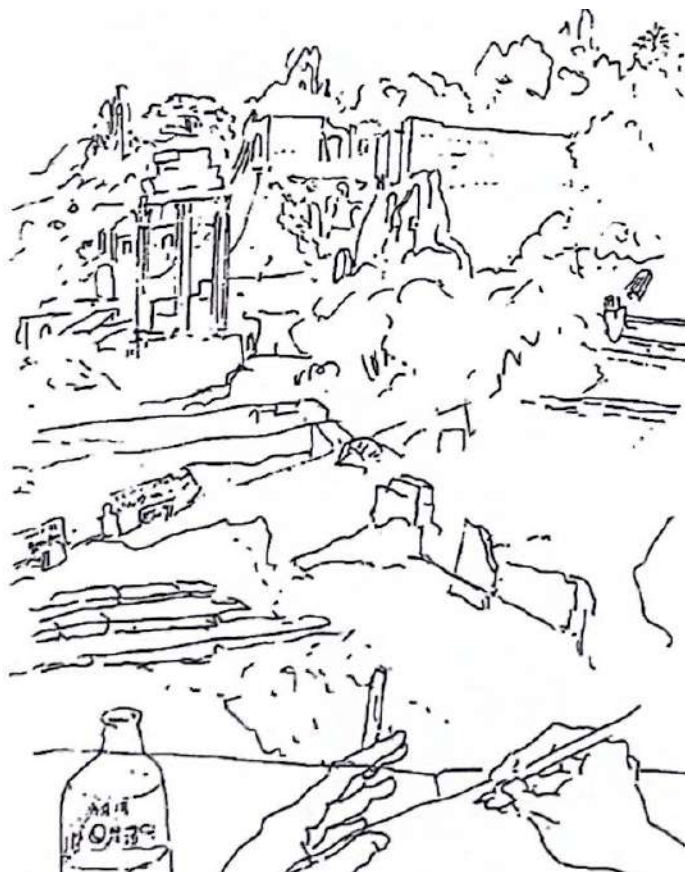
18 LYNCH, Kevin, *A Imagem da Cidade* (tradução de Maria Cristina Tavares Afonso), Lisboa: Edições 70, 2008, p. 90 e 91

19 PALLASMAA, Juhani, *The Eyes of The Skin: architecture and the senses*, Chichester: John Wiley & Sons, 2005, p. 40

20 TAVARES, Domingues, *Michelangelo*, Porto: 1ª Edição, Dafne Editora, 2012, p. 68

21 *Ibidem*. A relação complexa entre a estátua e o indivíduo passa pelo compreender da forma. Neste caso, a relação visual entre a escultura e os espectadores era importante para Michelangelo: a figura, com 5.17 metros de altura, tem uma imperfeição métrica que torna possível a visão perfeita do corpo por quem o observa a várias distâncias. Michelangelo alterou fortemente a correta proporção do corpo humano, conseguindo a visão perfeita da figura clássica à custa da imperfeição métrica das suas componentes, desde o tamanho exagerado da cabeça da estátua de David e mão, até às pernas mais curtas.

22 GRACQ, Julien, *La Forme d'une ville*, Paris: José Corti, 1995



11

A relação do indivíduo com o que o rodeia é influenciada pela sua visão, memória e percepção do meio envolvente.

Sem título. Álvaro Siza Vieira, sem data.

*conhece em si próprio, mas em relação ao seu meio ambiente, à cadeia precedente de acontecimentos, à recordação de experiências passadas.*²³

A clareza com que o *espaço* da cidade é entendido é extremamente importante para a estrutura citadina, na mesma medida que é importante para o ser humano que a habita. Um bom desenho da cidade promove a orientação das pessoas dentro da mesma, causando o sentimento de pertença e segurança emocional. Este ponto está muito ligado com a *memória* que criamos dos lugares. Por exemplo, a qualidade da forma de uma rua influencia a percepção que o indivíduo desenvolve com a mesma, tornando-a mais ou menos memorável.

Segundo Kevin Lynch, na sua publicação *A Imagem da Cidade*, a imagem que o observador cria do ambiente que o rodeia é o resultado de um processo bilateral. Ou seja, o meio sugere algo – tem determinadas formas, cores, texturas, cheiros, sons – e o observador analisa-o de acordo com o seu conhecimento e experiência, criando uma relação individual e única com os elementos que o rodeiam. Miguel Sousa Tavares afirma que *Vemos tanto mais quanto a nossa disponibilidade de ver*²⁴: a cidade é o espelho da sua sociedade e não pode deixar de evoluir com a mesma, refletindo-a.

23 LYNCH, Kevin, *A Imagem da Cidade* (tradução de Maria Cristina Tavares Afonso), Lisboa: Edições 70, 2008, p.11

24 TAVARES, Miguel Sousa, *Não se encontra o que se procura*, Lisboa: Clube do Autor, 2014, p. 40

2. USO E INDIVÍDUO

Kevin Lynch afirmava que tínhamos *a oportunidade de formar o nosso novo mundo citadino como sendo uma paisagem ideal: visível, coerente e clara*.²⁵ A sua posição de que *Será necessária uma nova atitude da parte do habitante desta cidade dando novas formas ao meio físico que ele domina, formas essas que agradam à vista, que se organizam gradualmente no tempo e no espaço e que podem ser símbolos representantes da vida urbana*²⁶, mantém-se válida.

Segundo Bernardo Secchi, o conceito de cidade contemporânea está ligado à hipótese e ao avanço cauteloso, a uma rutura, ou melhor, a uma mudança na história da cidade europeia. Referimo-nos à transição entre a cidade moderna, que abrange o período entre o Renascimento e o início do séc. XX, e a cidade contemporânea que, na Europa, adquiriu uma forma distinta após o último conflito mundial, na segunda metade do século.²⁷ A criação das formas da cidade pode dar-se segundo intervenientes distintos, e, neste caso, a conceção dos espaços da cidade tem vindo a ser alvo de intervenções distintas, sobrepostas e até contraditórias, por vários agentes diferentes.

Neste capítulo, importa sintetizar o papel do habitante e o papel do arquiteto na conceção do espaço. Apesar deste papel ser, muitas vezes, atribuído ao arquiteto, já não é um trabalho exclusivo do mesmo. Assim, a função social do arquiteto, grandemente explorada, ganha, a partir da segunda metade do séc. XX, outra dimensão. É na relação destes dois atores, o habitante e o arquiteto, que os espaços tendem a aproximar-se das soluções mais adequadas para as necessidades em evidência. Com o intuito de aclarar um novo ponto de vista, convocaremos dois exemplos distintos de participação social na arquitetura, nomeadamente com início em 1974 e com início em 2021, que divergem em alguns objetivos e na sua metodologia. No entanto, apresentam o início da participação social da arquitetura em Portugal, e uma tentativa contemporânea de regressar a esse conceito, usando outro tipo de aproximação à população.

25 LYNCH, Kevin, *A Imagem da Cidade* (tradução de Maria Cristina Tavares Afonso), Lisboa: Edições 70, 2008, p.103

26 *Ibidem*.

27 FONT, António, *Planeamiento urbanístico*, Barcelona: Diputació Barcelona, 2003, p. 91

REFLEXÃO SOBRE OS AGENTES DA CRIAÇÃO DO ESPAÇO

Sendo a arquitetura a principal disciplina que participa na configuração e transformação do espaço, os arquitetos são responsáveis pela promoção de espaços de qualidade, inclusivos e sustentáveis. Apesar de não serem os atores exclusivos do seu processo de crescimento e transformação, têm vindo a assumir um papel e responsabilidade acrescida. Por isso, (...) *o Arquiteto, como qualquer outro ser individual, cuja ação tenha larga interferência na vida dos seus semelhantes, arrosta a dificuldade de ver-se obrigado a equacionar os problemas de modo a agir em conformidade com a importância dos valores sociais e profissionais em causa.*²⁸ Segundo Kewin Lynch, *Se o nosso fito é construir cidades para o prazer de um vasto número de pessoas com antecedentes ricamente variados – e cidades que também se possam adaptar a propósitos futuros –, podemos até concentrar-nos na clareza da imagem e permitir que o significado se desenvolva sem ser por nós diretamente guiado.*²⁹

No entanto, todo o indivíduo é criador e modificador de espaço desde criança, quando dispõe os seus brinquedos da maneira que melhor lhe serve, até adulto quando organiza o seu espaço doméstico, ou ainda enquanto grupo de pessoas que ocupa e desenvolve um conjunto de ações numa praça. Em todos os casos, o espaço é alterado de acordo com o desejo e necessidade do indivíduo que o utiliza. É, no entanto, imprescindível lembrar a importância de quem desenha o quarto, a sala de estar, num espaço doméstico e a praça, pois, como referido, o desenho dos espaços influencia e condiciona grandemente a ação os usuários.

O tema da responsabilidade social do arquiteto foi grandemente explorado ao longo da segunda metade do séc. XX. Autores como Octávio Lixa Filgueiras, Alison e Peter Smithson, outros membros dos Team X, Fernando Távora e Nuno Portas, debruçaram-se sobre esta questão em diferentes contextos e momentos da história. Apesar de, como afirma Bernardo Secchi, *A nossa incapacidade de compreender por completo a cidade contemporânea, de nos orientarmos no seu carácter 'genérico' e de colocar cada elemento e cada material no seu lugar, num contexto em que adquira um significado real, parece ter eliminado toda a justificação e necessidade para um projeto para a mesma*³⁰, a responsabilidade de tornar a cidade numa rede de espaços coesos e bem estruturados. Assim, se a arquitetura teve um papel relevante na organização e estruturação da sociedade, à qual corresponde uma determinada forma e estrutura da cidade, atualmente ainda terá um papel maior, considerando a complexidade das dinâmicas urbanas e as necessidades de rápida transformação que quotidianamente emergem. A forma da cidade, quer tenha sido pensada de raiz,

28 FILGUEIRAS, Otávio Lixa, *Da Função Social do Arquitecto: para uma teoria da responsabilidade numa época de encruzilhada*, Porto: 2ª edição, E.S.B.A.P., 1985, p.23-25

29 LYNCH, Kevin, *A Imagem da Cidade* (tradução de Maria Cristina Tavares Afonso), Lisboa: Edições 70, 2008, p.19

30 SECCHI, Bernardo, FONT, António, *Planeamiento urbanístico: de la controversia a la renovación*, Barcelona: Diputació Barcelona, 2003, p.94; Traduzido do original: *Nuestra incapacidad de entender plenamente la ciudad contemporánea, de orientarnos dentro de su carácter 'genérico', de colocar en su sitio cada elemento y cada material en un contexto en el que adquieran un sentido real, parece haber eliminado toda justificación e incluso toda necesidad de un proyecto para ella.*

quer seja o resultado de processos de transformação ou acumulação que resultam de um conjunto de acontecimentos diversos ao longo de muito tempo, expressam o conjunto das lógicas da sociedade que a habita. Por isso, para agir de acordo com a sociedade contemporânea, é preciso entender quais são as lógicas em que a mesma se tende a desenvolver. Se a sociedade tem vindo a tornar-se cada vez mais complexa, a cidade tem-se tornado, também ela, cada vez mais confusa.³¹ Por um lado, emerge uma sociedade cada vez mais conectada a uma escala global e menos a uma escala pessoal, por outro lado, uma cidade que tenta lentamente acompanhar as mudanças rápidas do mundo, nem sempre com sucesso.³²

Sobre os agentes que atuam no processo de crescimento e transformação, colocamos em evidência alguns princípios que devem orientar o exercício de profissão na contemporaneidade. Nuno Portas em *A Cidade como Arquitetura* destaca, como objetivo do trabalho, a clara e adequada definição da estrutura e forma nas diversas escalas do espaço arquitetónico, isto é, tanto no desenho do espaço público, como no desenho dos diferentes equipamentos, aos quais correspondem espaços com características e escalas próprias, variadas e diferentes umas das outras. Destaca também a importância de projetar com vista no amanhã, não perdendo tempo e recursos em soluções que satisfaçam apenas as necessidades imediatas.³³ Em síntese, a arquitetura deve promover as condições fundamentais, o habitat necessário e o ambiente protetor que faça sentido a cada indivíduo e comunidade e a cada caso do quotidiano. O arquiteto é o ator a quem cabe a conceção e transformação urbana.

CREATOR-SPECTATOR

Yona Friedman³⁴ defendia a tese que a arquitetura tinha soluções melhor adaptadas às necessidades do indivíduo quando o *creator* e o *spectator* eram a mesma pessoa. Apesar de afirmar que a harmonia foi sendo comprometida pela evolução da sociedade e da tecnologia, defendia que seria a própria *tecnologia moderna*, como lhe chamava, o instrumento capaz de reunir as condições para conduzir a um resultado bem-sucedido. Friedman afirmava a importância do papel do *espectador*: *Uma peça de arte é, maioritariamente criação do espectador: o artista consegue apenas causar as emoções que o próprio espectador tem capacidade, no momento, de decifrar. Um arquiteto não “cria” uma cidade, só um conjunto de elementos. É o habitante que “inventa” a cidade: uma cidade inabitada, mesmo que nova, é uma ruína.*³⁵ No contexto do estudo que Friedman realizou, nasce uma estratégia para a conceção da cidade, intitulada de *Ville Spatiale*, a qual se baseia numa grelha onde a posição dos diferentes

31 ASHER, François, *Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos*, Lisboa: Livros Horizonte, 2010 Traduzido por Margarida de Souza Lobo e Ana Valente.

32 LYNCH, Kevin, *A Imagem da Cidade* (tradução de Maria Cristina Tavares Afonso), Lisboa: Edições 70, 2008, p.15

33 PORTAS, Nuno, *A Cidade como Arquitetura*, Lisboa: Livros Horizonte, 1969

34 Nascido em 1923 em Budapeste, Yona Friedman, estabeleceu-se em Paris, até à sua morte, em 2020. Friedman era arquiteto de formação e a sua investigação concentrou-se no estudo do crescimento urbano.

35 FRIEDMAN, Yona, *Pro Domo*, Andalucia: Actar Publishers, 2006, p.3; Traduzido do original: *A work of art is largely the creation of the spectator: the artist is only triggering the emotions the spectator deciphers.*

An architect does not “create” a city, only an accumulation of objects. It is the inhabitant who “invents” the city”: an uninhabited city, even if new, is only a “ruin”.

programas da cidade se colocariam, distribuindo os programas de maneira eficaz.³⁶ A estratégia assentava na participação dos futuros habitantes,³⁷ destacando um novo e importante protagonismo ao indivíduo na decisão para a conceção do espaço. No entanto, a estratégia tinha outros objetivos, designadamente, focava-se na construção sobre cidade pré-existente, no sentido em que a malha permitiria facilmente utilizar os vazios urbanos que pudessem estar a ser negligenciados. A defesa da compactação da cidade, por oposição a uma lógica de expansão, apontava no sentido da manutenção dos limites da cidade também impediria que esta se expandisse cada vez mais, não crescendo tão rapidamente para além dos limites iniciais da cidade.

Nuno Portas, dizia que a prática da arquitetura se trata de uma *tremenda responsabilidade de uma profissão cuja presença é dia a dia mais evidente, embora também dia a dia menos isolada, menos egocêntrica, mais participante e mais exigente em matéria de estabelecimento de relações com outras atividades e com o fenómeno humano em geral*.³⁸

36 FRIEDMAN, Yona, *Pro Domo*, Andalucía: Actar Publishers, 2006, p.129-138

37 Os habitantes poderiam escolher a imagem, forma e função dos edifícios através de um programa chamado *Flatwriter*. Como se fosse uma máquina de escrever, cria uma espécie de alfabeto conjunto de 53 símbolos, e uma linguagem que permitiria a troca de informação entre o usuário e o objeto, assim como entre o construtor e o usuário. Usando os símbolos da máquina, a família escolhia, selecionava e imprimia o que queria que a sua habitação fosse. Alguns dos processos acompanhados em estudo por Friedman, mostraram que as famílias demoravam até 6 meses para decidir, refazendo o design várias vezes, e encontrando problemas normalmente não considerados pelos arquitetos.

38 PORTAS, Nuno, *A Cidade como Arquitetura*, Lisboa: Livros Horizonte, 1969, p. 11

ARQUITETURA E PARTICIPAÇÃO

A ideia da arquitetura como disciplina e prática *menos isolada e mais participante* parece iniciar uma discussão que promove a aproximação entre arquiteto e usuário. Ao fazer com que o usuário faça parte do processo damos a oportunidade das soluções, porventura, serem mais ajustadas e consequentes e adquirirem mais significado para ambas as partes, o que acaba por influenciar positivamente a imagem e a memória do usuário relativa aos espaços que habita. Deste modo, quais são as linhas guia de um método de estudo e trabalho, à escala urbana, que visam uma cidade *coerente e clara*.³⁹, a que Lynch se refere?

Entendendo o problema, e entendendo a importância da arquitetura e do arquiteto na sua resolução, consideramos e salientamos a importância do papel do futuro habitante nos espaços: será o habitante um mero espectador e utilizador da arquitetura, ou deverá o habitante ser integrado no processo de definição de programa e conceção do espaço? Se, enquanto arquitetos, se pratica um exercício de arquitetura centrada nas pessoas, será imperativo considerar a sua visão sobre as questões do habitar o espaço, ao desenhá-lo. Como é que o arquiteto pode, assim, integrar o utilizador no processo de modo que as suas propostas alcancem mais oportunidades e adequação às necessidades em presença? No sentido de melhor compreender e aclarar o processo de participação, importa agora sintetizar dois processos nos quais foi consolidada a participação do usuário no processo da conceção do espaço, nomeadamente no processo de tomada de decisão e no processo de construção. Nomeadamente, o Projeto SAAL e o projeto para a Praça do Martim Moniz, dois casos em Portugal, desenvolvidos em contextos temporais, locais e sociais distintos, nos quais a arquitetura se desenvolveu com uma forte participação dos usuários.

O projeto SAAL, Serviço de Apoio Ambulatório Local, que teve início em 1974⁴⁰ e um fim precoce em 1976, foi um programa inovador de promoção de habitação, face às carências habitacionais que se evidenciavam. O SAAL permitiu redefinir as circunstâncias de cidadãos desfavorecidos, que viviam em condições inapropriadas, criando a oportunidade de acederem a terrenos no centro da cidade, através de financiamento público. O projeto contava com o *envolvimento e participação ativa e direta da população*⁴¹, no processo de conceção e construção das suas habitações. A iniciativa era promovida pelo estado, pelo então Secretário de Estado de Habitação, o arquiteto Nuno Portas.⁴²

Os moradores de uma determinada zona, organizavam-se em associações, denominadas de cooperativas de habitação económica. As cooperativas tinham um registo jurídico e tinham o papel de identificar as necessidades locais e de transmiti-las às brigadas,

39 39 LYNCH, Kevin, *A Imagem da Cidade* (tradução de Maria Cristina Tavares Afonso), Lisboa: Edições 70, 2008, p.103

40 Despacho, 6 de agosto de 1974

41 PAULINO, Raquel Geada, *Habitação programada: Serviço de Apoio Ambulatório Local*, in LAMEIRA, Gisela, ROCHA, Luciana, *Mapa da Habitação: Guia para uma terminologia específica em arquitetura habitacional apoiada pelo Estado em Portugal [1910-1974]*, Porto: Uniarte Gráfica, 2019, p. [89-93]

42 BANDEIRINHA, José António, *O Projeto SAAL: Arquitetura e Participação, 1974-1976*, p.46



compostas por técnicos responsáveis pela futura obra. Esta era a primeira fase de trabalhos que caracterizou o SAAL. Numa segunda fase, eram organizadas reuniões entre cooperativas e brigadas que, em conjunto, tomavam decisões sobre o projeto das futuras casas, ou seja, **participação no processo de tomada de decisão**. Este passo permitia o diálogo em torno das necessidades e de possíveis soluções de projeto entre moradores e técnicos.⁴³, ... *no sentido em que as necessidades devem ser dialogadas no encontro efetivo com o real, definitivamente demitindo o modelo de planeamento, por mais socialmente informado, em favor de um encontro empírico com as necessidades de uma determinada comunidade e o desenvolvimento de metodologias e objetos por ela definidos.*⁴⁴ Por fim, as habitações começavam a ser construídas, com mão de obra dos futuros moradores, transmitindo a ideia de que a apropriação começa com o envolvimento do morador na própria obra: *Ou antes, e como definia um pensador da participação dos meados do século XX, ambicionaram fazer com que as massas populares sentissem que a arquitetura – o ordenamento dos espaços habitacionais e urbanos – não era pensada para eles, mas sim com eles e por eles.*⁴⁵

Entramos, assim, na segunda via: a da **participação no processo de construção**. O projeto SAAL foi uma iniciativa única e revolucionária, onde se ...*contava(-se) com a própria mão de obra dos habitantes na construção de casas*⁴⁶, como refere Alexandre Alves Costa em entrevista para o filme *As Operações SAAL*, de João Dias. A participação no processo de construção tinha mais do que um objetivo: em primeiro lugar, promovia o sentimento de pertença dos moradores em relação às infraestruturas construídas. Da mesma forma, promovia o senso de comunidade. Um dos futuros moradores de um dos bairros, no mesmo filme relembra que ... *era uma coisa bonita, vínhamos para*

12

Participação no processo de construção no projeto SAAL. *As operações SAAL*, Autor desconhecido, Porto, 1974.

43 BANDEIRINHA, José António, *O Projeto SAAL: Arquitetura e Participação*, 1974-1976, p.28

44 *Ibidem*, p.32

45 *Ibidem*, p.47

46 AS OPERAÇÕES SAAL, João Dias, Produção, Local, 2007: Alexandre Alves, min. 4:31



13
Participação no processo de tomada de decisão no projeto SAAL. *As operações SAAL*, Autor desconhecido, Porto, 1974.

14
Participação no processo da decisão do futuro da Praça Martim Moniz. Público, Autor desconhecido, Lisboa, 2021.

*ai, trabalhávamos, comíamos, bebíamos. Íamos para o cinema, vínhamos à meia noite acabar de rebocar tetos. Vínhamos todos contentes. Ali não havia discussão. Fosse chuva, fosse vento, estava tudo encantado da vida.*⁴⁷ Em segundo lugar, esta opção de mão de obra promovia uma efetiva e assinalável redução de custos, que foi um dos pontos mais importantes do processo das habitações SAAL.

Para além da concretização de um projeto de habitação para os desfavorecidos, o SAAL, no seu contexto temporal, *foi terreno para uma nova reflexão sobre a cidade e o estabelecimento de novas metodologias de intervenção que, tendo como princípio os mecanismos da democracia direta, garantissem o direito à cidade e ao lugar, como travões à sua estratificação clássica e à especulação imobiliária, bem como o compromisso com todo o património edificado e com os seus valores históricos e culturais associados.*⁴⁸

Na perspetiva de estudar um caso paralelo, onde o processo de participação se desenvolveu de outra maneira, convocamos agora um caso mais recente, nomeadamente a Praça Martim Moniz, em Lisboa. Este é um processo que foi promovido pela Câmara Municipal de Lisboa, e aparenta contar com a tomada de decisão pública sobre a intervenção na referida praça, com o objetivo de a atualizar, indo ao encontro das necessidades de quem a habita. O processo foi iniciado em dezembro de 2021, com a colocação de 22 painéis com ecrãs interativos, no local. Os painéis expunham a história da Praça Martim Moniz e disponibilizavam um inquérito sobre o futuro que os cidadãos de Lisboa entendiam ser mais adequado para aquele espaço urbano. Participaram residentes locais, trabalhadores que atravessam a praça diariamente, estudantes, entre outros. A Câmara Municipal de Lisboa promoveu também sessões de discussão de ideias onde participaram cerca de 50 pessoas, o que propõe **participação no processo de tomada de decisão** sobre o que o espaço poderia vir a ser. A ideia era dar voz aos cidadãos que, de outra forma, não a teriam. Similarmente ao processo do SAAL, a primeira fase foi a de organização e audição dos cidadãos.⁴⁹

Na segunda fase, foi aberta a oportunidade de submissão de propostas, levadas a concurso, segundo um programa funcional estabelecido pela Câmara Municipal de Lisboa, a arquitetos, estudantes de arquitetura, urbanistas, engenheiros e ecologistas. Segundo um artigo escrito por Cristina Faria Moreira, do jornal Público, esta iniciativa marca *uma nova forma de fazer cidade.*⁵⁰

No entanto, na perspetiva do arquiteto e professor Tiago Mota Saraiva, este processo não foi mais do que um *espetáculo de fumo* com objetivos que não se prendem com a oportunidade de dar voz aos cidadãos na tomada de decisões para a sua cidade, por

47 AS OPERAÇÕES SAAL, João Dias, Produção, Local, 2007: João Pedro, min. 13:05

48 COSTA, Alexandre Alves, Prefácio in BANDEIRINHA, José António, *O projeto SAAL e a Arquitetura no 25 de Abril de 1974*, Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2006

49 MOREIRA, Cristina Faria, *Cerca de mil pessoas quiseram ter uma palavra a dizer no futuro da Praça Martim Moniz*, Público, Lisboa, 15 janeiro, 2021

50 *Ibidem*.

algumas razões. Em primeiro lugar, mostra reservas pelo conjunto de participantes na fase da audição dos munícipes. Por um lado, participaram apenas 1009 pessoas, segundo o *Relatório de Participação* publicado pela Câmara Municipal de Lisboa, incluindo representantes de todas as freguesias de Lisboa, por outro lado, a maioria dos participantes tinha entre os 18 e 35 anos e entre os 36 e 50 anos,⁵¹ deixando de fora muitos dos habitantes da praça que se veem diariamente no local - designadamente a faixa etária de reformados, entre os 60 e 80 anos. Em segundo, o referido *Relatório de Participação* parece não ser esclarecedor relativamente aos resultados que apresenta, excluindo informação. Neste contexto refere-se que foram apresentados projetos no Concurso Público que foi lançado, sobre os quais não é feita qualquer referência no relatório publicado. Segundo Tiago Mota Saraiva, num processo supostamente de carácter participativo, seria de esperar que os resultados da segunda fase fossem díspares, mostrando que existe diversidade na população de Lisboa. A fraca adesão dos habitantes regulares da Praça, falta de variedade nas soluções propostas e o *marketing* que advém da estratégia, sugerem que os resultados possam ter sido condicionados pelo município.

Segundo Mota Saraiva *A individualização da participação e o seu controlo por uma única organização leva a que os resultados sejam altamente condicionados, opacos e centralizados. Num processo de discussão coletiva, as posições podem evoluir e, até, alterar-se. Para ter verdadeiros processos participativos é fundamental existirem, nos territórios, organizações e entidades populares com práticas democráticas instituídas e não se deve ter receio de lhes delegar responsabilidades, desde que o critério não seja de proximidade ou subserviência aos vereadores ou às respetivas juntas de freguesia, mas a partir de uma avaliação dos seus procedimentos democráticos e capacidade de envolvimento/mobilização.*⁵²

A conclusão de Tiago Mota Saraiva, em relação à participação no processo do projeto da Praça Martim Moniz, parece desenhar um círculo de volta ao processo participativo no SAAL, onde haviam brigadas que aproximavam as *entidades populares* e se defendiam as *práticas democráticas*. Ou seja, o objetivo deste tipo de estratégias deverá ter como base trabalho técnico e especializado, dando, posteriormente a oportunidade à discussão com os futuros habitantes do espaço em causa. Deste modo, a participação pública deverá ser formal, mas não fundamental. Isto é, o objetivo não é, substituir os técnicos, como no caso da *Flatwriter* de Yona Friedman, mencionada no capítulo anterior. O objetivo será permitir a decisão técnica informada sobre as necessidades da população, permitindo soluções que melhor se aproximem das necessidades específicas de cada caso.

51 Site da Assembleia Municipal de Lisboa: <https://www.am-lisboa.pt/>

52 SARAIVA, Tiago Mota, *O Martim Moniz, o seu "processo participativo" e o futuro dos processos participativos em Lisboa*, Público, Lisboa, 6 agosto, 2021

3.

DESAFIOS E PROBLEMAS

Como referido, na cidade contemporânea identificam-se desafios e problemas que tendem a agravar-se com a evolução da mesma. Os desafios dividem-se, segundo Jordi Borja e Zaida Muxí, em três vertentes, designadamente: **urbanística, política e sociocultural**, sendo estes os conceitos que a caracterizam. A cidade contemporânea *configura-se, cada vez mais, como uma estrutura compósita de “cidade” (...). As descontinuidades dos contornos e também dos próprios fluxos e espaços públicos (que tradicionalmente mantinham a coesão física das sucessivas adições), bem como a diversidade das centralidades, densidades e morfologias, não têm paralelo (...) termina o dualismo centro-periferias para dar lugar a situações mais complexas.*⁵³, segundo o arquiteto Nuno Portas.

Assim, este capítulo tem como objetivo sintetizar os desafios que a estrutura da cidade contemporânea enfrenta, focando no *espaço coletivo*, como tema deste trabalho. Faremos registo de problemas da cidade atual e, com base numa metodologia participativa e de recuperação do espaço coletivo para uso dos cidadãos, estudaremos algumas soluções ajustadas às circunstâncias em presença, capazes de mobilizar e acolher a adesão das populações envolvidas.

Por fim, importa clarificar o conceito de **espaço público** e **espaço coletivo** usados neste trabalho. O *espaço público* tem sido palco para acontecimentos e desenrolar da vida coletiva da sociedade. Segundo Spiro Kostof, o *espaço público*, normalmente, representa uma área vazia, sem edifícios e outras estruturas que a obstruam, e serve o propósito de promover encontro entre famílias e amigos, mas também entre pessoas desconhecidas.⁵⁴ O que designamos, neste trabalho, de *espaço coletivo* é o espaço onde existe oportunidade e liberdade para movimento, para interação inesperada e também para a inatividade, para a partilha de momentos, atividades e infraestruturas. O *espaço coletivo* será, também, todo o espaço que permita articular o tecido urbano, física e simbolicamente, traduzindo-se em espaços de transição e ligação. Deste modo, compreendemos o conceito, não apenas como espaço residual entre ruas ou, por outro lado, um espaço com um programa pré definido⁵⁵, mas como *espaço* que tem o potencial de se tornar um *lugar*, ao qual está associada a vida em comunidade, promoção de identidade, interação, representação e segurança aos cidadãos.

53 PORTAS, Nuno, *Políticas Urbanas. Tendências, estratégias e oportunidades*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003, p.16

54 KOSTOF, Spiro, *The City Assembled*, Londres: Thames and Hudson, 1992, p. 123 e 124

55 BORJA, Jordi, MUXÍ, Zaida, *El espacio público: ciudad y ciudadanía*, Barcelona: Electa, 2003, p. 15

A RUA É ESPAÇO COLETIVO

O sistema viário de uma cidade desempenha um papel fundamental na estruturação do urbano. Segundo Nuno Portas, o tema da mobilidade (de bens, informação e pessoas) é a base da *dinâmica de expansão territorial*, assim como da *diversidade de usos*, acessos às áreas que proporcionam diferentes atividades (de trabalho, habitação e lúdicas) e ainda causa de fragmentação de tecidos. O repentino aumento dos veículos que circulam na cidade contribui para a expansão a que nos referimos, permitindo encurtar tempos de deslocação a áreas, em percursos mais extensos. À luz das mudanças de um sistema viário que se expandiu grandemente nos últimos anos e que tende ainda a fazê-lo, importa *repensar completamente os princípios de estruturação macro e micro-urbanística* que tendem a condicionar vários fatores, não só a nível da mobilidade como da acessibilidade e movimento dentro da cidade.⁵⁶

A rua é uma estrutura bastante antiga que já passou por vários processos de evolução. O historiador de arquitetura Spiro Kostof afirmava que *A história da rua ainda está a ser escrita, tanto como uma forma urbana como uma instituição. A rua deve ser ambos. A rua pertence, claramente, à história da arquitetura e desenho urbano no seu sentido físico. É uma entidade composta por uma via, passeios para percursos pedestres e edifícios, normalmente, de ambos os lados. (...) Os passeios, o mobiliário, o pavimento, as árvores e outro tipo de vegetação têm, cada um, uma história ainda por contar.*⁵⁷

Se pensarmos em tudo o que uma rua já foi, durante o processo natural de evolução do entendimento, forma e estrutura da cidade e sociedade, estaremos a falar de uma diversidade de sentidos e de usos ao longo do tempo, nomeadamente, *espaço-entre*⁵⁸, espaço de infraestrutura, espaço exterior (interior à cidade), espaço de passagem, espaço público, espaço de estar, espaço de encontro e convívio, entre outros. E atualmente, o que é que a rua pode representar na cidade contemporânea?

Nos centros das cidades, nomeadamente nas europeias, as ruas são, normalmente, antigas, estreitas, de sentido único e com passeios pequenos. Muitas vezes, é nos passeios que vários elementos se posicionam, nomeadamente, iluminação pública, estações de lixo, árvores, lugares de estacionamento, observando-se frequentemente



15

A Rua como Espaço Coletivo. Rute Mendes, Praga, 2019.

56 PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro, Cabral, João, *Políticas Urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003, p. 71-73

57 KORTOF, Spiro, *The City Assembled: The Elements of urban form through history*, London: Thames and Hudson, 1992, p.189; Traduzido do original: *The history of the street has yet to be written, either as urban form or as institution. It should, of course, be both. For on the one hand, the street clearly belongs to the history of architecture and urban design in the strict sense of physical fact. The street is an entity made up of a roadway, usually a pedestrian way, and flanking buildings. How each one of these is articulated, how they interact, in what ways the design of the street walls is controlled and guided these are questions of form pure and simple. There is the matter of sidewalks; of street furniture; of paving; of trees and greenery each with its own, as yet very incompletely known, story.*

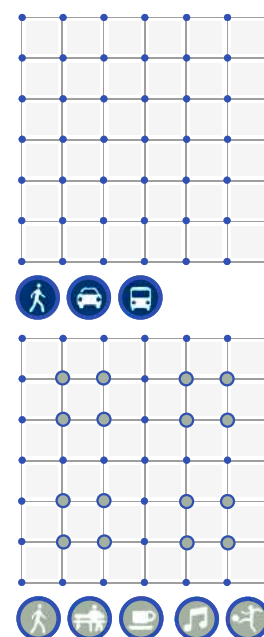
58 Consideramos como *espaços-entre* os *espaços* que surgem como momento de transição entre duas realidades distintas, quer sejam físicas, visuais ou emocionais. De acordo com Aldo van Eyck, para a arquitetura ser adequada à esfera humana, cujo é imperativo, deve debruçar-se sobre os *espaços-entre*, onde as pessoas se encontram e onde têm oportunidade de permanecer. A arquitetura deve dar forma ao espaço que dá uma imagem à mente. (Isto só acontece quando um *espaço* se torna um *lugar*.) Para Van Eyck, o *espaço* que reside na imagem mental do indivíduo, é lugar e que o tempo é momento.

VAN EYCK, Aldo em NEWMAN, Oscar, *CIAM '59 in Otterlo*, Stuttgart: Karl Krämer Verlag, 1961, p.33

uma subalternização da sua vocação de circulação pedonal. Neste tipo de tipologia, o protagonista deixa de ser a circulação pedestre.⁵⁹ A circulação viária e estacionamento reclamam protagonismo, impondo-se na programação e configuração do espaço público. Se a cidade não tiver infraestrutura que supra todas as necessidades, e em particular ao nível de estacionamento, encontramos ruas com veículos a obstruir a circulação viária e pedonal. Por outro lado, a construção de estacionamentos em massa tende a desarticular o tecido urbano e a comprometer a possibilidade da criação de novos espaços coletivos de qualidade. Se identificarmos o indivíduo como ponto fulcral no pensamento da rua da cidade contemporânea, teremos soluções positivas no sentido da sua mobilidade e no sentido social e coletivo que a rua transporta.

Barcelona é, hoje, uma cidade com uma estrutura clara e coerente, que foi planificada por Ildefons Cerdá, em 1860. Sendo espectável a promoção de circulação pedestre, em vez da circulação automóvel, não é o que acontece. Segundo o documentário *Cidades Impossíveis* sobre a cidade de Barcelona, 60% do espaço disponível é dedicado aos automóveis. Em 1987, Salvador Rueda, atual diretor da Agência de Ecologia Urbana de Barcelona, teve a ideia de reorganizar o funcionamento da cidade em *super quarteirões* onde se reduziria o espaço dedicado aos carros, na tentativa de promover espaços coletivos de qualidade. O *super quarteirão* é constituído por 9 quarteirões onde o trânsito é reduzido a bicicletas, à circulação de veículos de moradores e para cargas e descargas. O restante espaço foi devolvido às pessoas com parques, jardins, espaços para atividades ou simplesmente espaço livre que foi arborizado, tendo sido, ainda, criados espaços de horta.⁶⁰ A estratégia de intervenção teve por objetivo reduzir os níveis de ruído da cidade, diminuir a emissão de dióxido de carbono, mas principalmente promover a vida ao ar livre, a mobilidade pedestre e as *soft mobilities*.⁶¹ Após a implementação da estratégia proposta em 20 *super quarteirões*, importa identificar os efeitos e avaliar o impacto. Numa primeira análise, os donos de estabelecimentos comerciais, localizados nas ruas envolvidas na estratégia de intervenção, manifestaram perda de oportunidade para o negócio, pela redução de acesso rápido que a estratégia propõe. No entanto, o impacto foi bastante positivo. As ruas ganharam outra vida, encheram-se de atividades e pessoas. São, agora, *espaços coletivos* onde não existe o perigo da proximidade dos veículos, o que favorece o percurso pedestre. Por outro lado, são espaços onde os habitantes têm interesse em permanecer e onde estão confortáveis, assim como um espaço que promove o encontro e convívio diversos.⁶²

Importa entender que a rua é mais do que a sua componente circulatória e deve



16

Plano de mobilidade urbana de Barcelona,
Ajuntament de Barcelona, Barcelona,
2013-2018.

59 VALLE, Daniel Casas, conferência internacional *The Future Design of Streets*, Porto, 18 novembro, 2022

60 *Cidades Impossíveis, Episódio 3: Barcelona | uma cidade sem carros*, 5 julho 2022; Disponível em https://www.youtube.com/watch?v=CO-kD_IsD8c&ab_channel=CidadesImposs%C3%ADveis (aderido a 4 julho 2023)

61 Entende-se como *soft mobility* o transporte de bens e pessoas sem meios a motor. Disponível em <https://www.carrentalgateway.com/glossary/soft-mobility/> (aderido a 4 julho 2023)

62 *Cidades Impossíveis, Episódio 3: Barcelona | uma cidade sem carros*, 5 julho 2022; Disponível em https://www.youtube.com/watch?v=CO-kD_IsD8c&ab_channel=CidadesImposs%C3%ADveis (aderido a 4 julho 2023)



assegurar outras funções e propiciar outros usos que possam contribuir para a construção de um ambiente urbano qualificado. Assim, a rua é espaço de circulação, de transição, de encontro, e de acesso aos demais espaços coletivos e privados, assim como propiciadora de permanência e atividade. Neste sentido, é fundamental encontrar formas de organizar as diferentes funções a que cada um deve dar resposta de maneira a criar ambientes seguros para todos os cidadãos, que neles se deslocam, que as percorrem ou que nelas permanecem.⁶³

As políticas urbanas que dão prioridade ao automóvel acentuam a segmentação urbana e promovem desenvolvimentos urbanos negativos, geradores de conflitos e que são responsáveis pela descaracterização, desumanização e desqualificação das cidades.⁶⁴ Este fenómeno causa a perda de espaço para o uso coletivo da cidade. Num estudo feito ao crescimento das cidades francesas por volta do ano 2000, mencionado por Borja e Muxí, foi descoberto que, entre 1950 e 1975, a população duplicou, enquanto que a superfície da cidade aumentou 25%. Contrariamente, entre 1975 e 1990, a população aumentou apenas 25% e a superfície de cidade duplicou.⁶⁵ Consequentemente, a rede de vias de circulação também aumentou, maioritariamente como um acréscimo negativo. Um exemplo deste fenómeno é a cidade de São Paulo, onde é notório que *mais vias significam pior circulação e significam menos cidade*.⁶⁶

Em 1970 foi construído o Elevado Costa e Silva, em São Paulo, chamado atualmente de Via Elevada presidente João Goulart. É vulgarmente conhecido por *Minhocão*, pela sua extensão de 3,4 quilómetros atravessando grande parte da cidade, de oeste até ao centro. Esta intervenção tinha o claro objetivo de aumentar o sistema viário da cidade, promovendo uma grande via estrutural, novos acessos e até a diminuição do trânsito em outras vias. Apesar deste objetivo ter sido bem-sucedido, a nova via provocou a segregação dos espaços envolventes. Todo o espaço público, à cota inferior

17

Uma criança joga à bola numa das zonas tranquilas de Sant Antoni. Barcelona, Edu Bayer, 2020.

63 BORJA, Jordi, MUXÍ, Zaida, *El espacio público: ciudad y ciudadanía*, Barcelona: Electa, 2003, p. 87

64 *Ibidem*, p. 27

65 *Ibidem*.

66 *Ibidem*, p. 28

do *Minhocão*, perdeu qualidade começando a ser mau frequentado e até perigoso. O ruído e poluição acrescidos, a diminuição de luz natural, visibilidade e de acesso tornou os espaços inutilizáveis. A nova via afetou também as habitações que se encontram à sua cota. Assim, em 2019 a Prefeitura do Estado de São Paulo iniciou uma estratégia que tem como objetivo diminuir os efeitos negativos do *Minhocão*, restringindo o circuito dos veículos uma vez por semana. A via rápida de quatro faixas passou a ser usada como um uma rua pedestre, e parque durante algumas horas da noite e aos fins de semana.⁶⁷ Trata-se de uma zona de 900 metros de comprimento ao qual se deu o nome de *Parque Minhocão*. A circulação automóvel não autorizada durante esse período, permite que o espaço seja ocupado por famílias, que dele se apropriam, instalando pontualmente mobiliário de jardim como cadeiras e até piscinas insufláveis. Fazem-se vários tipos de atividades, designadamente praticar *skate*, andar de bicicleta e patins e, no geral, veem-se sempre pessoas a fazer exercício físico. *Passear lá é muito engraçado, porque os prédios estão tão perto, que acabas por interagir com as pessoas que estão dentro de casa, como se estivesses a passar por elas num parque.* – disse-me um amigo que viveu em São Paulo.

Apesar desta solução contribuir para a mitigação do problema criado por esta via de intensa circulação rodoviária, não é a solução ideal e já se pensa de demolir a via. O gesto, de resgatar estruturas viárias e torná-las parte do ambiente urbano, tem vindo a ser muito bem aceite pelos cidadãos. Fica evidente uma crescente valorização e procura pelo espaço público, principalmente no centro de grandes cidades como Barcelona e São Paulo, que aumentam todos os dias. Se, por um lado, a circulação automóvel assenta num um estilo de vida mais individual, por outro, a aposta na circulação pedonal favorece a estruturação de relações sociais entre os habitantes que são essenciais para a qualificação de vida nas cidades.



18
O trânsito do Minhocão. Karime Xavierl, São Paulo, 2020.

19
Minhocão ao domingo. Gabriel Cabral, São Paulo, 2021.

⁶⁷ VALENTIM, Fábio, *Um Guia de Arquitetura de São Paulo: doze percursos e cento e vinte e quatro projetos*, São Paulo: Escola da Cidade, 2022 (3ª edição), p. 36-47

A FRAGMENTAÇÃO DO ESPAÇO COLETIVO

Por ação dos novos sistemas de mobilidade, entre outras razões, as cidades europeias tendem a *evoluir para aglomerações extensivas, fragmentadas ou dispersas*, como já foi referido.⁶⁸ Por um lado, a expansão da cidade provoca dois processos, designadamente, reurbanização das periferias e revitalização do espaço público pré-existente. Por outro lado, na maioria das vezes, a reurbanização, revitalização e renovação do espaço público não complementam o sistema de mobilidade existente, assim como estas estratégias falham em interligar-se, traduzindo-se em intervenções pontuais e desconectadas que promovem a fragmentação do Sistema de Espaços Coletivo.

No processo de evolução e expansão, a cidade tende, também a ultrapassar o modelo *uma cidade - um centro*, que a caracterizava. Segundo Nuno Portas, *A lógica de localização das várias funções direcionais já não coincide necessariamente com aquilo que o velho centro ainda pode oferecer em condições vantajosas*.⁶⁹ Deste modo, a **crise de centro**, assim chamada pelo mesmo autor, favorece a depreciação da imagem do centro e dá lugar a vários outros problemas, nomeadamente a fragmentação e degradação da imagem e do espaço público, a dispersão de atividades e o sentimento de insegurança. A transição da cidade monocêntrica para uma cidade policêntrica dificulta o processo de reconhecimento e estabelecimento de identidade, anteriormente mencionados, assim como provoca a construção de um sistema de centralidades que atue como uma rede estruturante da cidade contemporânea.⁷⁰

As **intervenções pontuais e fragmentadas** no espaço coletivo da cidade, a que nos referimos, são as que consideramos que não contribuem para uma estruturação, caracterização e qualificação do tecido urbano, dando-lhe unidade e coerência. Muitas vezes, estas intervenções baseiam-se na resolução de apenas um ou dois problemas. O objetivo será que os projetos de intervenção na malha urbana sejam sempre pensados em diferentes escalas, resolvendo os problemas e solicitações específicas que se colocam, mas que possam contribuir positivamente para a imagem e funcionamento global da cidade.

Os **atos de privatização e segregação** dos espaços coletivos, acabam por impedir o acesso livre a todas as partes do mesmo, comprometendo a liberdade e os direitos do cidadão. O direito ao acesso ao espaço público, como diz Jordi Borja e Zaida Muxí, é a última instância de direitos do cidadão, devendo estar ao alcance de todos.⁷¹ Substituir espaços públicos por espaços privados aos quais não é dado livre acesso em nome da segurança, limpeza e bom uso é empobrecedor e limitar do acesso à cidade.⁷² A oportunidade de relação entre cidadãos que têm vidas, culturas, etnias, géneros e

68 Portas, Nuno, *Políticas Urbanas. Tendências, estratégias e oportunidades*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003, p. 96

69 *Ibidem*, p. 98

70 *Ibidem*.

71 BORJA, Jordi, MUXÍ, Zaida, *El espacio público: ciudad y ciudadanía*, Barcelona: Electa, 2003, p. 19

72 *Ibidem*, p. 93

idades diferentes deve ser valorizada e reivindicada, mas sendo aceitável evocar a insegurança como argumento contrário.

Vazio urbano é o conceito que alberga as características de um espaço sobra, espaço expectante e *espaço-entre*, quase sempre descaracterizado e mesmo abandonado. São espaços que não apresentam programa, função ou intenção. Muitas vezes acabam por ser usados por indivíduos e neles desenvolvem atividades inseguras ou desadequadas, que reforçam a sua desvalorização e caráter marginal que muitas vezes adquirem.

A fragmentação *condena a cidade como lugar ou sistema de lugares significativos, como lugar de heterogeneidade e como lugar de encontro*.⁷³ Os problemas que emergem simultaneamente, nomeadamente, a crise de centro; as intervenções pontuais e descaracterização do Sistema de Espaços Coletivo; a crescente adoção de soluções que assentam na privatização dos espaços de utilização coletiva, sem que exista uma estratégia que dê coerência e sentido ao conjunto dos espaços de utilização coletiva, sejam de domínio público ou privado; e o uso inadequado dos vazios urbanos, existentes tendem a interligar-se, sendo tanto causa como efeito da fragmentação que se vai evidenciando. Estas características, em conjunto, contribuem para a construção de uma cidade insegura, a cidade que não promove a inclusão para todos e a cidade que não promove o sentimento de pertença.

Tendo em conta o exposto, consideramos que, no futuro, o desenho para o espaço coletivo deverá ser capaz de recuperar uma dimensão simbólica, para que os cidadãos se identifiquem com os espaços e que eles se possam constituir como referências urbanas. Da mesma forma, deverá promover locais de oportuno cruzamento e encontro, como marcos cívicos, ou seja, dotar os espaços de monumentalidade, multifuncionalidade, assim como criar lugares de encontro e de expressão coletiva. O espaço deverá ainda interligar funções predominantes como comércio, serviços, equipamento e a habitação. Por fim, deverá ser acessível a todos, nos domínios público ou privado, garantindo o acesso a todos os cidadãos, cuidando o acesso a cidadãos com mobilidade condicionada. Um bom desenho de *espaço coletivo* é indicador da qualidade urbana.⁷⁴

Uma área urbana flexível no seu desenho e, consequentemente, nos seus usos, está melhor equipada para evoluir com a sociedade. A polivalência pressupõe a adequação do espaço a todos os géneros, grupos de idades, e grupos de culturas e etnias.⁷⁵ Como já referia Octávio Lixa Filgueiras, (...) *já não se trata, como ainda era possível supor na primeira metade do século, de uma ética de alguma maneira exterior, aditiva à linguagem arquitetónica, mas sim, de uma ética interna, estrutural, desde logo*

73 BORJA, Jordi, MUXÍ, Zaida, *El espacio público: ciudad y ciudadanía*, Barcelona: Electa, 2003, p. 31

74 *Ibidem*, p. 17

75 *Ibidem*, p. 65

*implicada na própria linguagem e com ela coincidente.*⁷⁶, o que significa que importa planejar e investir em mudanças bem fundadas nos objetivos futuros.

OBJETIVOS FUTUROS

Neste contexto, impõe-se a definição de estratégias e princípios de intervenção, suportadas por políticas e instrumentos de planeamento urbano centrados na definição de intervenções coerentes e conscientes das necessárias relações para com a envolvente, que não menosprezem os (*sítios*) *ancorantes*.

Sónia Lavadinho, antropóloga e geógrafa portuguesa, tem vindo a desenvolver estudos sobre a mobilidade sustentável na cidade. No congresso *The Future Design of Streets*, realizado em 2022, Lavadinho apresentou um conjunto de ideias numa comunicação intitulada de *Da Cidade Funcional a uma Cidade Relacional*.⁷⁷ Tratava-se de discutir as características de uma cidade com condições para apoiar as pessoas que a habitam. Dos sete objetivos que apresentou, salientamos apenas três que se prendem com o enfoque que temos vindo a apresentar, designadamente *The Togetherness City*, e a segunda de *The Outdoor City* e, a terceira de *The Family-Friendly City*.

The Togetherness City é uma estratégia que traduzimos para *A Cidade do Encontro*. O conceito enfatiza a importância de promover atividades sociais e comunitárias, assim como a inclusão nos espaços urbanos. A estratégia prioriza a criação de espaços onde as pessoas se encontram, interagem e constroem relações, criando, um senso de pertença e identidade coletiva.

The Outdoor City, ou a *Cidade da Vida no Exterior*, prende-se com a importância de se promoverem encontros, mencionados anteriormente, em contacto com a natureza, mesmo se se tratar do centro de cidade, onde, muitas vezes não existe um número de áreas verdes, muito significativo. Este conceito propõe espaços coletivos que estejam em contacto com um sistema e ambiente natural estando presentes elementos como a água, árvores, outras plantas e seres vivos que lhes possam estar associados.

The Family-Friendly City, que traduzimos para *A Cidade Multigeracional*, representa uma estratégia que promove a cidade como um espaço seguro para todas as idades, na qual se possam desenvolver atividades que envolvam netos e avós, pais e filhos.

Em suma, a visão defendida por esta investigadora assenta na programação e estruturação das cidades, priorizando a vida em comunidade, valorizando o espaço ao ar livre e a relação com a natureza, promovendo um necessário e saudável encontro entre todas as pessoas. A descrição da *Cidade Relacional* parece utópica, cujas ideias se tendem a dissolver em projetos mais ou menos impactantes espalhados pelo mundo. A verdade é que, segundo Sónia Lavadinho, pequenas soluções podem ser o primeiro passo a dar. O objetivo desta discussão passa por primeiro, tornar a dar visibilidade aos problemas e sensibilizar para a necessidade de mudança. Em segundo, começar a



20
Sem título, Krystal Kenney, sem data.
2015. **The Togetherness City**.

21
Sem título, Marie Shopie Tekian, Paris,
2015. **The Outdoor City**.

22
Playground. Aldo van Eyck, Amesterdão,
sem data. **The Family Friendly City**.

76 FILGUEIRAS, Otávio Lixa, *Da Função Social do Arquitecto: para uma teoria da responsabilidade numa época de encruzilhada*, 2ª edição, Porto, E.S.B.A.P., 1985, p.3

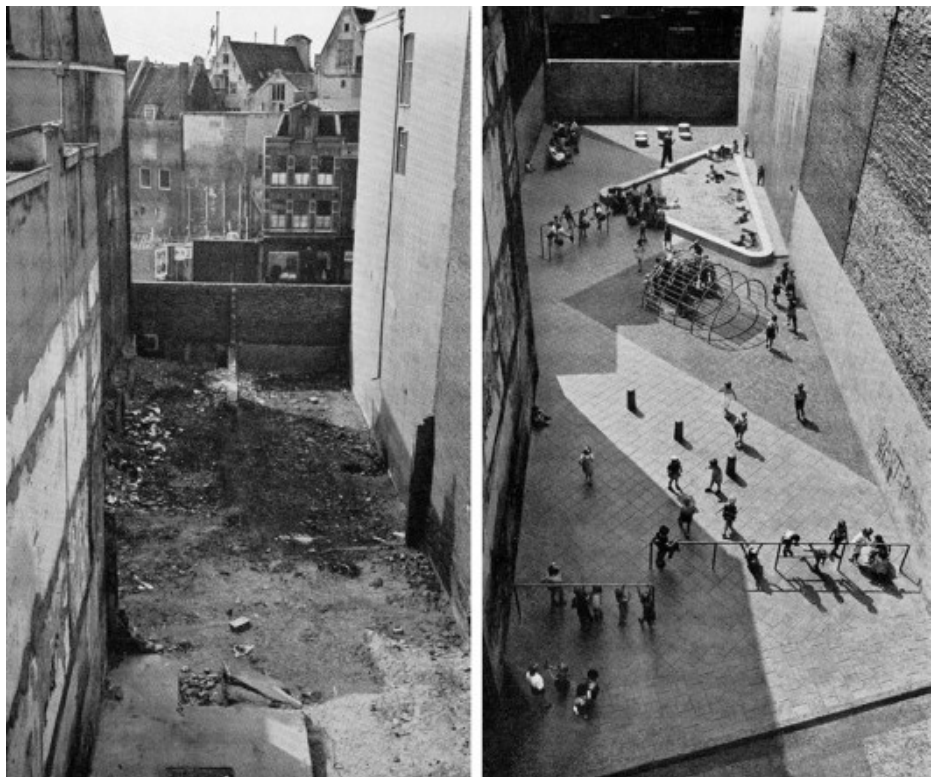
77 LAVADINHO, Sónia, conferência internacional *The Future Design of Streets*, Porto, 18 novembro, 2022

planejar o futuro do espaço coletivo de maneira a torná-lo único e coeso.

Conclui-se que um espaço coletivo bem conseguido, dá resposta aos três tipos de desafios que destacamos no início deste capítulo: designadamente os urbanísticos, como uma aglomeração humana funcional com diversidade social; os políticos, como lugar de poder, de participação e de representação e socioculturais; e os socioculturais como lugar protetor e que promotor um sentido de cidadania.⁷⁸

78 BORJA, Jordi, MUXÍ, Zaida, *El espacio público: ciudad y ciudadanía*, Barcelona: Electa, 2003, p. 97

23
Criação de espaço lúdico. Aldo van Eyck,
Dijkstraat, Holanda, 1954



parte II

Caso de Estudo: o Bairro do Regado

4. O CASO DE ESTUDO

No contexto do estudo e compreensão dos diferentes desafios e problemáticas da cidade contemporânea, importa convocar diferentes escalas, designadamente *desde o objeto que se desloca no ambiente, à edificação que o designa, à urbe que o relaciona em definitivo com o território que excede*⁷⁹, nas quais estão implicados diversos intervenientes e um conjunto alargado e diversificado de questões. Através de um estudo de caso na cidade do Porto, analisaremos os desafios que se colocam na contemporaneidade, com o objetivo de sintetizar e ensaiar teorias e princípios de intervenção. Da mesma forma, procuraremos focar situações concretas que levantam questões e problemas relevantes que, apesar de responderem a uma circunstância específica, poderão ser exemplo, informando outras situações.

Tendo em conta o exposto, colocamos o foco da reflexão na necessidade de repensar a acessibilidade da cidade à escala humana, introduzindo problemáticas da cidade atual na sua conceção, assim como na sua relação com quem a habita. Deste modo, foi selecionado como caso de estudo, o Bairro do Regado, localizado numa área periférica relativamente ao centro da Cidade do Porto. Ao longo deste capítulo, procuraremos enquadrar o mesmo, nomeadamente o contexto temporal e político em que foi projetado e construído, no âmbito do *Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, de 1956*, e no contexto de implantação no qual se localiza.

79 PORTAS, Nuno, *A Cidade como Arquitetura*, Lisboa: Livros Horizonte, 1969, p. 9

O PROBLEMA DA HABITAÇÃO NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX

Durante a primeira metade do séc. XX, Portugal passou por um célere processo de urbanização e consequente mudança da sociedade. No contexto da Revolução Industrial foram criadas várias oportunidades de emprego na cidade que estão na origem do êxodo rural das populações que procuravam uma vida melhor, e no crescimento rápido e descontrolado da cidade, tanto a nível populacional como urbano.

As condições de habitação da classe trabalhadora eram bastante precárias, e muitas pessoas viviam em habitações clandestinas feitas por si, de materiais frágeis. Ao mesmo tempo, as habitações tinham falta de diversas condições essenciais, nomeadamente água potável, saneamento básico adequado, luz e ventilação naturais. Estas casas eram, muitas vezes, referidas como estruturas insalubres e perigosas, sendo causa da propagação de várias doenças.⁸⁰

Nos novos empregos, a classe operária recebia um rendimento mensal que, segundo Eliseu Gonçalves, no livro *A Habitação social na Transformação da Cidade. Sobre a génese e efeitos do "Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto de 1956"*, não lhe permitia uma vida com qualidade semelhante à das famílias portuenses. Este facto, nota-se na diferença entre as suas habitações, passando a existir uma nova classe social. A elevada e rápida procura de habitações, por famílias com poucas posses, deu origem ao conhecido problema criado pela proliferação de habitações baratas e com condições precárias e pouco dignas. As soluções referidas baseavam-se na *sobreocupação de casas existentes*, explorando o interior de quarteirões de habitações de classe média, criando, como refere Eliseu Gonçalves, *filas de casas pequenas, baratas e insalubres*.⁸¹



24
Ilhas na cidade do Porto. Autor desconhecido, Porto, 1970.

As *ilhas*, assim chamadas, eram e ainda são uma face escondida, mas com particular impacto na cidade. Na planta da cidade do Porto que Augusto Telles Ferreira desenha em 1892, as *ilhas* aparecem destacadas. Por volta de 1900, o médico portuense Ricardo Jorge, dá-lhes reconhecimento, na medida em que se interessa e preocupa com o bem-estar geral da população. Como referido, as habitações com estas características tornaram-se *focos de insalubridade*⁸² e uma questão de *suma importância na ordem moral, social e política*.⁸³ Ricardo Jorge foi responsável por algumas propostas da reforma de cariz higiénico *contra o atraso sanitário das urbes*⁸⁴, trabalhando em coordenação com a Câmara Municipal do Porto. Dez anos após a Implantação da

80 GONÇALVES, Eliseu, *O alojamento operário portuense nas primeiras décadas do século XX: da Casa Familiar ao Bloco Comunitário*, in PEREIRA, Virgílio Borges, *A Habitação social na Transformação da Cidade. Sobre a génese e efeitos do "Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto de 1956"*, Porto: Edições Afrontamento, 2016, p. 11

81 *Ibidem*.

82 *Plano de Melhoramentos 1965-1966*, Porto: Câmara Municipal do Porto, 1966, p. 5

83 *Ibidem*.

84 GONÇALVES, Eliseu, *O alojamento operário portuense nas primeiras décadas do século XX: da Casa Familiar ao Bloco Comunitário*, in PEREIRA, Virgílio Borges, *A Habitação social na Transformação da Cidade. Sobre a génese e efeitos do "Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto de 1956"*, Porto: Edições Afrontamento, 2016, p. 11

República, começam a concretizar-se soluções que visavam dar uma resposta ao problema da Habitação na cidade, nomeadamente os Bairros Operários. Segundo o documento publicado pela Câmara Municipal do Porto, em 1966, intitulado de *Plano de Melhoramentos: 1956-1966*, todos os esforços desenvolvidos no sentido de melhorar as condições de vida da classe operária tinham produzido resultados fracos e praticamente irrelevantes no tratamento do problema. Apesar disso, tudo o que foi considerado teve impacto na discussão que tomou lugar nos anos que se seguiram.

Segundo inquéritos já realizados em 1939 pelos serviços camarários, aproximadamente 45 mil pessoas viviam em *ilhas*. Face à dimensão do problema, entre 1940 e 1955, foi desenvolvido um **Plano de Salubridade** que focava na avaliação das famílias e respetivas habitações que se consideravam com poucas condições e na estratégia de realojamento, equacionando-se o número de casas a construir. Segundo João Queirós, tratava-se também de um *plano integrado de urbanização*⁸⁵. É no contexto da concretização deste plano que se inscrevem o Bairro São João de Deus, o Bairro Rainha D. Leonor e o Bairro das Condominhas. O *Plano de Salubridade* não terá atingido por completo os resultados pretendidos, mas foi essencial no contexto da promoção de habitação e de melhores condições de vida na cidade do Porto, informando o já referido **Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto** que viria a ser aprovado e posto em prática no ano seguinte.

Assim, em 1956, o *Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto* nasce em continuidade com a estratégia e experiência anterior. O *Plano* referido fitava a construção de edifícios habitacionais com rendas reduzidas, para famílias provenientes de *ilhas* ou outras habitações com condições precárias. Pretendia-se, simultaneamente, contribuir para a resolução do problema da habitação e, como referido, para a regeneração e requalificação dos quarteirões sobre ocupados no centro da cidade. Ou seja, as habitações antigas seriam demolidas e o seu espaço reabilitado, assim como a malha urbana adjacente. Este era, por isso, mais do que um plano de habitação, havendo preocupação com o desenho do espaço coletivo. Na vertente urbana do plano, segundo João Queirós, os objetivos eram três: a criação e tratamento de zonas de expansão, resolvendo o congestionamento das zonas centrais da cidade; a remodelação das zonas após a demolição de edifícios; e a urbanização da zona do Campo Alegre e da nova ponte, e o tratamento dos acessos aos novos bairros, a par do tratamento dos sistemas de circulação das zonas centrais da cidade.⁸⁶

A escolha do local de implantação dos diferentes conjuntos seria estratégica, enquadrando-se em critérios específicos, designadamente: serem terrenos de aquisição ou expropriação barata, ou mesmo já pertencentes à Câmara Municipal e serem locais próximos a arruamentos, condutas de abastecimento de água, saneamento e de

85 QUEIRÓS, João, O "Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto" de 1956: enquadramento político-social e elenco de realizações, in PEREIRA, Virgílio Borges, *A Habitação social na Transformação da Cidade. Sobre a génese e efeitos do "Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto de 1956"*, Porto: Edições Afrontamento, 2016, p. 45-51

86 *Ibidem*.



0m 1km



25

Planta de Localização dos bairros
construídos segundo o *Plano de
Melhoramentos para a Cidade do Porto,
1956-1966*. Imagem de 25 novembro de
2018, Google Earth.

- 1 Bairro do Bom Sucesso, 1956-58;
- 2 Bairro Pio XII, 1957-58;
- 3 Bairro do Carvalhido, 1957-58;
- 4 Bairro da Pasteleira, 1958-60;
- 5 Bairro do Outeiro, 1958-65;
- 6 Bairro da Agra do Amial, 1958-61;
- 7 Bairro do Carriçal, 1959-1961;
- 8 Bairro Fernão de Magalhães, 1959-60;
- 9 Bairro São Roque da Lameira, 1959-66;
- 10 Bairro Fonte da Moura, 1960-62+1964;
- 11 Bairro do Cerco do Porto, 1961-63;
- 12 Bairro do Regado, 1962-64;
- 13 Bairro Eng. Arantes e Oliveira, 1963-65.

eletricidade.⁸⁷ Os terrenos do Bairro Bom Sucesso e o Bairro Pio XII são exemplo de terrenos municipais sobranes com estas características, um dentro do perímetro que define o anel central da cidade do Porto e outro na sua periferia, respetivamente. Deste modo, alguns dos terrenos seriam fora do perímetro da cidade, sendo considerados como oportunidade de a expandir de maneira uniforme e controlada, a partir da necessária construção de novas vias que lhes garantiam o acesso. Da mesma forma, a sistematização das soluções de construção e os materiais usados deviam contribuir para uma economia de custos. Assim, estes critérios permitiam um processo mais barato a longo prazo.

Nos anos que se seguem, de 1961 a 1963, dá-se a construção dos maiores bairros do *Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto*, designadamente, o Bairro do Cerco do Porto, o Bairro do Regado e o Bairro das Campinas. O plano atingiu o seu objetivo, tendo criado 6.072 fogos em apenas 7 anos.

⁸⁷ *Plano de Melhoramentos 1965-1966*. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1966, p. 26

ENQUADRAMENTO URBANO DO BAIRRO DO REGADO

O projeto do Bairro do Regado começa a desenvolver-se em 1961 e é construído entre 1962 e 1964. O Bairro do Regado é um exemplo de ocupação de terrenos camarários sobranceiros, neste caso numa zona adjacente a uma nova via estruturante da cidade. O terreno situa-se limitado a oeste e a sul pela Via Norte [1]⁸⁸ e pela Via de Cintura Interna [2], respetivamente. Segundo a memória descritiva do documento *Projeto de Construção e Urbanização*, de 1962, o Bairro do Regado é projetado em simultâneo com a nova Via de Cintura Interna [2], sendo que esta obra assegura a acessibilidade do Bairro, assim como a sua relação com o centro da cidade. Simultaneamente, de acordo com o documento referido, as obras dotavam a zona de um *aspeto urbano e representativo* da cidade, sendo uma das suas cinco entradas para a mesma. O avanço urbano da zona do Bairro do Regado, na altura da sua construção, por si só, foi considerado um avanço positivo na evolução da Cidade do Porto.⁸⁹

Se, por um lado, a poente e a sul, o bairro estava limitado pela Via Norte [1] – cujo início de obras data de 1959 – e VCI [2] – construída em 1963 –, pelo outro, a norte, estava limitado pelo Bairro do Amial, construído entre 1958 e 1961. Este bairro organiza-se em quarteirões de comprimento e largura semelhantes entre si, em ruas quase sempre paralelas. O Bairro do Amial é constituído, maioritariamente, por habitações unifamiliares, transmitindo uma imagem muito diferente do bairro que constitui o nosso caso de estudo.

Por sua vez, o Bairro do Regado tem uma forma em 'L' da qual advém um princípio de implantação irregular. A implantação da maioria dos blocos de habitação é estabelecida segundo os princípios Modernos de orientação solar nascente-poente, admitindo implantações de orientação norte-sul em algumas situações que, pela circunstância excecional, tal inversão impôs. Os bairros contruídos no âmbito do *Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto* têm características físicas e formais bastante diferentes, contudo, transportam uma ideia e princípios comuns. Esta é a ideia, também baseada nos princípios do Movimento Moderno, que considera a importância da existência de espaços coletivos exteriores, que possam contribuir para a promoção do bem-estar dos habitantes.

Na sua maioria, a linha da VCI [2] que contacta com o Bairro do Regado representa um limite físico entre este e a cidade, com exceção de alguns pontos de atravessamento. Existem dois pontos principais de acesso ao bairro, não sendo os acessos exclusivos. O primeiro é a Rua do Amial [3], que une a Estrada da Circunvalação ao Jardim da Arca de Água, e o segundo é a Rua Abade Correia da Serra [4], em passagem desnivelada no cruzamento com a VCI [2]. Esta rua conecta a Rua Carlos Amarante [5] à Rua de Silva Porto [6] e, consequentemente à Rua de Monsanto [7].

⁸⁸ As ruas mencionadas no texto encontram-se respetivamente identificadas na Planta *Análise / Enquadramento Urbano*, na p. 54.

⁸⁹ Projeto das Construções | Memória Descritiva e Justificativa | Fevereiro 1962. Câmara Municipal do Porto, Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Repartição de Empreendimentos Urbanísticos. In Arquivo Municipal do Porto: Arquivo Geral, DMESG.7897 (documento original)



26
Bairro do Amial, à esquerda e Bairro do Regado à direita, vista oeste-este. Autor desconhecido, Arquivo GISA, **1966**.

27
Análise de **Sistema de Vias** do entorno do Bairro do Regado. Imagem de 25 novembro de 2018, Google Earth.

Eixos viários Estruturantes de entrada e saída da Cidade do Porto, 1813

Eixos viários Estruturantes de entrada e saída da Cidade do Porto, 2023

Linha Ferroviária

0m 200m 500m 1km



Na área em estudo, adjacente ao Bairro do Regado, existem alguns espaços públicos relevantes, nomeadamente o Jardim de Arca de Água [A], como visto anteriormente. Este é um espaço com muita vegetação, com árvores de folha caduca, sendo muito sombreado no verão. O jardim contempla a existência de uma área dedicada a parque infantil, um lago, vários percursos e ainda vários elementos que viabilizam permanência, designadamente bancos. Existe também o Jardim, ou, o designado [B] Espaço de Recreio Infantil do Amial. Este é um espaço, maioritariamente, dedicado a atividades lúdicas infantis. Neste espaço, existe uma estrutura de Compostagem Comunitária, do lado da Rua Flor de Rosa [8]. Esta é uma rua de três vias que nos leva até ao Largo de Palmira Milheiro [C], que se trata de um pequeno jardim, usado principalmente como local de passagem, tendo poucos elementos que viabilizem e promovam a permanência. Na área, observam-se também vários terrenos baldios e por tratar. Ainda, a norte, identifica-se a existência de alguns terrenos agrícolas.

A área envolvente do Bairro do Regado caracteriza-se pela existência de diversos terrenos de área verde por tratar, alguns de uso agrícola e outros de área verde tratada, designadamente os jardins. Pela existência de três tipos de terrenos com edificado, que se encontram delimitados e caracterizados na *Planta de Análise da Envolvente do Bairro do Regado*.⁹⁰ Referimo-nos a Áreas de Edificado tipo Moradia, maioritariamente no Bairro do Amial; a Áreas de Edificado com Frente Contínua, ao longo da Rua do Amial; e a Áreas de Edificado com Blocos Isolados de Implantação, ou seja, de implantação não relacionada com o sistema de vias principal, no Bairro do Regado e numa grande área a poente da Via Norte.

Na área de estudo, identifica-se ainda a existência de dez edifícios de Equipamentos. Existem edifícios destinados a atividades de educação, tanto públicos como privados, de culto religioso e também equipamentos que se inscrevem na esfera cultural e social. Os equipamentos a nível da educação são a Escola Básica do 1º ciclo dos Miosóti [D], Escola Básica do 2º e 3º ciclo Pêro Vaz de Caminha [E], o Colégio do Amial [F], o Colégio Luso-Francês [G], a Universidade Fernando Pessoa [H], o Espaço 'Brincar e Inventar' - Creche e Jardim de Infância [I] e o Colégio Espinheira Rio [J].

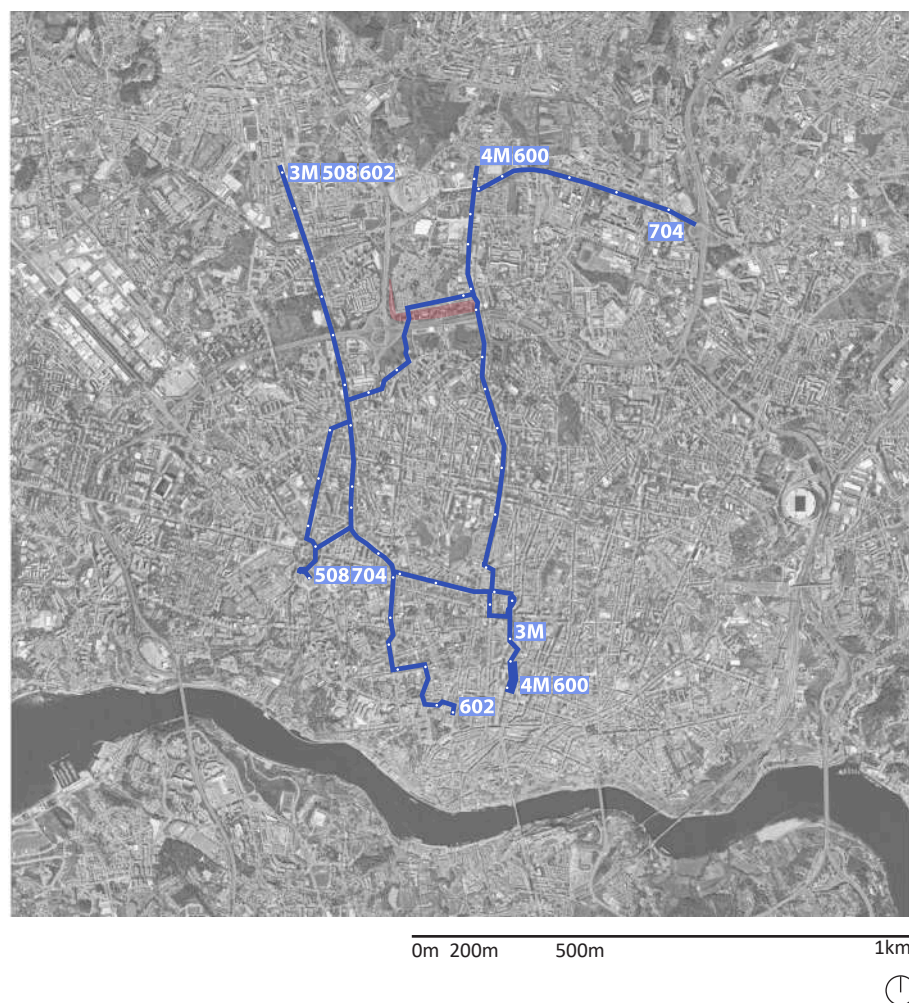
A nível de equipamentos religiosos identifica-se a existência de apenas um, a Capela de Nossa Senhora de Fátima [K], a qual se encontra no topo norte da Rua Abade Correia da Serra [4], uma das entradas no Bairro do Regado. No âmbito dos equipamentos culturais, identificamos o Auditório Francisco de Assis [L], inaugurado em 2021. Por fim, de cariz Socioeducativo, identificamos a existência do Centro Social do Bairro do Regado [M], da Obra Diocesana de Promoção Social no Porto que se divide em Lar de Idosos e em Jardim de Infância.

No que se refere à mobilidade urbana, destaca-se a existência de seis linhas de autocarros STCP que passam perto do Bairro do Regado, possibilitando a sua conexão

90 Plano diretor municipal: Mapas Interativos do Porto, Câmara Municipal do Porto; <https://portalgeo.cm-porto.pt/arcgis/apps/sites/#/mapas-do-porto/apps/507724d6cfeb4038b19e862b6ca8cb1f/explore>

com outras partes da cidade. As linhas são a 3M, que conecta a Avenida dos Aliados ao Aeroporto; 4M, ligando a Avenida dos Aliados à Câmara Municipal da Maia; 508, que liga a rotunda da Boavista ao Cabo do Mundo e ao Mar Shopping em Matosinhos; a 600, que conecta a Avenida dos Aliados à Barca, na Maia; a linha 602, ligando a Cordoaria e o Aeroporto-Via Padrão Moreira; e a linha 704 que liga a Rotunda da Boavista ao Largo da Codiceira. Apesar das diferentes linhas, elas partilham as três principais vias estruturantes desta área da cidade, designadamente a Rua do Amial, a Rua de Silva Porto, Rua Monte de Burgos.

Na sua extensão, a linha 4M e a linha 600 começam no mesmo ponto - Av. dos Aliados - e têm o mesmo percurso dentro da área de estudo, passando ambas pela [3] Rua do Amial. As linhas 508 e 704 começam juntas - na Rotunda da Boavista, separando-se posteriormente. A linha 704 segue um percurso diverso do 508, indo passar pela [7] Rua de Silva Porto e juntando-se ao percurso da 4M e 600. A linha 3M - inicia também percurso na Av. dos Aliados - encontra-se com a linha 602 - que vem da Cordoaria - e seguem o mesmo percurso, passando pela [22] Rua do Monte dos Burgos.



28

Representação das linhas de transporte público do entorno do Bairro do Regado, sobre imagem de satélite. Imagem de 25 novembro de 2018, Google Earth.

3M_ Av. Aliados - Aeroporto; 4M_ Av. Aliados - Maia (Câmara); 508_ Boavista - Cabo do Mundo (Via Mar Shopping); 600_ Av. Aliados - Maia (Barca); 602_ Cordoaria - Aeroporto (Via Padrão Moreira); 704_ Boavista - Cordiceira

29

Análise | Enquadramento Urbano

Áreas Verdes Públicas

Vazios Espectantes

Áreas de Edificado tipo Moradia

Áreas de Edificado tipo Blocos Isolados

Áreas de Atividade Económica

Equipamentos

Sistema de Vias

Paragens STCP

Limite do Bairro do Regado

Bairro do Regado

0m

50m

100m

200m

This is a detailed urban map of the Bairro do Regado area. The map uses a color-coded system to distinguish between different types of land use and infrastructure. A red dashed line delineates the boundary of the Bairro do Regado. Key streets are labeled with numbers in brackets, such as [1] Via Norte, [2] VCI, [3] Rua do Amial, [4] Rua Alameda Correia da Serra, [5] Rua do Eng. Carlos Amarante, [6] Rua de Vale Formoso, [7] Rua de Monsanto, [8] Av. Flor de Rosa, [9] Rua Florinha da Abrigada, [10] Rua Avelar Brotero, [11] Rua Jorge Gigante, [12] Rua Mário Bonito, [13] Rua Aurelio da Paz dos Santos, [14] Rua de Silva Porto, [15] Rua Delfim Maia, [16] Rua das Magnólias, [17] Rua Gravina, [18] Rua Hortências, [19] Rua Florinha da Abrigada, [20] Rua Missoins, [21] Rua da Telheira, and [22] Rua do Monte dos Buios. Various green spaces are labeled with letters A through J. The map also shows building footprints, public transport stops (indicated by blue dots), and other urban features like parks and open spaces.

5. O BAIRRO DO REGADO

*O bairro cheira a roupa lavada. É calmo e, se não fossem os carros da VCI, ouvir-se-iam apenas as crianças da creche. Ou pássaros.*⁹¹

Este capítulo estrutura-se em torno da análise e compreensão do Bairro do Regado. Neste sentido, serão feitas análises que incidem sobre a componente de espaço coletivo, designadamente o seu programa, configuração e caracterização, enquanto objeto do presente trabalho. Pretende-se estudar a evolução do espaço coletivo, desde a construção do bairro, nos anos 60, até à contemporaneidade, compreendendo as alterações mais ou menos pontuais que foram ocorrendo, assim como caracterizar o bairro como se encontra atualmente. Neste processo, identificam-se diferentes estratégias de desenho do espaço coletivo que colocam em evidência diferentes tempos aos quais estão associados diferentes problemas e necessidades. Num segundo momento, estudaremos o espaço segundo a perspetiva de quem o habita, de acordo com as características do mesmo. Por fim, procuraremos identificar o conjunto de desafios que resultam do processo de análise e síntese da informação que seleccionámos e extraímos.

91 Visita ao Bairro do Regado, 23 fevereiro, 2023

A EVOLUÇÃO DO BAIRRO: ENTRE 1961 E 2009

Desde a construção do Grupo de Moradias Populares do Regado até à contemporaneidade, assistiu-se a um conjunto de transformações internas e da sua envolvente que impuseram alterações à sua forma e vivência. Estas intervenções, deram-se segundo a evolução física que se desenvolvia na Cidade do Porto e diretamente ao redor do bairro, e, principalmente, segundo a evolução da sociedade como um todo. Importa, neste contexto, salientar o impacto da democratização do automóvel, na medida em que impôs mudanças no desenho do espaço público da Cidade do Porto, como em tantas outras cidades portuguesas, alterando as lógicas de mobilidade e acessibilidade.

Numa nota inicial, importa lembrar que os objetivos gerais que o projeto para o Bairro do Regado se propunha a cumprir, em 1961, baseavam-se em características de implantação, forma, orientação provenientes de ideias Modernas, nomeadamente a relação do edifício com o terreno em que se insere, com a luz solar e a relação entre edifícios criando um espaço coletivo amplo que pudesse contribuir para a qualidade de vida dos habitantes. Importava que o espaço coletivo promovesse um trânsito pouco denso, proporcionando ambientes seguros e agradáveis ao ar livre. Deste modo, importava dotar o espaço coletivo de condições de permanência e propiciadoras do desenvolvimento de atividades lúdicas, assim como de serviços, suprimindo algumas necessidades, nomeadamente a proposta de uma biblioteca, e a proposta de áreas de comércio em dois dos blocos de habitação.

Assim, o projeto do Bairro do Regado propunha a construção de 23 edifícios de habitação multifamiliar com um total de 722 fogos distribuídos por 18 edifícios de acesso múltiplo e 5 de acesso por galerias, com tipologias T4, T3, T2 e T1, respetivamente.

Passaremos a estudar o projeto do Bairro do Regado, a partir de redesenhos das plantas originais⁹² do seu projeto, entre 1961 e 1963, que permitem identificar com clareza a evolução do desenho do espaço coletivo do mesmo.

Em **setembro de 1961**, iniciaram-se os estudos para a área que viria a integrar a primeira fase do Bairro do Regado, que abarcava a parte oeste, até à Rua do Abade Correia de Sá, atualmente Rua Abade Correia da Serra [4]. Alguns meses depois, em **fevereiro de 1962**, iniciava-se a segunda fase, estendendo o bairro para nascente. Ao nível dos espaços exteriores, são projetados espaços coletivos generosos, como jardins e pequenas praças, assim como são mapeadas árvores e outras plantas de grande porte. Nesta altura, é também projetada a principal via de circulação do interior do bairro: a Rua Avelar Brotero [10]. No projeto de 1962, previa-se um total de 29 espaços dedicados a estacionamento, o que viria a mudar rapidamente nos anos seguintes. Nesta fase, são também projetados os volumes dos blocos com a determinada distribuição de fogos, diferenciando blocos com acesso múltiplo e blocos com acesso

⁹² Câmara Municipal do Porto, Direção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Repartição de Empreendimentos Urbanísticos, in Arquivo Municipal do Porto: Arquivo Geral, (desenhos originais) Cartografia identificada no Anexo: Bairro do Regado_Cartografia.

por galeria. Por fim, a planta de 1962, relativa à segunda fase, apresenta a intenção de dotar o bairro de um conjunto de equipamentos, designadamente um Centro Social e uma Biblioteca. Esta intenção é recorrente ao longo de todo o processo e, apesar de ir adotando soluções de implantação diferente, o Centro Social acaba por ser construído. Por outro lado, a Biblioteca não.

Em **dezembro de 1988**, é formalizada uma proposta para um Centro de Convívio e de Dia do G.M.P. do Bairro, propondo-se dois volumes, um entre os blocos 8 e 9 e outro a norte do bloco 22. Existe uma planta datada de **janeiro de 1990**, denominada de *Sem efeito* na qual se lê a intenção de estabelecer uma ligação entre a Rua Eng. Carlos de Amarante [5] e a Rua de Silva Porto [6]. Simultaneamente, é proposta uma nova implantação para o Centro de Dia para o G.M.P do Regado e para a Creche e Jardim de Infância, no mesmo recinto, no centro dos blocos 10, 11 e 12.

Só em **outubro de 1990**, é que a ligação do bairro com o sul da VCI [2] é concretizada por uma rua que desce e passa a uma cota inferior à mesma, ou seja, pela atual Rua Abade Correia da Serra [4]. Por esta razão, a Rua Avelar Brotero [10], a principal via de circulação no interior do bairro, sofre uma quebra de continuidade. No seguimento do projeto do início de 1990, a localização dos equipamentos do Centro Social aparece no centro dos blocos de habitação 10 a 12: um volume retangular paralelo à nova Rua Abade Correia da Serra [4], posição em que ficaria até hoje, e um outro volume paralelo aos blocos 10 e 11. Relativo ao espaço que envolve estes edifícios, propõe-se um desenho cuidado dos espaços privados e coletivos. No espaço privado do Centro Social propõe-se uma área de brincar exterior com alguns brinquedos infantis que terão existido, mas que não se encontram no lugar, atualmente.

Em **dezembro de 1993**, é proposta uma ponte a unir os dois lados da Rua Avelar Brotero [10], paralela à VCI [2], numa cota superior à da Rua Abade Correia da Serra [4]. Adicionalmente, o espaço privado do Centro Social sofre pequenos ajustes, nomeadamente nos caminhos e acesso ao recinto.

Posteriormente, em **dezembro 2009**, a Domus Social⁹³ intervém no Bairro do Regado. Note-se que a intervenção não é isolada: os 23 blocos de habitação foram reabilitados numa fase prévia, assim como os estendais localizados da parte a oeste do bairro, da qual não foi possível obter mais informação, até ao momento. Assim, cingimo-nos à intervenção no espaço coletivo do lado este do Bairro do Regado, ou seja, a este da Rua Abade Correia da Serra [4]. Apresentamos duas plantas relativas à intervenção da Domus Social, a partir do seu arquivo⁹⁴: a primeira apresenta o levantamento topográfico realizado pré-intervenção, e a segunda apresenta o projeto de intervenção da Domus Social. Na planta de levantamento topográfico, notam-se várias diferenças no desenho do espaço coletivo e da rua, em relação à planta de 1993, o que mostra

93 “A Domus Social é uma empresa da Câmara Municipal do Porto que tem como missão a promoção da cidade na área da habitação, a gestão do parque de habitação pública municipal, a manutenção e conservação de todo o património imobiliário, equipamentos e infraestruturas municipais, bem como a elaboração, desenvolvimento e implementação de projetos na área social.” Disponível em: https://pt.linkedin.com/company/domus-social?original_referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F

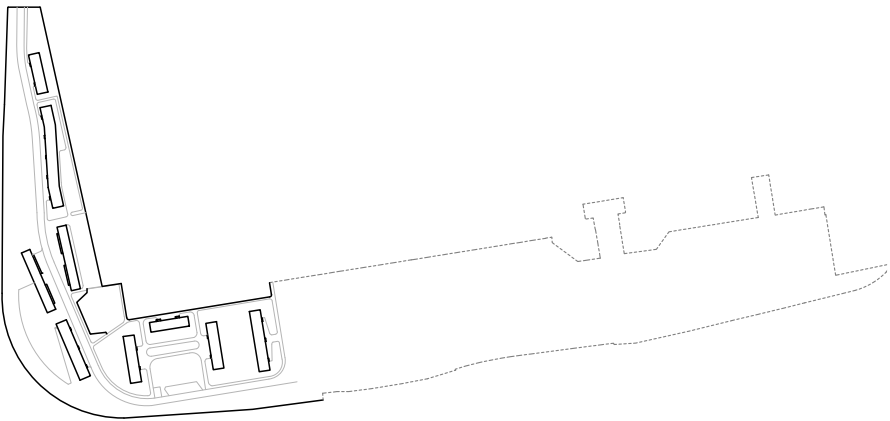
94 Arranjos Exteriores | Levantamento Topográfico | Dezembro 2009. In Arquivo Domus Social. (desenho original)

que terão ocorrido outras alterações pontuais neste intervalo de tempo. A intervenção tem uma escala geral, reconfigurando o espaço coletivo por completo, e alterando, em parte, a composição inicial do espaço coletivo do bairro. Os limites das vias internas são redesenhados e interligados com vias pedestres que vão dando acesso aos e entre edifícios. É proposta uma via de sentido único, a norte do bairro, que permite o acesso às garagens localizadas no topo do logradouro das habitações unifamiliares com entrada pela Rua do Eng. Carlos Amarante [5]. Para além do exposto, permite ainda o acesso aos blocos de habitação 7, 10, 12, 13, 18 e 22, cujas entradas são feitas pelo alçado norte. Todo o pavimento foi renovado: a Rua Avelar Brotero [10] e todos os acessos aos blocos, passeios e zonas alargadas são de betuminoso e a rua criada a norte do bairro, as áreas de estacionamento e de estendais são executadas em calçada de granito.

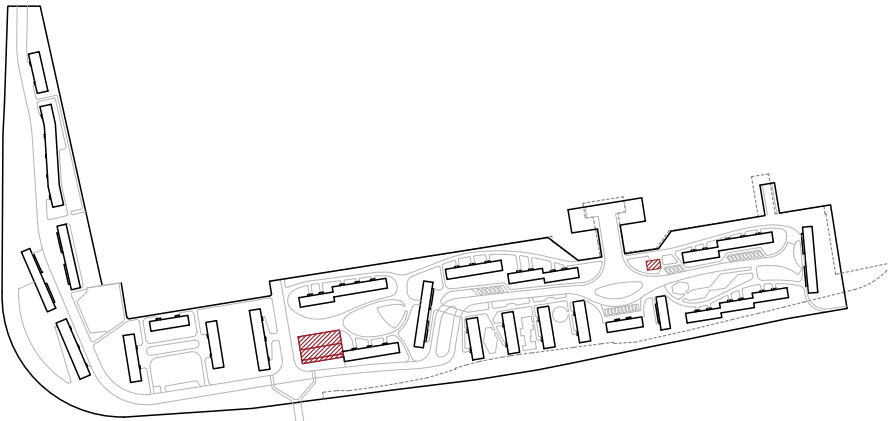
Nesta intervenção, houve a necessidade de dar uma resposta ao problema do estacionamento, disciplinando a circulação, acesso e estacionamento automóvel. Para isso, são usadas algumas áreas originalmente ajardinadas, o que provoca a fragmentação dos espaços verdes assim como dos espaços de circulação pedonal que vão sendo parcelados por estas áreas.

Os estendais são implantados nas zonas verdes perto dos blocos de habitação, sendo este o único registo a estas infraestruturas no Bairro do Regado, ao qual temos acesso. São, também, redesenhadas as passagens seguras para peões, como as passadeiras, e é adicionada sinalética no pavimento para habitantes com visibilidade reduzida. Os acessos aos edifícios são também redesenhados, mantendo-se acessos com dois ou três degraus. Foram, por fim, localizados núcleos de bancos, em determinados pontos, com o objetivo de caracterizar zonas nas quais se entendia ser oportuna a permanência.

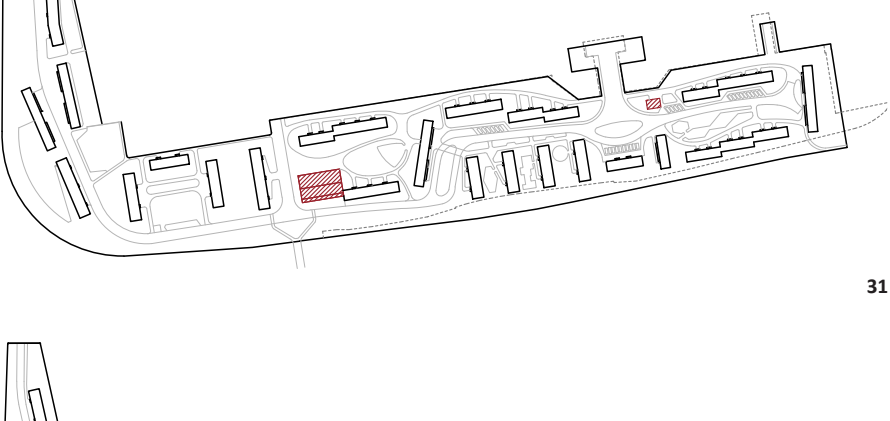
30
Redesenho a partir de Planta de Implantação da 1ª fase do Projeto do Bairro do Regado | **setembro de 1961**. In Arquivo Municipal do Porto.



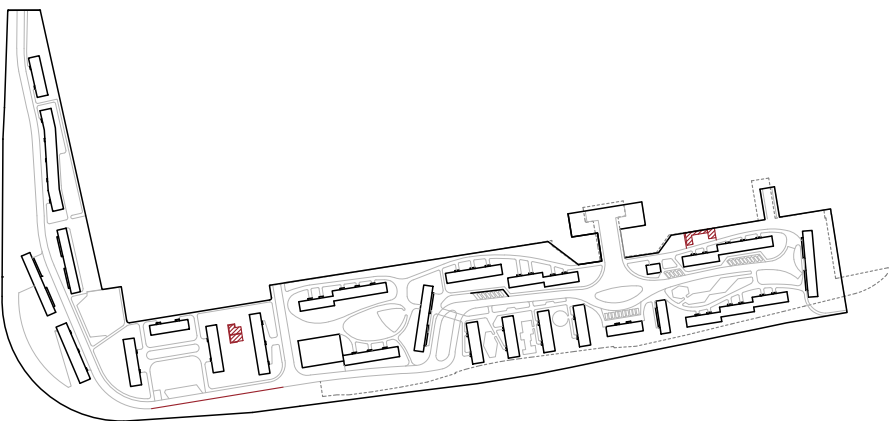
31
Redesenho a partir de Planta de Implantação da 2ª fase do Projeto do Bairro do Regado | **fevereiro de 1962**. In Arquivo Municipal do Porto.



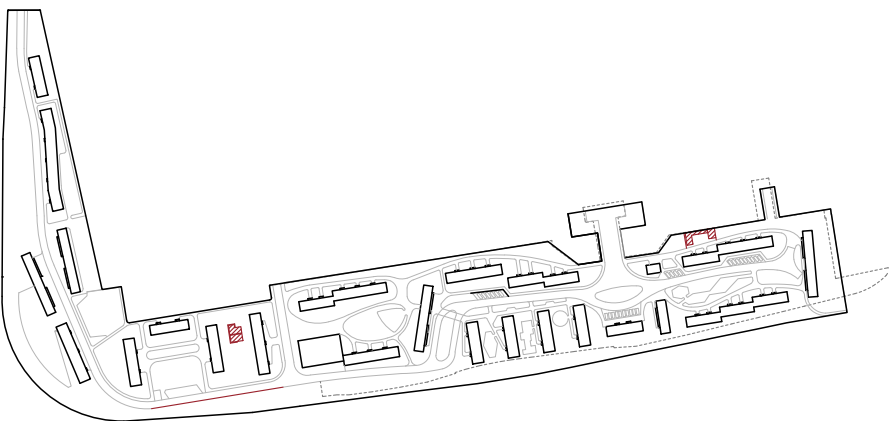
32
Redesenho a partir de Planta de Centro de convívio e de dia do G.M.P. do Regado II | **dezembro de 1988**. In Arquivo Municipal do Porto.



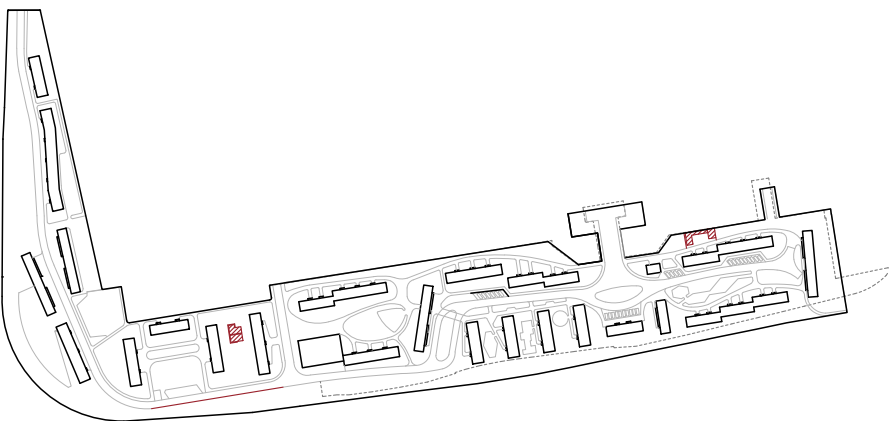
33
Redesenho a partir de Planta de Centro de Convívio e de dia do G.M.P. do Regado I | **janeiro de 1990**. In Arquivo Municipal do Porto.



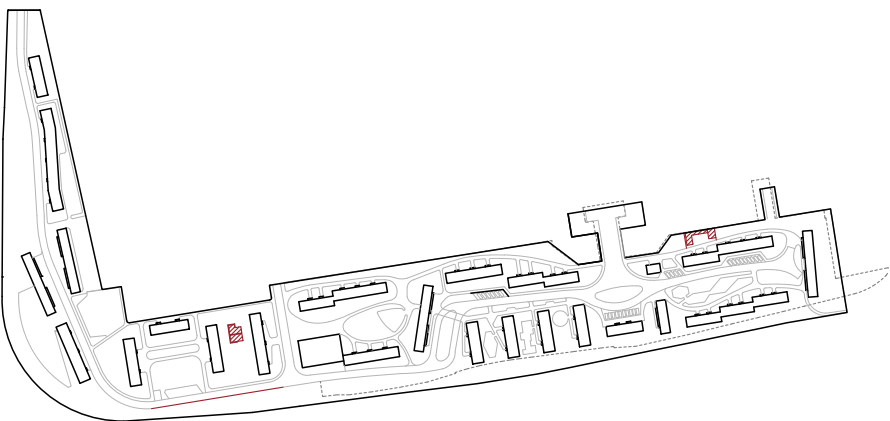
34
Redesenho a partir de Planta de Implantação da fase de ensaio do Centro de Dia Bairro do Regado | **outubro de 1990**. In Arquivo Municipal do Porto.



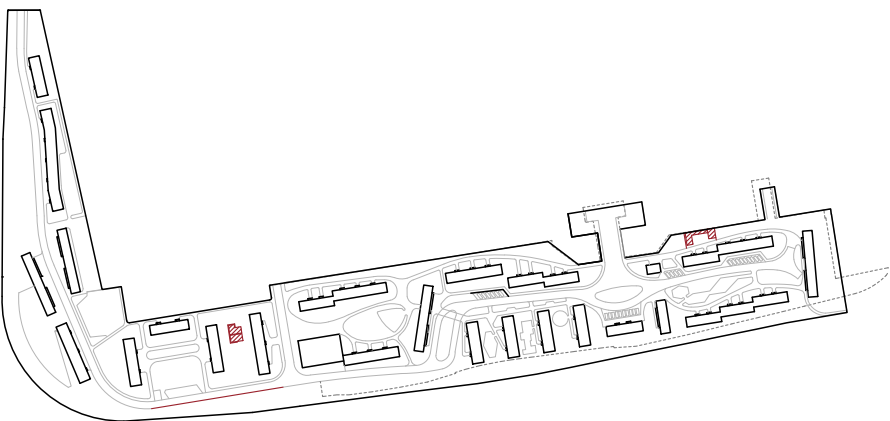
35
Redesenho a partir de Planta de Implantação da fase de ensaio do Centro de Dia e nova Rua Abade Correia da Serra do Projeto do Bairro do Regado | **dezembro de 1993**. In Arquivo Municipal do Porto.



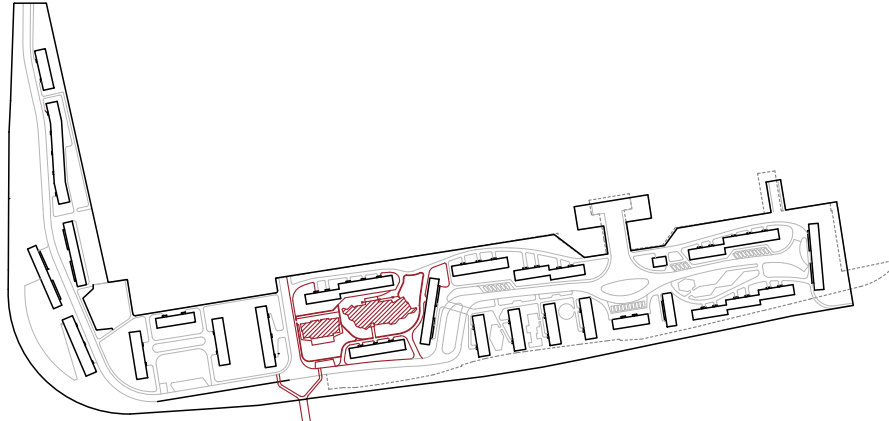
36
Redesenho a partir do Levantamento do Bairro do Regado | **dezembro de 2009**. in Arquivo Domus Social



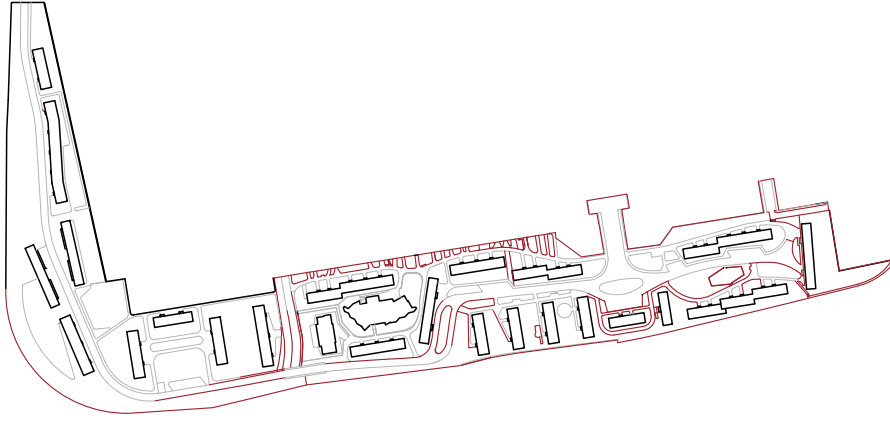
37
Redesenho do Projeto da Reabilitação do Espaço Coletivo do Bairro do Regado | **dezembro de 2009**. in Arquivo Domus Social



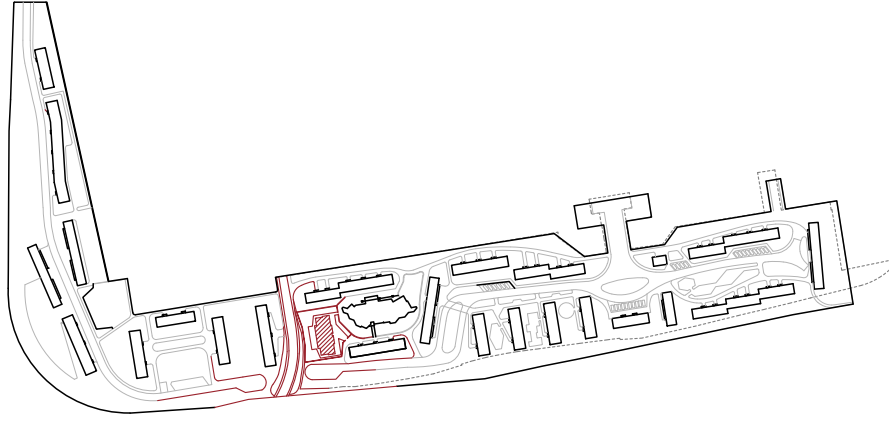
30



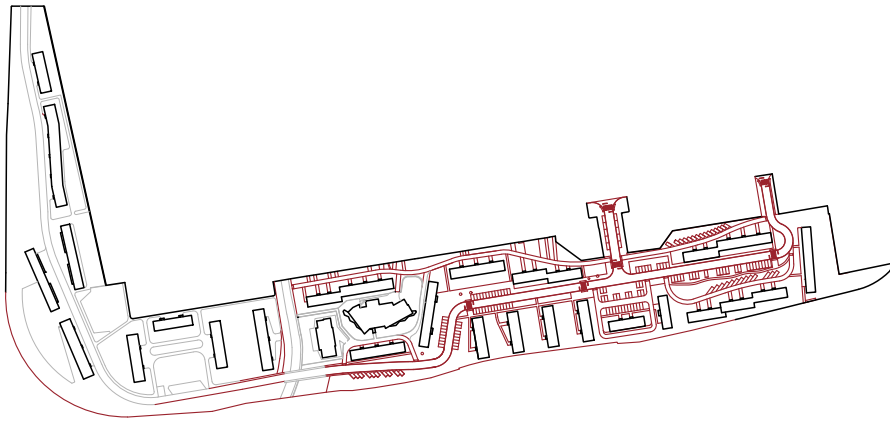
33



31

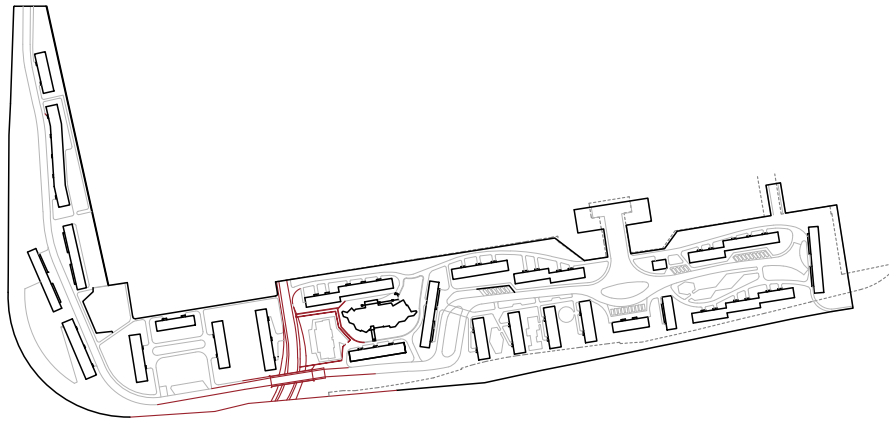


34

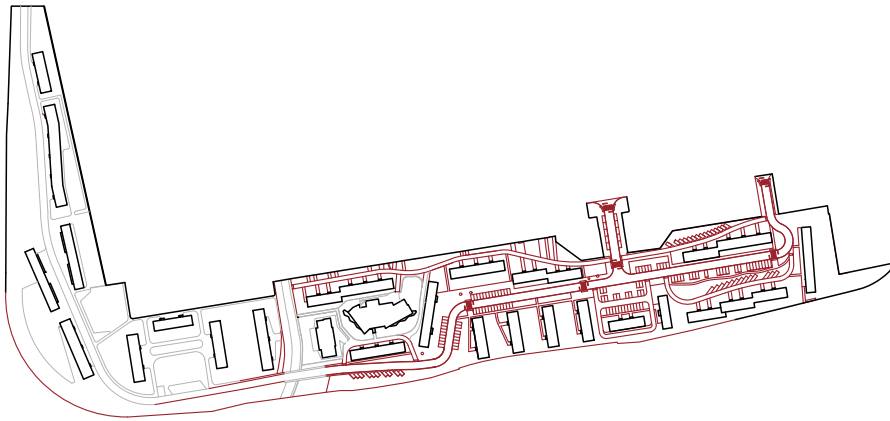


36

32



35



37

0m 50m 100m



CARACTERIZAÇÃO DO ESPAÇO COLETIVO: NA CONTEMPORANEIDADE

Tendo já sido estudado, no capítulo anterior, a implantação, posição e orientação do Bairro do Regado, trataremos agora de enquadrar os aspetos que essas características proporcionam ao espaço coletivo. A estratégia original que orienta o desenho do espaço coletivo do Bairro do Regado era a da criação de um espaço pouco denso e que proporcionasse um *trânsito descansado*⁹⁵. Como referido, as intervenções realizadas no âmbito do *Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto, 1956*, tendiam a desenvolver partes da cidade que estivessem por consolidar, incluindo partes sobranças da criação de vias, por exemplo. Neste sentido, o desenho urbano de cada novo bairro era desenvolvido de acordo com esta lógica, determinando o espaço urbano que os envolvia.

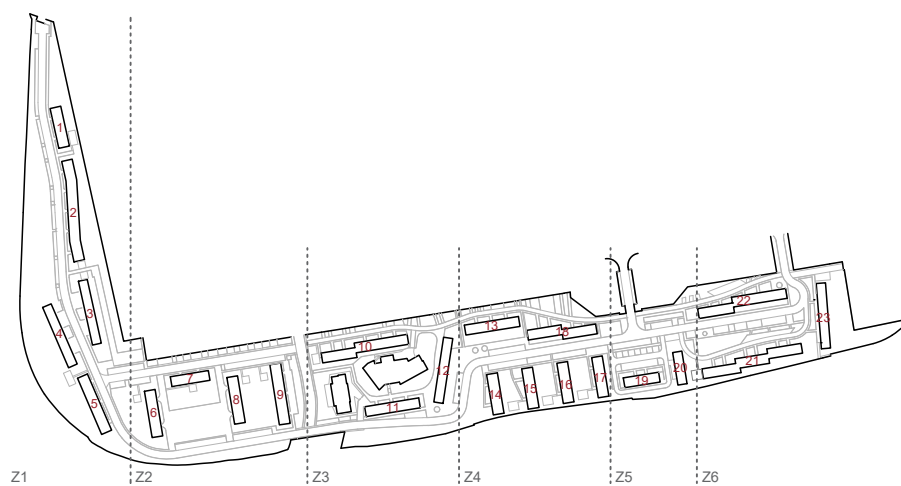
O estudo que se segue provém da análise do Bairro do Regado na contemporaneidade e apoia-se, maioritariamente, na nossa perceção da realidade presente na sequência de várias visitas realizadas ao mesmo, em variadas alturas do dia e do ano. Também nos apoiamos em levantamentos da área em estudo, fotografias e conversas com os moradores, que permitiram uma análise mais aproximada da realidade ali presente.

Até ao momento, já é possível reconhecer vários ambientes que o bairro apresenta. Como consequência da irregularidade do terreno e do princípio de implantação dos blocos de habitação, identifica-se a existência de *espaços-entre* com características muito díspares entre si. Deste modo, consideramos que as diferentes circunstâncias observadas nos permitem organizar o bairro em seis zonas. Cada zona representa determinadas características que permitem a distinção dos mesmos, seja pela posição dos blocos de habitação, seja pela relação destes com a Rua Avelar Brotero [10] ou ainda pelos espaços amplos que configuram. Os limites de cada zona são permeáveis e estabelecem-se de oeste para este do Bairro do Regado, representadas na figura 38: *Mapa de Zonas e Blocos do Bairro do Regado*.

A zona 1, que abrange o bloco 1 ao 5, destaca-se por ser um braço de terreno pouco conectado com o exterior do bairro, no qual os blocos estão dispostos paralelamente à Rua Avelar Brotero [10], existindo de ambos os lados desta. A zona 2, junta os blocos 6 ao 9 e tem um ambiente que consideramos nuclear. Destaca-se pela praça resultante da implantação em 'U' dos blocos nela existente. A zona 3, junta apenas os blocos 10 ao 12. É no centro desta zona que o Centro Social do Bairro do Regado se localiza. É uma das zonas mais frequentada por não habitantes do bairro. A zona 4, abrange a maior área, que se desenvolve do bloco 13 ao 18. Destaca-se pela existência de comércio ao nível do rés-do-chão do bloco 12, organizando-se em torno de e pelos quatro blocos paralelos entre si e perpendiculares à VCI [2]. A zona 5, entre os blocos 19 e 20, possui um dos principais acessos ao bairro. Por fim, a zona 6, junta os blocos 21 a 23. Esta zona

⁹⁵ *Projeto das Construções* | Memória Descritiva e Justificativa | Fevereiro 1962. Câmara Municipal do Porto, Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Repartição de Empreendimentos Urbanísticos. In Arquivo Municipal do Porto: Arquivo Geral, DMESG.7897 (documento original)

5. O BAIRRO DO REGADO



38

Esquema: Mapa das Zonas e dos Blocos do Bairro do Regado.

remata o Bairro a este e apresenta dois acessos ao mesmo, encontrando-se dotado de um elevado número de lugares de estacionamento.

Apresentamos, de seguida, uma análise mais aprofundada de cada uma das zonas por nós definidas. Na primeira zona, os blocos de 1 a 5, rematam o terreno, localizando-se entre a Via Norte [1] e o limite do Bairro do Amial. Esta zona é estruturada pela Rua Avelar Botero [10] que ali termina em *cul-de-sac*. A separar as habitações dos limites do terreno existem espaços verdes pontuado por árvores, existindo uma zona de estendais e uma área reservada a estacionamento que se desenvolve ao longo de toda a rua. Esta é uma zona mais recatada. Os edifícios 1, 2 e 5 foram projetados como um remate, ou seja, com mais dois pisos do que os restantes, estes fazem 'frente' ao nó de ligação da Via Norte, isto é, têm mais um piso e apresentam características diferentes de fachada relativamente aos restantes. Num deles, pela sua posição de destaque no conjunto, foi considerado um programa misto de habitação, comércio e serviços, *necessário ao aglomerado populacional que se projeta e ao existente*.⁹⁶ Atualmente, e como consequência da consolidação do tecido urbano envolvente, no qual passou a existir um uma densidade de comércio e serviços, constata-se o desaparecimento destas atividades neste bloco. Verifica-se, que os edifícios 3 e 4 apresentam habitações de acesso direto através do rés-do-chão da Rua de Avelar Brotero [10]. Entre a zona 1 e 2 existe um largo, pavimentado com arborização, assim como um pequeno núcleo de estacionamento.

Na segunda zona, no qual estão implantados os blocos 6, 7, 8 e 9, identifica-se uma relação mais próxima entre os diferentes edifícios. O bloco 6, 7 e 8 formam um 'U' e um largo ao centro que por sua vez, é atualmente usado como campo de jogos. Entre o 8 e o 9, implantados paralelamente entre si, forma-se um espaço de relvado. Cada um dos edifícios tem duas entradas de acesso múltiplo, as quais denunciam um processo de apropriação e de afirmação individual por parte dos moradores.

Como referenciado anteriormente, a Rua de Silva Porto [6], de sentido norte-sul, atravessa o bairro, a uma cota diferente, passando abaixo da VCI [2]. Este encontro dá-se exatamente na transição entre a zona 2 e 3, o que provoca um indesejável distanciamento entre elas. Neste encontro de zonas, não existe uma passagem segura para os peões.

Na terceira zona, que abarca a área desenvolvida entre os blocos 10, 11 e 12, foi adotada uma posição em 'U', gerando um espaço e relação distinta, ou seja, os edifícios desenvolvem-se à volta de um equipamento com recinto fechado. Referimo-nos ao Centro Social do Regado, da Obra Diosiana de Promoção Social. À data da sua construção, foi considerada uma *estratégia inovadora* que tinha como objetivo *dinamizar a qualidade de vida de quem servimos*.⁹⁷ Atualmente, o Centro oferece

96 *Projeto das Construções* | Memória Descritiva e Justificativa | Fevereiro 1962. Câmara Municipal do Porto, Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Repartição de Empreendimentos Urbanísticos In Arquivo Municipal do Porto: Arquivo Geral, DMESG.7897 (documento original)

97 REGADO, Obra Diosiana de Promoção Social; Disponível em <https://www.odps.org.pt/espaco/regado/>; (acedido em 2 maio 2023)

programa para crianças e para a 3ª idade, atuando como centro de dia. A estratégia de dar apoio a dois dos grupos mais carentes de cuidado por parte da sociedade, conduziu à formulação de um programa intergeracional, onde os mais novos não deixam de conviver com os mais velhos, em segurança. Esta zona tem bastantes árvores e alguns caminhos pedonais que promovem relações entre o Centro Social e o bairro.

A quarta zona é a que tem características mais distintas de todas as outras. Do bloco 12 ao 18, esta zona é uma das que contempla uma área maior. Identifica-se a existência de uma área de comércio, que configura a frente de uma pequena praça e 4 edifícios paralelos entre si com uma área verde, de relvado e estendais entre eles. A implantação destes edifícios tinha por objetivo criar espaços de permanência agradáveis e de acesso restrito aos moradores. A intenção de caracterizar um espaço coletivo e de livre acesso como espaço de uso semiprivado de um certo grupo de moradores, é explorada a partir do princípio de implantação dos blocos e da relação com as circulações viárias e pedonais definidas que, neste caso se desenvolveu perpendicularmente ao longo dos topos. Pontualmente, os acessos aos blocos fazem-se através de percursos pedonais que ponteiam o espaço livre entre blocos, de uso semiprivado, permitindo estabelecer uma relação distante e segura com a via principal.

A norte da Rua de Avelar Brotero [10], estão implantados os blocos 13 e 18, também rodeados de áreas verdes, mas com uma relação diferente com os mesmos, assim como com as ruas, considerando que, neste caso, o traçado da rua se desenvolve paralelamente aos blocos. Geometricamente, a zona por nós designada de 5, surge como o centro do bairro. Esta zona estabelece relação com a Rua Eng. Carlos Amarante [5], sendo um dos acessos principais do Bairro do Regado. Nesta zona, existe um grande número de espaços designados a estacionamento do que nas zonas anteriores, sendo uma das zonas com maior relação com a restante cidade, como referido. Paralelo à VCI [2], identifica-se a existência de um clube recreativo na parte de trás do bloco 19. A área é maioritariamente frequentada ao fim da tarde e noite, onde se verifica um pequeno ajuntamento de pessoas. No geral, as áreas coletivas desta zona não possuem um caráter semiprivado, como observado nas zonas anteriormente descritas. Por outro lado, é uma área mais aberta a todos, incluindo não moradores.

Por fim, na zona 6, na qual se implantam os blocos 21, 22 e 23, voltamos a identificar um princípio de implantação nuclear de maior escala, tendo em conta a dimensão dos blocos. Ao centro, existe uma área designada a lugares de estacionamento, pontuada por pequenos jardins e árvores. Apesar da existência de um conjunto de espaços verdes, encontram-se fragmentados, não havendo a área necessária à promoção de espaços de encontro, na medida em que são os espaços sobrantes da solução de estacionamento adotada. O bloco que remata o bairro, a este, apresenta-se com características diferentes, como verificámos no remate a oeste, na zona 1. Assim, no bloco 23 foi adotada uma solução de acessos por galerias, tendo sido considerados 5 pisos. É nesta zona que se encontra o terceiro grande acesso do bairro, no cruzamento

entre a Rua Engenheiro Carlos Amarante [5] e a Rua Mário Bonito [12].

As árvores são abundantes e há bastante sombra nos meses de verão. Existe uma área grande de espaços verdes, distribuída pelas diferentes zonas. No entanto, estas áreas encontram-se mal aproveitadas e algumas até descaracterizadas e desqualificadas, à exceção de alguns canteiros de entrada de edifícios que resultaram de processos de apropriação pelos habitantes do respetivo bloco e que se parecem mais com jardins. Os restantes pequenos jardins que se distribuem pelo bairro apresentam-se negligenciados, o que desqualifica as entradas nos edifícios de habitação em particular e o bairro em geral. Os espaços exteriores, que se desenvolvem nos *espaços-entre*, ou seja, entre edifícios e volumes e, pelo seu princípio de implantação irregular, têm dimensões e características diferentes, como já foi anteriormente referido, existindo variedade de programa entre eles, designadamente uma praça e áreas ajardinadas. Completam este quadro elementos como os núcleos de entrada em edifícios e pontos considerados de permanência pela distribuição de bancos, sombras de árvores e proximidade a programas, nomeadamente campo de jogos e espaços de comércio.

Os espaços de estacionamento aparecem por toda a exceção do bairro, e, apesar de ser positivo o facto de existirem de forma organizada constatamos que não existem em número suficiente. Por exemplo, a zona com mais espaços de estacionamento é a zona com menos uso dos mesmos: a zona 1 tem uma área de estacionamento paralela à rua que, durante o dia, é pontualmente usada, enquanto que ao fim da tarde e noite, os carros são arrumados perpendicularmente à rua no sentido de caberem mais veículos. Por outro lado, nas zonas 5 e 6, as mais próximas aos principais acessos ao bairro, parece haver movimento durante todo o dia. Neste sentido, ao fim da tarde, os habitantes que voltam do trabalho não encontram estacionamento tão facilmente.

O último tema que se destaca na análise ao espaço coletivo do Bairro do Regado, é a relação do espaço coletivo do mesmo com o exterior do bairro. Existindo seis pontos de acesso distribuídos, identificamos a existência de problemas em três dos referidos pontos. Assim, o princípio e desenho da solução de desenho urbano nas zonas 1 e 2 determinam uma relação distante com a envolvente. Em primeiro lugar, porque a zona 1 se encontra fechada em si mesma, sendo uma manga de terreno que não apresenta relações físicas ou visuais com o que o rodeia, à exceção de uma escada, a norte, que permite o acesso pedonal à Rua Aurélio da Paz dos Reis [13]. No perfil A, que se apresenta na figura 51, procuramos mostrar esta relação de cotas. Apesar da diferença de cota ser aproximadamente de 3 metros entre a Via Norte [1] e o Bairro do Regado, estes estão divididos por uma proteção sonora e visual, com a altura de dois pisos. Neste sentido, como já foi referido no início deste capítulo de análise e caracterização do bairro, os edifícios 1, 2 e 5 tornam-se barreira pela sua altura - a parte oeste do bairro encontra-se voltada para a Via Norte [1] e VCI [2], fechando-se, portanto, tendencialmente em si mesma, como se compreende pelo perfil B.

A zona 2, apesar de diferente, mantém-se isolada, inclusive do restante Bairro do Regado. Tal circunstância ocorre pela separação que a Rua Abade Correia da Serra [4]

gera entre as zonas 2 e 3. Nesta zona, existe uma das maiores praças do bairro que se volta para a VCI [2]. Separa-se da mesma pela Rua Avelar Brotero [10], que conecta o interior de todo o bairro. Com o perfil C, procuramos mostrar a relação de cota entre a VCI e o bairro, permitindo-nos pensar os dos terrenos expectantes a sul e a praça existente. Neste caso, a diferença é apenas de 1,45 metros. A relação visual entre estas áreas causa algum desconforto para quem usa a praça, por estar tão exposta à auto estrada.

Por outro lado, a zona 5, tem uma maior relação com o exterior do bairro, principalmente através do acesso estabelecido pela Rua Jorge Gigante [11], assim como a zona 6, através do acesso estabelecido pela Rua Mário Bonito [12], ambas perpendiculares à Rua do Eng. Carlos Amarante [5]. A rede viária estruturante destas duas zonas nota-se mais densa e articulada. Deste modo, conclui-se que esta parte do Bairro do Regado é a que maior relação proporciona com o exterior do mesmo. Simultaneamente, é na zona 6 que a diferença de cotas entre a [2] VCI e o espaço coletivo do bairro é maior, aproximadamente 9,5 metros, como se constata no perfil D. Deste modo, e nesta zona, a relação que o Bairro do Regado estabelece com o terreno expectante a sul da VCI é quase nula.

Em síntese, podemos concluir que o bairro tem muitas particularidades de zona para zona. No entanto, existem características que são transversais a todas. Nesta análise identificamos quatro grandes temas em torno dos quais uma proposta de configuração e qualificação do espaço coletivo do Bairro do Regado deve incidir, nomeadamente o sentido, estrutura e desenho dos espaços verdes, a definição de estratégia e programa para os *espaços-entre* por tratar, a resolução do problema do estacionamento e a relação que o espaço coletivo do bairro estabelece com o tecido urbano envolvente.



39



40

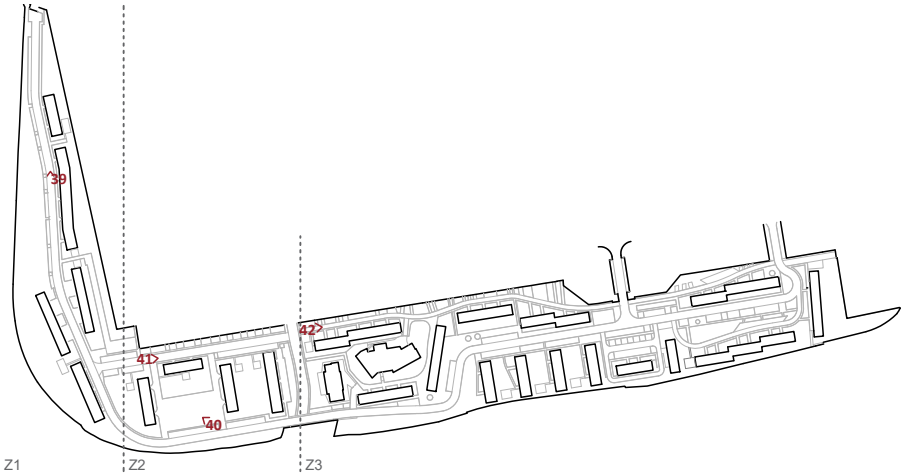


41



42

- 39
Bloco 2, zona 1. Rute Mendes, Bairro do Regado, 2023.
- 40
Bloco 8, zona 2. Rute Mendes, Bairro do Regado, 2023.
- 41
Rua secundária a norte do bairro, zona 2. Rute Mendes, Bairro do Regado, 2023.
- 42
Bloco 10, zona 3. Rute Mendes, Bairro do Regado, 2023.
- 43
Mapa de fotografias das zonas 1, 2 e 3.



43



44



46



47



45



48

44
Bloco 12, zona 4. Rute Mendes, Bairro do Regado, 2023.

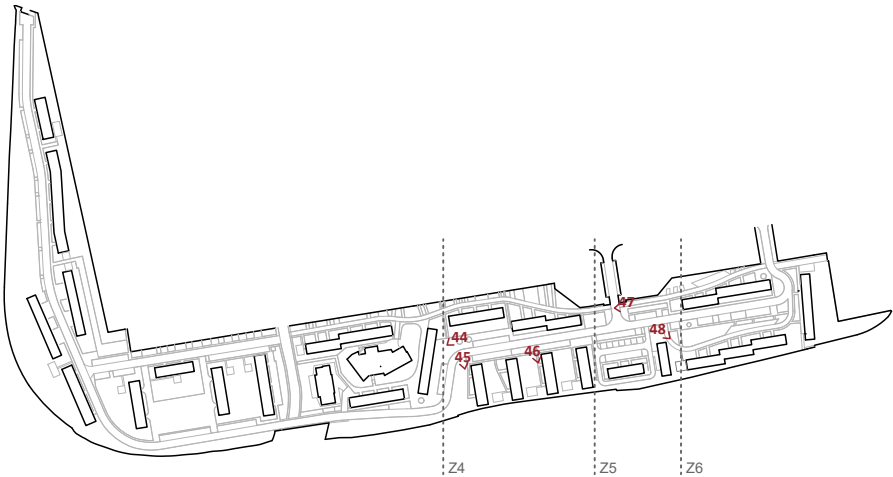
45
Bloco 13 e área de estar, zona 4. Rute Mendes, Bairro do Regado, 2023.

46
Logradouro do bloco 15, zona 4. Rute Mendes, Bairro do Regado, 2023.

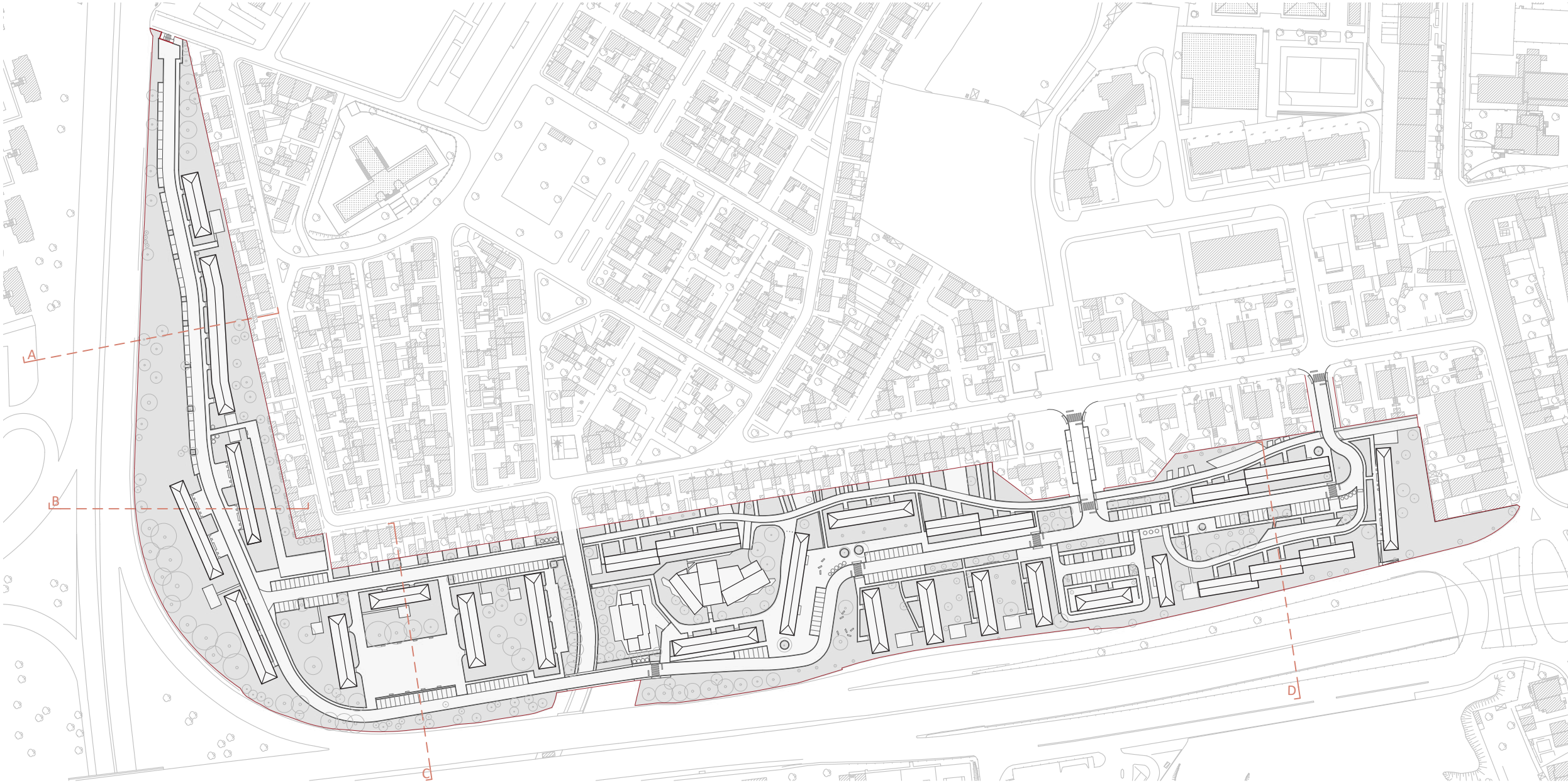
47
Bloco 18, zona 5. Rute Mendes, Bairro do Regado, 2023.

48
Bloco 22, zona 6. Rute Mendes, Bairro do Regado, 2023.

49
Mapa de fotografias das zonas 4, 5 e 6.



49



50

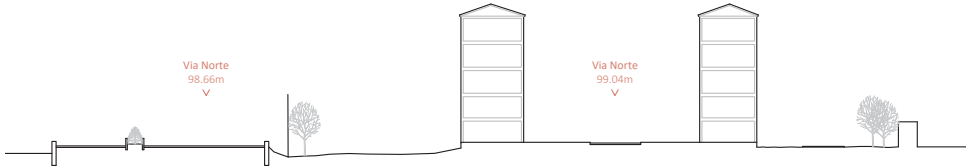
50
Estado Atual do Bairro do Regado |
Implantação
Escala 1:2500

51
Estado Atual do Bairro do Regado |
Perfil A
Escala 1:1000



51

52
Estado Atual do Bairro do Regado |
Perfil B
Escala 1:1000



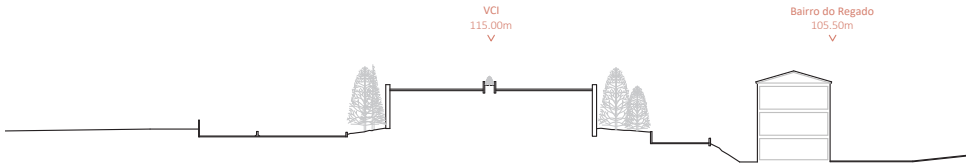
52

53
Estado Atual do Bairro do Regado |
Perfil C
Escala 1:1000

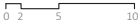


53

54
Estado Atual do Bairro do Regado |
Perfil D
Escala 1:1000



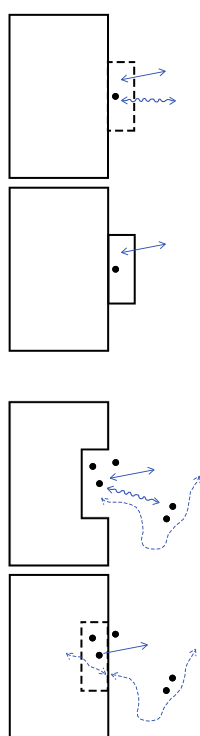
54



A VIDA NO BAIRRO

O Bairro do Regado tem atualmente, aproximadamente 1359 habitantes, distribuídos por 722 fogos, em 23 blocos de habitação. A análise da evolução do bairro permite-nos constatar a existência de diferentes intervenções, que resultaram sobretudo de oportunidades de financiamento, destacando-se as mais recentes intervenções ao nível das fachadas e coberturas dos blocos e no espaço público. Como mencionado, no bairro estão presentes os três tipos de acessos que conhecemos: o acesso direto, presente em quatro blocos, o acesso em galeia, em cinco blocos e o acesso múltiplo, em treze blocos.

As **galerias** e **varandas** dos blocos, que originalmente, se apresentavam abertas, permitindo uma relação visual, sonora e até física entre o habitante, a partir de sua casa, e o espaço coletivo. Hoje em dia, segundo os habitantes do bairro, por motivos de segurança e conforto, estes elementos apresentam-se fechados. Foram acrescentadas janelas de correr, criando uma marquise em cada varanda. O mesmo acontece nas galerias. Como consequência, não se vive o espaço da mesma maneira. A varanda inicialmente considerada como um elemento que proporciona uma relação positiva com o exterior da habitação, quase sempre vista como uma mais valia, passa a ser depreciada por se considerar um elemento que não transmite o nível de privacidade, conforto e segurança desejadas, neste ambiente.



55

Esquisto: Relação entre as varandas, galerias e entradas dos blocos de habitação e o exterior, antes e depois do seu encerramento.

Assim, como consequência do encerramento das galerias e varandas, encontramos hoje fachadas cegas às relações sonoras e físicas ao espaço coletivo, mantendo apenas relação visual, que encontra constrangimentos relativamente à situação original. Verificamos que as janelas, no Bairro do Regado não são usadas como elemento de articulação entre o exterior e o interior nem o oposto, ou seja, verificamos que vários vãos das habitações se encontram cobertas ou com as cortinas fechadas na maioria do dia, inviabilizando o estabelecimento de relações e continuidades. Assim, os vãos, incluindo as galerias e varandas agora fechadas, tornam-se num elemento de comunicação entre habitações e exterior, fraco e menos eficaz do que originalmente. Vêem-se pessoas debruçadas à janela que se tentam aproximar do que se passa no exterior, ainda que no interior da sua habitação.

Da mesma forma, as **entradas** de cada um dos blocos foram encerradas. A entrada de um edifício de habitação proporciona o filtro necessário à segurança e privacidade dos habitantes do mesmo. Originalmente, as entradas funcionavam como a continuação do espaço coletivo, e mesmo como continuação da rua. Neste caso, as caixas de escada tinham a mesma relação com o exterior do edifício que as galerias. O momento de entrada era caracterizado pelo início da escada, evidenciando-se no desenho de fachada. A própria iluminação das ruas seria instalada em pontos que proporcionassem simultaneamente iluminação às entradas e respetivas caixas de escadas e ao espaço público exterior.

O **estendal** coletivo, equipamento tão característico dos bairros sociais, vai sendo um



56
Varandas e entradas dos blocos 6 e 7,
no estado original. Bloco 6 e 7. Autor
desconhecido, Porto, Portugal, **1964**.



57
Varandas e entradas dos blocos 6 e 7, após
o seu fecho. Rute Mendes, Porto, Portugal,
2023.

fenómeno que parece não passar de uso. No entanto, existem alguns estendais no Bairro do Regado que se apresentam quase sempre vazios. Este facto parece ter mais que ver com a sua posição relativa aos blocos de habitação e à rua do que ao conceito de estendal coletivo/partilhado. Note-se, de qualquer maneira, que vários estendais individuais são usados, estando pendurados nos vãos de cada fogo. Nos casos em que o espaço do estendal coletivo proporciona o uso, este, por sua vez, gera momentos de encontro entre moradores. Este é um encontro de curta duração, tendo em conta que complementarmente não existem condições favoráveis à permanência.

O mesmo acontece com os **espaços dedicados à permanência**. No Bairro do Regado existem vários bancos espalhados, alguns associados entre si associados em núcleos, e outros que se distribuem ao longo dos eixos de atravessamento pedonal. Nem todos são usados com a mesma frequência, alguns parecem não ser usados de todo. Questionamo-nos, naturalmente, sobre as razões que determinam a sua instalação e numa fase posterior, a falta de uso.

Como mencionado no subcapítulo anterior, ao percorrer o Bairro do Regado sentem-se diferentes ambientes. Por exemplo, ao entrar no bairro pela Rua Mário Bonito [12], têm-se a percepção de um bairro que não se fecha ao que o rodeia. Ou seja, nota-se que o bairro é extenso, mas identifica-se um primeiro momento, que corresponde a um primeiro núcleo, de blocos vizinhos, que chamámos de zona 1. Se, por outro lado, entrarmos no bairro pela Rua Abade Correia da Serra [4], teremos a percepção de um bairro mais fechado, talvez até mais pequeno, apesar de estarmos a entrar num ponto central da área de implantação.

Se nos sentarmos na praça, ou se percorrermos as zonas 1 e 2 no seu todo, sentimos um ambiente calmo, ou seja, pouco se passa por ali e não se veem muitas pessoas. Sendo esta a única praça do bairro, questionamo-nos sobre as razões que determinam esta falta de uso.

Se, no entanto, percorrermos os caminhos à volta do Centro Social do Bairro do Regado, ouvimos crianças na maioria das horas do dia, em contraste com o ruído dos veículos que passam na VCI [2]. Na parte da frente do bloco 12, encontramos habitantes que aproveitam os bancos existentes no alargamento do passeio que se proporciona, ou então, encontramos pessoas que entram e saem, visitando os locais de comércio que ali se localizam.

Elegendo o sistema de espaços públicos como o tema central da nossa análise, procuramos identificar os percursos e os espaços onde o fluxo de pessoas é maior e compreender as razões que o determinam. Neste processo de análise e caracterização surgiram diversas situações que procuramos compreender. Que aspetos destes lugares propiciam o encontro na envolvente do Centro Social e do bloco 12? Porque é que outros dos lugares identificados como espaços de permanência não propiciam a estadia?

A verdade é que a atividade e o programa que existem ou não nos espaços influencia



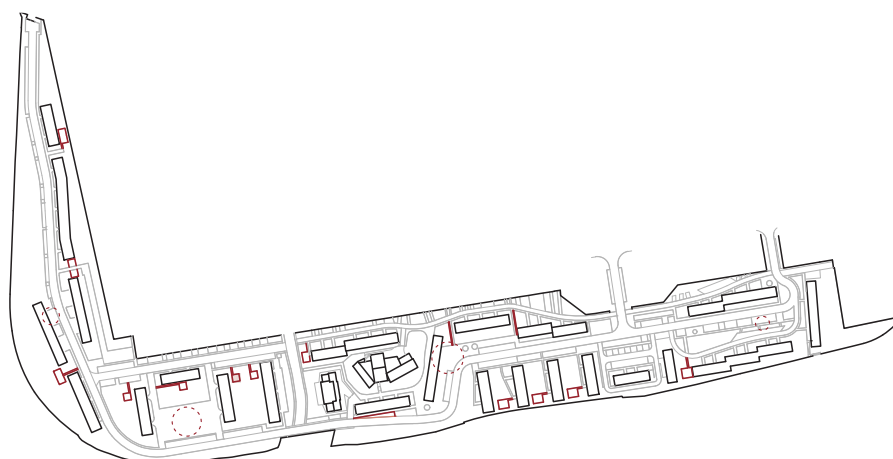
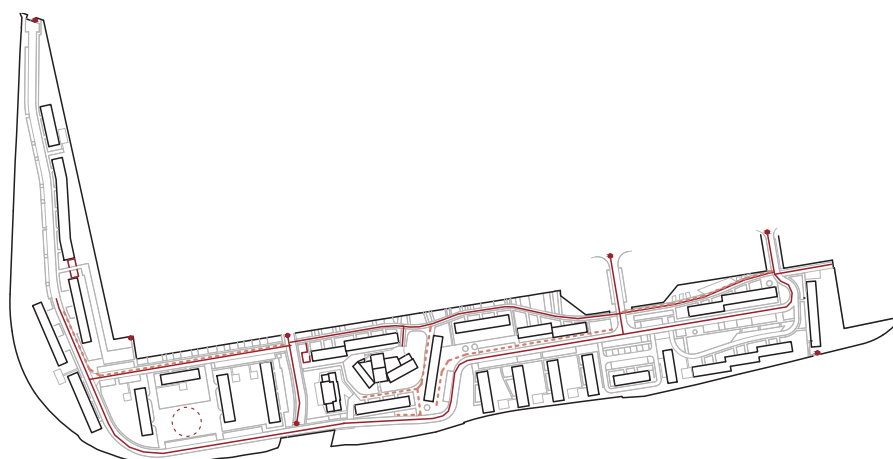
58

Estendal de janela de uma habitação. Rute Mendes, Porto, Portugal, 2023.

59

Estendal coletivo do Bairro do Regado. Rute Mendes, Porto, Portugal, 2023.

grandemente o uso dos mesmos. Da mesma forma, a fraca relação visual e física que estes espaços estabelecem com outras áreas de interesse é determinante para que estes sejam apelativos aos moradores do bairro e até a quem o usa numa lógica de atravessamento.

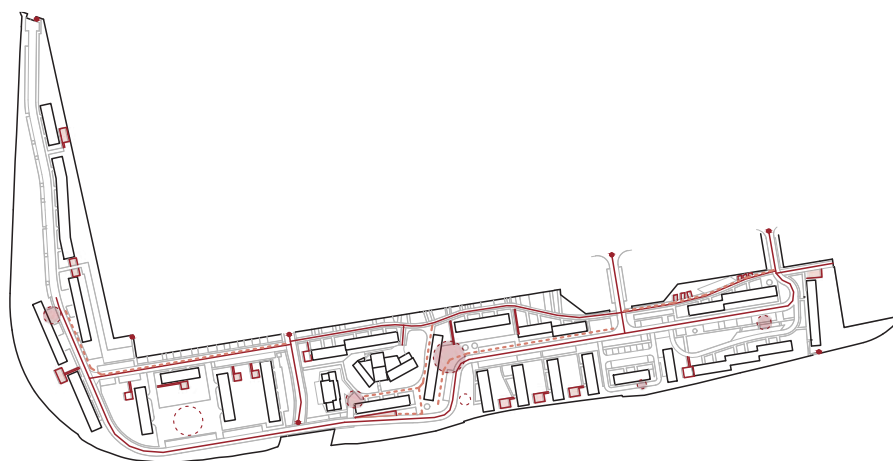


60

Esquemas: Mapa de usos e permanências e Mapa de Fluxos do Bairro do Regado; e síntese.

- Acessos ao bairro
- Movimento de peões
- Movimento de Carros
- Estendais coletivos
- Estendais coletivos mais usados
- Áreas de permanência
- Áreas de permanência mais usadas

0m 50m 100m



DESAFIOS E OPORTUNIDADES

O atual Bairro do Regado sofreu uma intervenção em 2009, pela Domus Social, que reconfigurou uma parte do espaço coletivo do mesmo, como mencionado no capítulo anterior desta dissertação. Esta intervenção supriu algumas das necessidades encontradas localmente, na época, como a renovação dos estendais coletivos e os espaços de estacionamento. Apesar dos aspetos positivos, esta intervenção falha no sentido de dar unidade e qualidade ao Bairro do Regado. No entanto, existem vários pontos que representam oportunidades de desenho no futuro, tanto na parte que ficou por reabilitar em 2009, como na parte reabilitada no mesmo ano.

Na forma de análise SWOT⁹⁸ do espaço público do Bairro do Regado atual, podemos afirmar que as *strengths* são a generosidade da dimensão do espaço público, o ambiente geral tranquilo, agradável que o bairro transmite, a forte presença de elementos naturais e qualificação recente das zonas 3, 4, 5 e 6 do espaço coletivo; as *weaknesses* são o facto dessa reabilitação não dar unidade e coesão ao espaço total do bairro e, não parecer dotar o mesmo de um desenho urbano capaz de fazer frente aos desafios atuais e futuros que se colocam neste caso em concreto; do mesmo modo, os espaços coletivos existentes transparecem a falta de programa e atividades que proporcione encontro entre pessoas; as *opportunities* são as áreas verdes generosas, tratadas ou não, que o bairro apresenta, e ainda outras áreas como a praça existente situada na zona 2 do bairro, a praça em frente ao bloco 12, na zona 4, e o jardim central da zona 6. Estes três lugares representam grandes oportunidades num renovado sistema de espaços coletivos que pode ser redesenhado com o objetivo de se tornarem parte de uma composição de espaços coletivos que compreende rua, praça, jardim e equipamentos, que configura e uniformiza a imagem e vivência do Bairro do Regado; por fim, as *threats* são as relações dos espaços mencionados anteriormente, assim como, dos blocos de habitação com o exterior do bairro, designadamente com a Via Norte [1] e VCI [2] e respetivos movimentos de veículos que transportam poluição sonora e aérea.

Reuniremos agora alguns dos maiores desafios encontrados no espaço, quer pela existência de um problema evidente, quer pela oportunidade de melhoria do espaço coletivo do Bairro do Regado.

Em primeiro lugar, e como mencionado anteriormente: o **estacionamento**. Neste caso, assim como na maioria da cidade contemporânea, o estacionamento em banda, tantas vezes usado, torna-se uma solução frágil do ponto de vista da fluidez e continuidade dos percursos pedestres. Muitas vezes, no Bairro do Regado, o estacionamento localiza-se em espaços que dificultam os percursos pedestres fluidos, priorizando o fluxo de movimentos dos automóveis ao fluxo de movimentos das pessoas. Outro ponto a considerar é que, no Bairro do Regado, a distribuição dos espaços de estacionamento



61

Desafio 1: Estacionamento que promove a fragmentação dos espaços. Rute Mendes, Porto, 2023.

⁹⁸ A análise SWOT é a ferramenta de que procura identificar os pontos fortes (*strengths*) e fracos (*weaknesses*), assim como as oportunidades (*opportunities*) e ameaças (*threats*) de um determinado ambiente ou caso.

existentes não é adequada, ou seja, em zonas onde existe mais atividade, como na zona 3, existem menos lugares para o mesmo, enquanto que em zonas menos movimentadas, como na zona 5, existem vários lugares de estacionamento que permanecem por utilizar. Observa-se, assim, uma discrepância na distribuição dos lugares e no uso dos mesmos.

Em segundo lugar, a **passagem segura de peões** não se verifica por todo o bairro. A Rua Abade Correia da Serra [4] é um elemento divisor das zonas 2 e 3 do Bairro do Regado e, apesar de não ser uma das entradas principais do mesmo, pelo seu desenho, acaba por ser um eixo preferencial de ligação no bairro e da envolvente à área central da Cidade do Porto. Atualmente, este eixo encontra-se em obras, com o objetivo de alargar e melhorar a via, o que indica que brevemente terá ainda mais movimento. Esta rua não tem, atualmente, passagem segura para peões, o que proporciona um momento de perigo na circulação pedestre, assim como aumenta o impacto negativo deste grande limite urbano que atravessa e fragmenta o bairro em estudo.

Como já foi mencionado, as zonas 3, 4, 5 e 6 do Bairro do Regado foram alvo de uma reabilitação relativamente recente e tem passagens seguras nos locais apropriados e mesmo sinalética de apoio ao peão com dificuldade visual. O mesmo não se verifica nas zonas 1 e 2. A reabilitação desta parte do bairro encontra-se inacabada, identificando-se 'fraquezas' em relação à segurança dos peões.

Em terceiro lugar, ainda no âmbito do percurso pedonal seguro dentro do Bairro do Regado, apresenta-se o problema da relação e do **fluxo de movimentos entre o Bairro do Regado e a Cidade do Porto**. Mais uma vez, as zonas 1 e 2 destacam-se pela diferença de características que têm das restantes zonas. Nas primeiras, a relação com a cidade é mínima, enquanto que na zona 3 aumenta, como consequência da existência do Centro Social. Nas zonas 4, 5 e 6, o fluxo entre o bairro e cidade é muito maior, pelos acessos que estabelece com o mesmo.

Em quarto lugar, existe uma área que se destaca negativamente pelo **ambiente descuidado** que promove ao espaço. A rua estreita que passa a norte do bairro dá acesso a vários blocos de habitação, nomeadamente aos blocos 7, 10, 13, 18 e o 22. Esta rua dá, também, acesso às garagens das moradias da Rua do Eng. Carlos Amarante [5]. Neste sentido, este é um eixo de acesso local que adquire uma grande importância e, até, um intenso movimento, tanto pedestre como viário, encontrando-se descaracterizada e desqualificada. No caso do bloco de habitação 7, na zona 2, apesar das entradas do edifício estarem mais próximas da rua, o problema apontado é muito reduzido, o que se pode dar pela diferença de amplitude, acesso e visibilidade que este troço da rua tem, comparando com a frente dos blocos 10, 13, 18 e 22.

Por fim, e em quinto lugar, o **uso dos espaços coletivos** disponíveis não é o esperado. Apesar de existirem bancos distribuídos por várias zonas do bairro, e de haver áreas formalmente definidas para o desenvolvimento de atividades, tal não acontece - identifica-se a existência de um número muito reduzido de lugares onde as pessoas



62
Desafio 2: A passagem segura para peões não se verifica na totalidade do bairro. Rute Mendes, Porto, 2023.

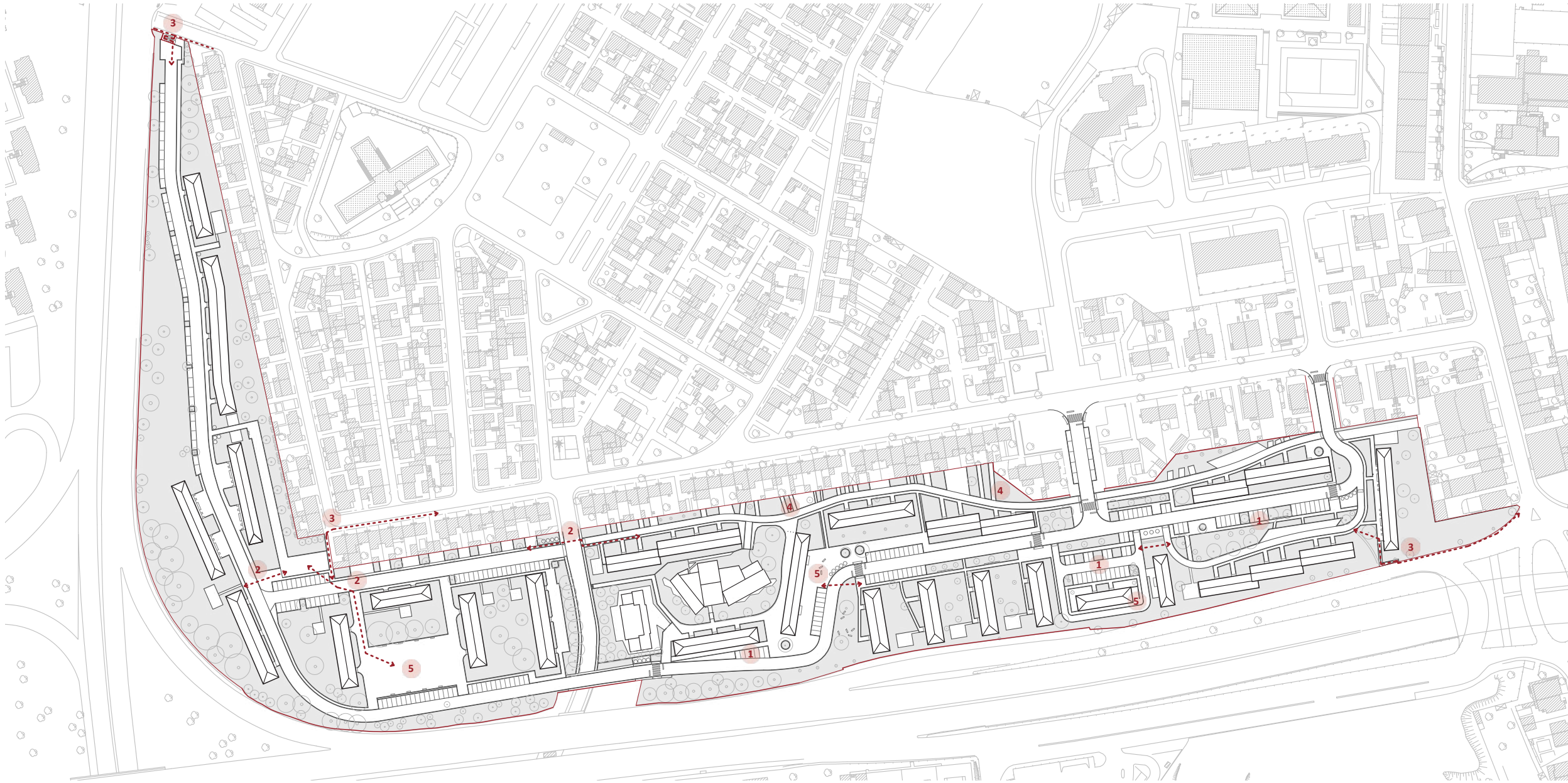
63
Desafio 3: A relação entre o Bairro do Regado e a Cidade do Porto. Rute Mendes, Porto, 2023.

64
Desafio 4: Ambiente descuidado que se verifica, maioritariamente, nos acessos aos blocos 10, 13, 18 e 22. Rute Mendes, Porto, 2023.

65
Desafio 5: O uso dos espaços coletivos existentes não é o esperado. Rute Mendes, Porto, 2023.

se reúnem. Surge, então, a oportunidade de desenhar elementos que promovam a permanência e o desenvolvimento de atividades e que, por sua vez, promovam o contacto entre habitantes. Este ponto traduz-se, por exemplo, na oportunidade de qualificação dos três espaços amplos mencionados anteriormente, designadamente a praça situada na zona 2, a praça em frente ao bloco 12, na zona 4, e o jardim central da zona 6.

Enumerados os principais desafios observados no Bairro do Regado, importa acrescentar um outro que surge na cidade contemporânea, muitas vezes transversal a situações específicas como é o caso do Bairro do Regado: as *soft mobilities*. Designa-se pelo transporte de bens e pessoas usando meios sem motor, também referidos como *human-powered mobility*, ou seja, mobilidade pela força do ser humano. Nomeadamente, falamos de caminhada, bicicleta, skate, trotinetes, entre outros. Este fenómeno atual, e que tende a crescer na medida em que os cidadãos das cidades se tornam mais adeptos de um estilo de vida mais saudável, mais próximo da natureza e em maior contacto com os outros, requer um desenho urbano específico nomeadamente no que se refere à circulação e estacionamento, quando necessário.



0m 50m 100m 200m



6. REQUALIFICAÇÃO DO BAIRRO

Após a análise realizada, na primeira parte do presente trabalho, às perspetivas concetuais da forma dos espaços, e o seu consequente resultado no uso do indivíduo, concluímos os maiores desafios que o desenho urbano enfrenta, atualmente. O confronto entre a análise e compreensão de um caso particular da Cidade do Porto, o Bairro do Regado, e os temas enunciados no enquadramento teórico, ao longo do primeiro capítulo permitiu-nos compreender os problemas e desafios que se colocam às cidades na contemporaneidade em geral e que está presente no nosso caso de estudo, mas também aqueles que lhe são específicos.

Tendo por base a análise e reflexão desenvolvidas para o Bairro do Regado, no último capítulo do nosso trabalho, apresentamos a estratégia de intervenção que delineia os problemas, desafios e oportunidades encontrados no bairro, com a qual procuramos responder às necessidades impostas pela cidade contemporânea. Da mesma forma, este capítulo desenvolverá soluções práticas em resposta às questões que se colocam no bairro, que poderão informar intervenções noutras áreas de cidade, em particular noutros bairros da cidade.

André Cepeda e Nuno Brandão Costa afirmam que *A arquitetura e urbanismo ‘modernos’ articulam a emergência dessa equação biopolítica, afirmando-se como instrumentos essenciais de produzir espaços e tempo, de (re)compor, ordenar, distribuir indivíduos, lugares e coisas.*⁹⁹ Assim, passaremos agora a explorar a intervenção que propomos ao Bairro do Regado.

99 BISMAK, Pedro Levi, *Contributos para uma crítica da ‘questão da habitação social’ do Porto* in CEPEDA, André, COSTA, Nuno Brandão, *São João de Deus*, Porto: Dafne Editora, 2020

ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO

Neste momento, será importante sintetizar as razões pelas quais se propõe uma intervenção deste caráter no Bairro do Regado, tendo havido uma intervenção recentemente realizada pela Câmara Municipal, através da Domus Social, em 2009. Em primeiro lugar, a intervenção a que nos referimos, não permitiu dar unidade ao desenho do espaço público do Bairro do Regado como um todo, como seria esperado. A causa disto baseia-se no facto da intervenção não ter abarcado toda a extensão do mesmo e no facto de ter falhado em promover espaços coletivos adequados às necessidades dos habitantes.

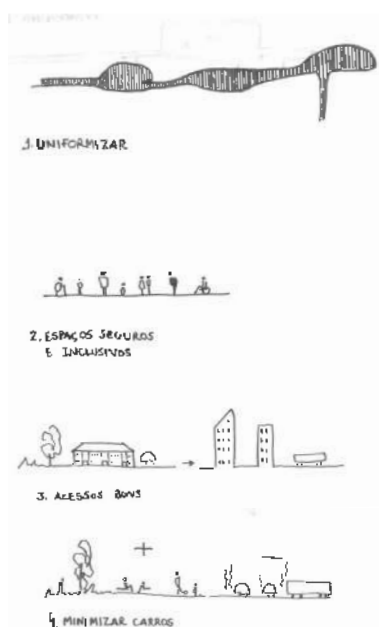
Em segundo lugar, a intervenção realizada em 2009, falhou em responder a várias necessidades que a sociedade e cidade contemporâneas apresentam, cujas apresentamos como objeto desta dissertação. No entanto, verificam-se, na intervenção, alguns pontos de partida que promovem o crescimento do Bairro do Regado neste sentido, nomeadamente a colocação de sinalética para invisuais no pavimento nas vias principais do bairro.

Por fim, o foco da intervenção, como mencionado anteriormente, parece ter sido a organização do trânsito viário e a definição do lugar do carro dentro do bairro, cujas são contrárias à tese aqui apresentada, baseada, mais uma vez, nas necessidades que a sociedade e cidade contemporâneas apresentam.

Deste modo, o desenho que se propõe, tende a desenvolver os três grandes pilares que articulam o desenho da cidade já mencionados, e respetiva sociedade, segundo Jordi Borja e Zaida Muxí, designadamente: o urbanístico, político e sociocultural.¹⁰⁰

O objetivo da proposta de intervenção que desenvolvemos é redesenhar o espaço urbano do Bairro do Regado segundo ideias-guia que se baseiam nas oportunidades e desafios apresentados no capítulo anterior. Assim, os objetivos são **dar unidade ao espaço coletivo**, considerando um desenho dos eixos de via de circulação viária e pedonal que **priorizem um ambiente seguro e inclusivo**, na convicção de que a qualidade de vida nas cidades passa pela promoção de contactos, nomeadamente com a natureza e com outros. Para isso, impõe-se **tratar os acessos** que permitem a relação do bairro com a cidade envolvente e **minimizar a presença dos veículos** nas zonas de espaços de permanência, **assim como a presença dos lugares de estacionamento**.

À semelhança do projeto de requalificação dos Bairros de Contumil e Pio XII, realizada pela *Menos é Mais* em 2004, cuja construção integra no *Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, de 1956*, propomos uma **solução uniformizada** que tende a organizar o sistema de circulação, as áreas designadas a estacionamento e o ajuste das áreas verdes. Uma solução de tratamento do espaço coletivo, deste tipo, promove uma leitura de cidade e consequente percurso mais claro, assim como a economia de recursos, proposta pelo projeto inicial para os bairros referidos. A restante estratégia



67

Esquismo: Os pontos centrais da Estratégia proposta para a reforma dos espaço público do Bairro do Regado.

100 BORJA, Jordi, MUXÍ, Zaida, *El espacio público: ciudad y ciudadanía*, Barcelona: Electa, 2003, p. 97

provém deste princípio.

A **segurança** do usuário trata-se da segurança do indivíduo em relação a outros indivíduos, por exemplo, o espaço coletivo deve ter passagens seguras para todas as áreas, assim como deve ter acessos apropriados para as mesmas. O espaço coletivo, do Bairro do Regado, deve transmitir segurança para uma grande variedade de pessoas, diferentes em idade, género, cultura e etnia. Um espaço coletivo deve representar todos os que nele habitam e querem habitar, reforçando a ideia de que o direito à cidadania é de todos, ou seja, o direito ao acesso e bem-estar de qualquer pessoa na sua cidade. Neste sentido, o Bairro do Regado deve estar equipado para expandir as oportunidades de uso que oferece, respondendo às necessidades das faixas etárias abaixo dos 18 anos e acima dos 60 anos, que são, muitas vezes, negligenciadas no desenho urbano. Do mesmo modo, expõe-se um espaço coletivo onde ambos os géneros tenham o mesmo tipo de oportunidade de acesso e segurança. Por exemplo, a visibilidade e iluminação dos espaços tem um grande impacto nesta questão. As cidades encontram-se pouco preparadas para grupos sociais não predominantes, crianças, idosos, mulheres e pessoas de etnias que representem uma minoria numa cidade. Por isso, será importante criar espaços que possam juntar todos, recordando que a diversidade de usuários aumenta a diversidade de usos, que, por sua vez, promove a inclusão social.¹⁰¹

Destes dois pontos da estratégia advém a procura pela promoção de **encontro entre habitantes**, cujo evoca o tratamento e desenho de estruturas que o permitam, incluindo, mais uma vez, a rua. Nos capítulos anteriores, concluiu-se que os espaços mais usados são sempre aqueles que oferecem oportunidades de atividade e/ou de programa. Trata-se da promoção do uso dos espaços de permanência existentes no Bairro do Regado que, potencialmente criem momentos de encontro e contacto e promovam a vida em comunidade que se quer recuperar sendo origem de oportunidades de encontro entre vizinhos, convívio entre famílias e encontro intergeracional, necessários para a criação do sentimento de comunidade.

O **tratamento dos seis acessos** atuais ao bairro também se traduz numa solução que transforma alguns dos espaços isolados do Bairro do Regado, em espaços coletivos que possam servir também a comunidade que o rodeia. Em primeiro lugar, a relação que o bairro estabelece com a Cidade do Porto tem um grande peso na resolução de alguns desafios por nós identificados, nomeadamente a falta de usos de praças e áreas verdes e a segregação e deteiorização que se evidencia em alguns dos espaços.

Em segundo lugar, importa estabelecer ligações qualificadas entre as diferentes partes do próprio bairro. Paralelamente à estratégia da requalificação do Bairro do Lagarteiro, realizada por Paulo Tormenta Pinto, entre 2012 e 2016, a criação de fluxos de atravessamento do bairro, promovem relações seguras entre moradores e entre as diferentes partes do mesmo. Assim, a par com a reestruturação da rede viária e



68
Sem título, René Burri, Cuba, 1993.

101 BORJA, Jordi, MUXÍ, Zaida, *El espacio público: ciudad y ciudadanía*, Barcelona: Electa, 2003, p. 94



proposta de um novo arruamento, promovemos acesso e circulação mais tranquila, garantindo o estabelecimento de alguma distância entre as habitações e espaços coletivos e rua, o qual tende a qualificar esses espaços.

Por fim, e em suma, é evidente que o primeiro passo para atingir os objetivos referidos passa pelo tratamento da circulação e, principalmente, da **designação de áreas de estacionamento**. A razão pela qual este tópico é tão relevante é a evolução da sociedade e do aumento do poder de posse de veículos individuais. Esta questão não se colocava à data da construção dos bairros mencionados. Assim, o espaço público, o sistema de circulação e as áreas designadas a estacionamento, tenderam a evoluir lenta e fragmentadamente de acordo com os recursos disponíveis, causando espaços pouco articulados entre si. Deste modo, consideramos que se impõe a necessidade de resolver esta questão, sabendo que os veículos continuam e continuarão, num futuro próximo a ser um grande tema da Cidade Contemporânea.

Por outro lado, e apesar disso, interessa-nos minimizar a presença do carro dentro do bairro, através da solução de estacionamento e de um sistema de vias secundárias, o qual poderá ser responsável pela diminuição do volume de trânsito da via central, neste caso a Rua de Avelar Brotero [10].

69

Esquisto: Análise de áreas, nomeadamente blocos, possíveis áreas designadas a estacionamento, espaços coletivos e acessos ao Bairro do Regado.

70

Esquisto: Análise de desafios e propostas de solução para o espaço coletivo do Bairro do Regado.

NOVO SISTEMA DE ESPAÇO PÚBLICO

A proposta desenvolvida resulta de uma análise e reflexão própria, concebida através da compreensão do Bairro do Regado. Mediante a leitura de cartografia, previamente mencionada, foi possível entender o desenvolvimento do bairro, desde a sua construção. Por meio das várias visitas ao local, nas quais foi recolhida informação, tendo por base uma análise fotográfica e de levantamentos, e pelo contacto e conversas tidas com a população local e o seu contributo, foi possível compreender os desafios e necessidades em presença.

A proposta de intervenção do espaço público do Bairro do Regado procura resgatar a unidade, coerência e qualidade outrora existentes, aquando da sua construção., priorizando a mobilidade pedestre, criando um sistema de espaços seguros e inclusivos, procurando disciplinar e reduzir o impacto a partir de uma reformulação da rede viária local assim como os momentos de entrada e saída do bairro.

A proposta estrutura-se em quatro estratégias, designadamente: a reformulação dos eixos viários, destacando-se a Rua Avelar Brotero [10]; a resolução do problema do estacionamento, a reconfiguração e hierarquização dos acessos ao bairro; e a reformulação e reestruturação dos espaços públicos derivados à permanência, relacionando-os e articulando-os programática e fisicamente através de um conjunto de eixos pedonais, criando o sistema que se deseja seguro e inclusivo e no qual se reconhece unidade, coerência e qualidade.

ESTACIONAMENTO

A presença do carro, dentro do Bairro do Regado, deverá ser um dos primeiros desafios a ser resolvido, pelo que exige áreas de estacionamento e vias que, neste caso, dificultam um percurso livre e fluido do ser humano. Atualmente, o bairro apresenta cerca de 132 lugares de estacionamento que servem um total de 722 habitações distribuídas por 23 blocos.

A cidade tem vindo a ser pontuada, por um lado, com infraestruturas que promovem o estacionamento de veículos e, por outro lado, por soluções que tentam diminuir o número de veículos a circular na via pública. A promoção de outro tipo de soluções, nomeadamente a reestruturação e qualificação do sistema de transporte público; a aposta de um desenho urbano que privilegie as *soft mobilities*; a qualificação dos espaços dedicados ao peão, com a devida instalação de sinalética que tem vindo a ser desenvolvida com vista à segurança do movimento pedestre, favorecem e têm impacto na redução do uso individual e diário do carro na cidade contemporânea. Apesar do exposto, as necessidades de circulação viária vão continuar a ter impacto no futuro, tendo em conta a crescente oferta de viaturas elétricas que preconizam uma mobilidade menos poluente. Ou seja, o uso do automóvel continuará a ser uma questão central na cidade contemporânea com impacto na definição do sistema de espaços públicos e no desenho das soluções de espaço público. No contexto do futuro que se deseja, mas tendo em conta as necessidades atuais e as que se colocam num

futuro próximo, a proposta que se apresenta partiu da reestruturação da circulação viária e a qualificação do desenho urbano, assim como da resolução do problema do estacionamento.

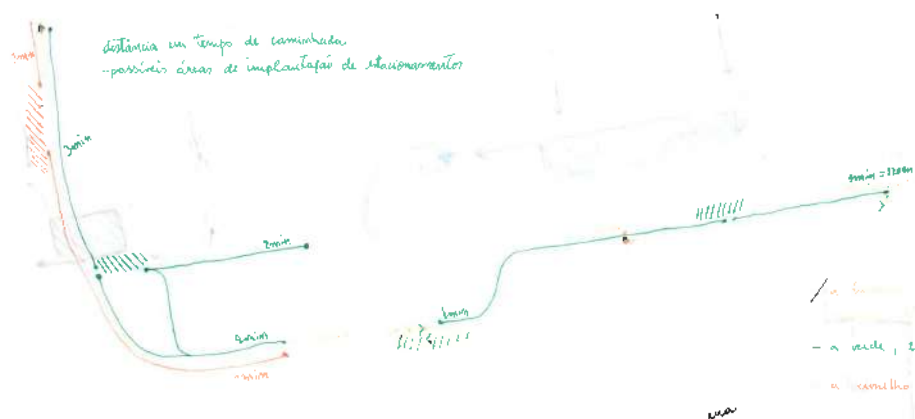
Importa referir que, num primeiro momento, para a resolução do problema do estacionamento, colocavam-se duas vias alternativas, designadamente a construção de uma área de estacionamento subterrânea e a construção de um parque de estacionamento em altura. Por um lado, o primeiro tipo de solução permitia libertar espaço à superfície, por outro lado, apresenta dificuldades de ordem técnica, de execução e de custos relativamente elevados que nos fizeram refletir sobre a sua viabilidade. De um conjunto de referências em cima da nossa mesa de trabalho destacamos o estacionamento do Campo das Cebolas, em Lisboa, projeto do arquiteto Carrilho da Graça. Em 2012, a Câmara Municipal de Lisboa abriu um concurso para o redesenho do antigo espaço de doca que estava, na altura, a ser usado como parque de estacionamento com o objetivo de criar um espaço urbano multiusos para a população. Uma vez que se mantinha a necessidade de existir um parque de estacionamento, foi proposta uma solução semiencerrada, generosa nas áreas, com luz e ventilação naturais, que estabelece relações com a cota da praça,¹⁰² criando um espaço agradável de particular qualidade. Apesar do reconhecido valor e qualidade de solução desenvolvida, pareceu-nos que só se justificava numa situação urbana excecional.

Assim, partimos para a hipótese de desenvolver um outro tipo de solução, a construção de um edifício dedicado a estacionamento ocupando uma área da superfície do bairro. Existem muitos exemplos de estacionamentos integrados em edifícios pré-existentes, assim como em edifícios desenhados de raiz, como é o exemplo, no Porto, o Silo Auto.¹⁰³ Destacando este tipo de infraestrutura que tem vindo a ser usado como recetáculo para diversas atividades, albergando feiras, concertos e centro de exposições, entre outras atividades. Este é um espaço monumental e potencialmente multifacetado, e a iniciativa *aborda um novo entendimento do espaço*.¹⁰⁴ No caso específico do Silo Auto temos conhecimento de terem sido apresentadas várias propostas à Câmara Municipal do Porto para o arrendamento não habitacional de dois pisos desta estrutura, assim como da concessão global do mesmo. Esta polivalência dos edifícios concebidos para estacionamento, interessou-nos como ponto de partida na medida em que se colocava a possibilidade de, perante uma desejada redução do uso do automóvel, designadamente dos habitantes do bairro podemos pensar no reuso e adaptação das estruturas dedicadas a estacionamento, que viéssemos a propor. À vantagem e oportunidade enunciada contrapunha-se uma dificuldade e limitação que se prendia com a escala desta infraestrutura na sua relação com a escala específica do Bairro do Regado, não só pela escala dos próprios blocos, como por uma profundidade que varia

¹⁰² <https://www.miesarch.com/work/4771>

¹⁰³ O Silo Auto é um edifício de estacionamento construído em 1964, com sete pisos e uma presença muito forte na paisagem da rua, tanto pelo seu volume como pelo betão à vista que apresenta.

¹⁰⁴ CUNHA, Andreia Ferreira, *Um parque de estacionamento com jardins verticais*, Público, Lisboa, 10 janeiro, 2017



entre 8 e 11 metros, mas também a escala do vazio e a relação das maiores bolsas disponíveis com os blocos. Persistindo nesta hipótese, para determinar possíveis localizações, foi feito um estudo que procurou relacionar tempo-distância entre os diferentes blocos e a área de estacionamento, uma vez que percebíamos que se o tempo fosse excessivo, esta infraestrutura perderia oportunidade.

O processo desenvolvido permitiu-nos concluir que nenhuma das soluções inicialmente pensadas, se constituíam como boas soluções para resolver o desafio do estacionamento no Bairro do Regado. Por isso, foi necessário voltar atrás e perceber as virtudes e qualidades das soluções que tinham sido propostas para o bairro ao longo dos anos, procurando melhor estruturar o estacionamento existente à superfície e encontrar um melhor equilíbrio entre o espaço público dedicado ao automóvel e o espaço público dedicado ao peão.

REESTRUTURAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

Como referido no estudo e análise do Bairro do Regado, os espaços de estacionamento encontram-se fragmentados, muitas vezes interferindo com os percursos pedestres. Por isso, a solução propõe alterações ligeiras no desenho da Rua Avelar Brotero [10], que permitem caracterizá-la como principal eixo de circulação no bairro, criando um espaço de transição que permite clarificar e qualificar a relação com os blocos de habitação.

Posteriormente, foi necessário redesenhar a rua secundária, a norte do bairro, que designamos por Rua Norte [23], segundo a mesma perspetiva. Ou seja, afastando-a dos blocos de habitação 7, 10, 13, 18 e 22, de modo a garantir áreas verdes generosas nas suas frentes e clarificando a *legibilidade* desta via.

De seguida, por termos eliminado partes da Rua Avelar Brotero [10], no seu redesenho, propusemos uma nova via secundária Rua Sul [24], que garante, designadamente, uma circulação mais "lenta" de acesso local no bairro, uma frente urbana tratada, a sul, paralela à VCI [2].

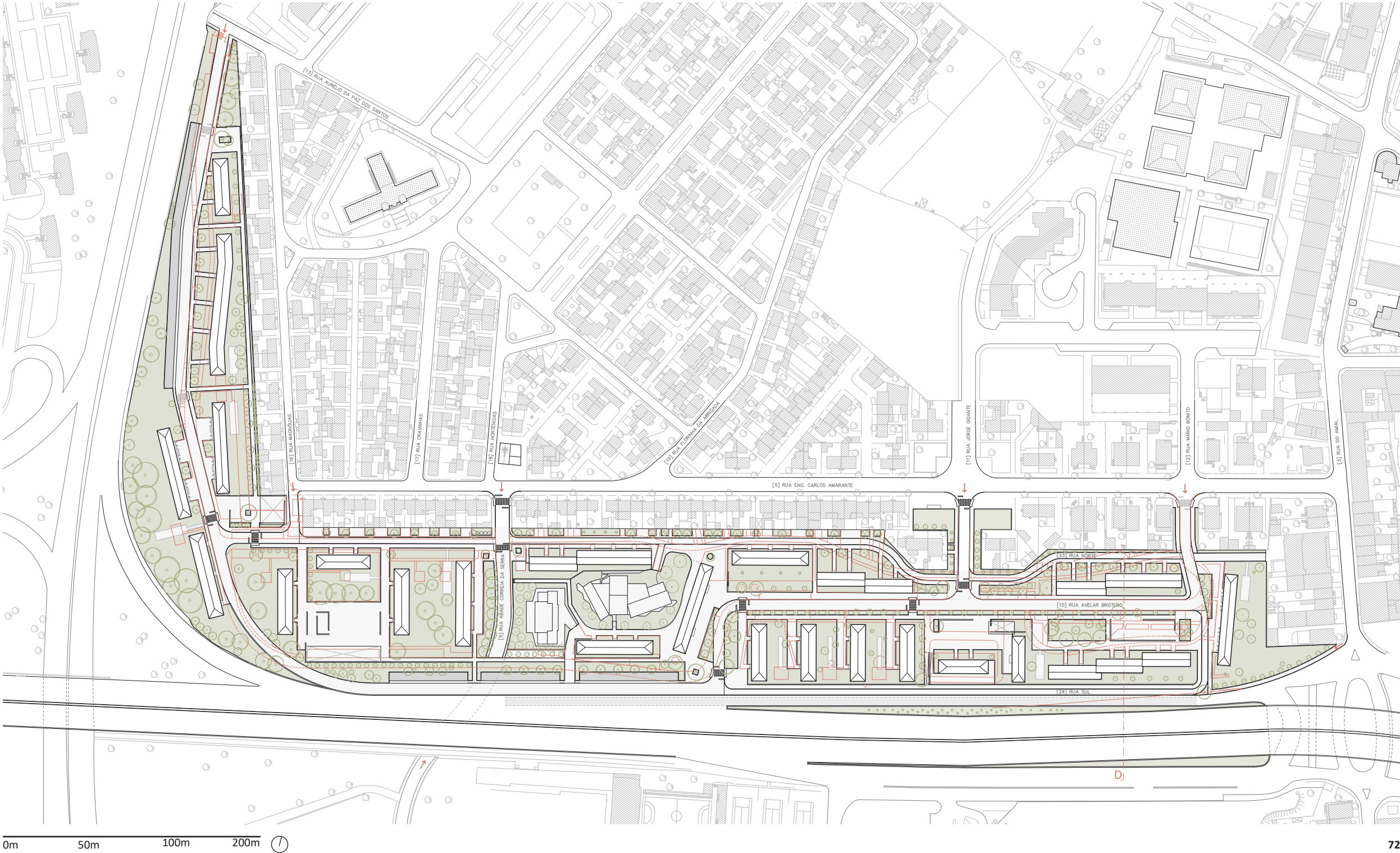
A solução para o estacionamento desenvolve-se ao longo de dois eixos que se afastam dos blocos de habitação e dos percursos pedestres principais. Se, por um lado, na zona 1, aproveitamos a área verde pré-existente a oeste da Rua Avelar Brotero [10] para

71

Esquisto: Estudo da relação tempo-distância que se observa, de acordo com possíveis soluções de áreas dedicadas a estacionamento.

desenhar 55 lugares de estacionamento, por outro lado foi necessário fazer alterações ao traçado desta rua no sentido de viabilizar a criação de uma área verde generosa em frente aos blocos 1 e 2. Nesta zona, é ainda desenhado um percurso nas traseiras dos blocos 1, 2 e 3 que garante continuidade de entre diferentes zonas e uma circulação qualificada e segura, na medida em que afasta os peões da via principal de trânsito.

O segundo eixo de estacionamento foi desenhado ao longo das zonas 3, 4, 5 e 6. Por sua vez, Na Rua Sul [24], aproveitamos a diferença de cotas entre o bairro e a via de acesso à VCI, para se desenharem lugares de estacionamento cobertos, como se verifica no perfil D. Na continuação deste eixo, com o objetivo de suprir as necessidades de estacionamento do Centro Social do Bairro do Regado e da Praça existente que reformulamos, propõem-se mais alguns lugares. Criam-se, assim 190 novos lugares de estacionamento, que se somam aos 55 existentes alcançando um total de 245.



72

72
Requalificação do Espaço Coletivo do
Bairro do Regado | **Implantação de
Existente e Proposta**
Escala 1:2500



73

73
Requalificação do Espaço Coletivo do
Bairro do Regado | **Perfil D de Existente e
Proposta**
Escala 1:500

ACESSOS

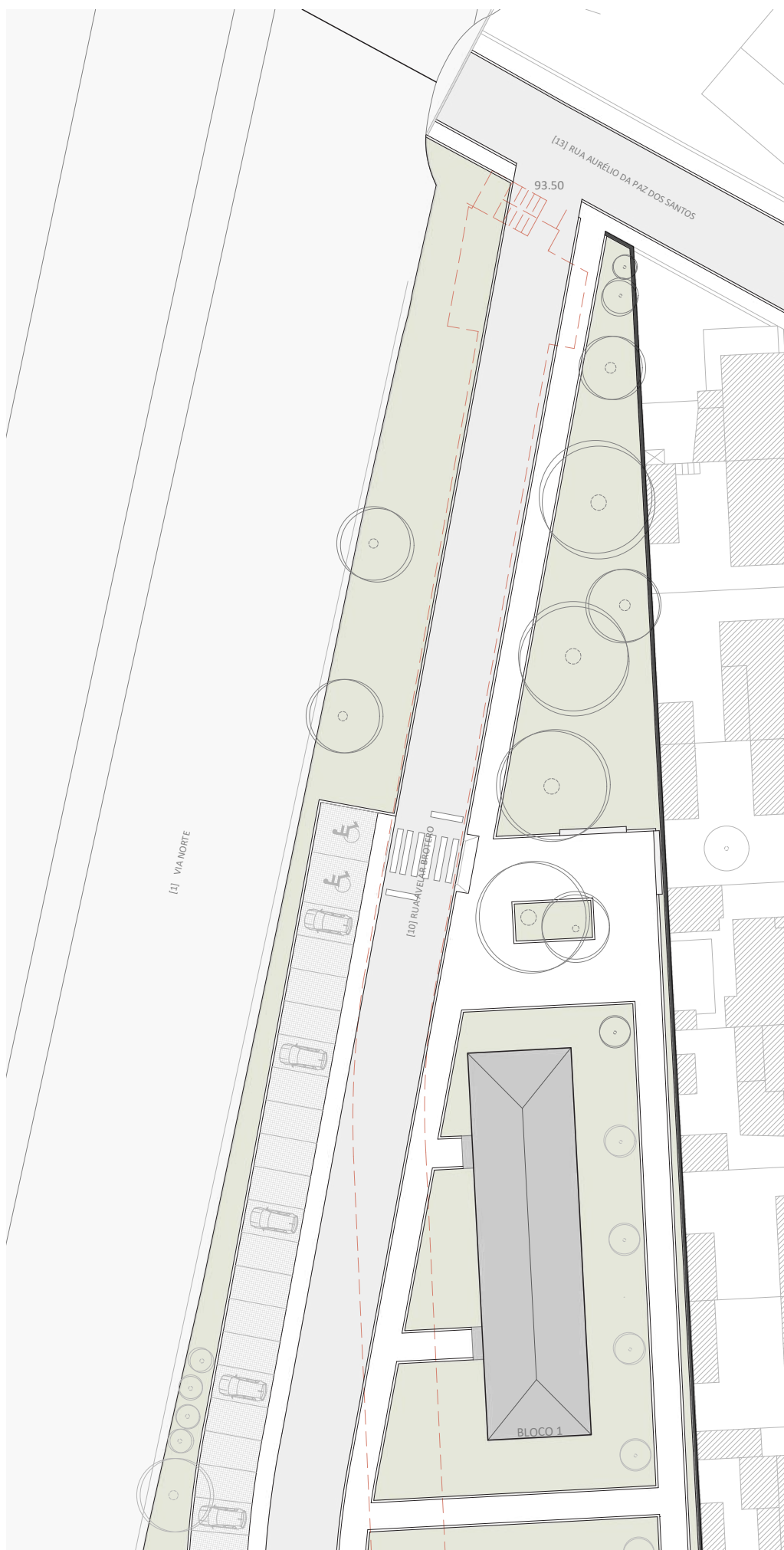
Em segundo lugar, foi necessário intervir nos acessos pré-existentes do Bairro do Regado, não só como consequência de proposta de reestruturação de rede viária existente e do reperfilamento das vias existentes no bairro, mas também pela sua relevância como pontos de transição entre o bairro e o tecido urbano envolvente conferindo-lhes identidade, unidade e hierarquia, promovendo uma relação mais generosa entre o Bairro do Regado e a cidade que o envolve.

Existem quatro acessos a partir da Rua do Eng. Carlos Amarante [5]: três permitem acesso viário e pedestre, sendo que o quarto apenas assegura uma pequena passagem, da largura de um passeio. Para além disso, existem mais dois acessos pedestres, um realizado em escada, a partir da Rua Aurélio da Paz dos Santos [13] e outro através de uma rampa na interseção entre a Rua do Amial [3] e a via de acesso à VCI [2].

O primeiro acesso ao bairro que reformulamos trata-se de uma escada que liga duas cotas, possibilitando a ligação entre a Rua Avelar Brotero [10] e a Rua Aurélio da Paz dos Santos [13]. Por várias razões, previamente mencionadas neste trabalho, a zona 1, onde se encontra este acesso, é a zona com menos movimento e relação com o tecido urbano envolvente, como consequência do princípio de implantação dos blocos; de diferença de cotas entre esta rua e as que a rodeiam; pela frente urbana que a separa da Rua Magnólias [16]; e pela existência da Via Norte [2] que também a limita. Propusemos a adaptação das cotas da Rua Avelar Brotero [10] no sentido de viabilizar relações urbanas positivas entre esta zona e a cidade que a envolve.

O segundo acesso, trata-se de uma pequena passagem, com 1 metro de largura, localizada entre dois terrenos de habitação, no cruzamento entre a Rua das Magnólias [16] e a Rua do Eng. Carlos Amarante [5]. Propusemos o alargamento um alargamento deste acesso, prolongando a Rua das Magnólias [16] até à Rua Norte [23]. Reestruturámos os passeios e a relação deste novo acesso com uma pequena Praça pré-existente que se desenvolve no topo do bloco 3. Para este arruamento, propusemos a expropriação do terreno de uma das habitações unifamiliares pré-existente.

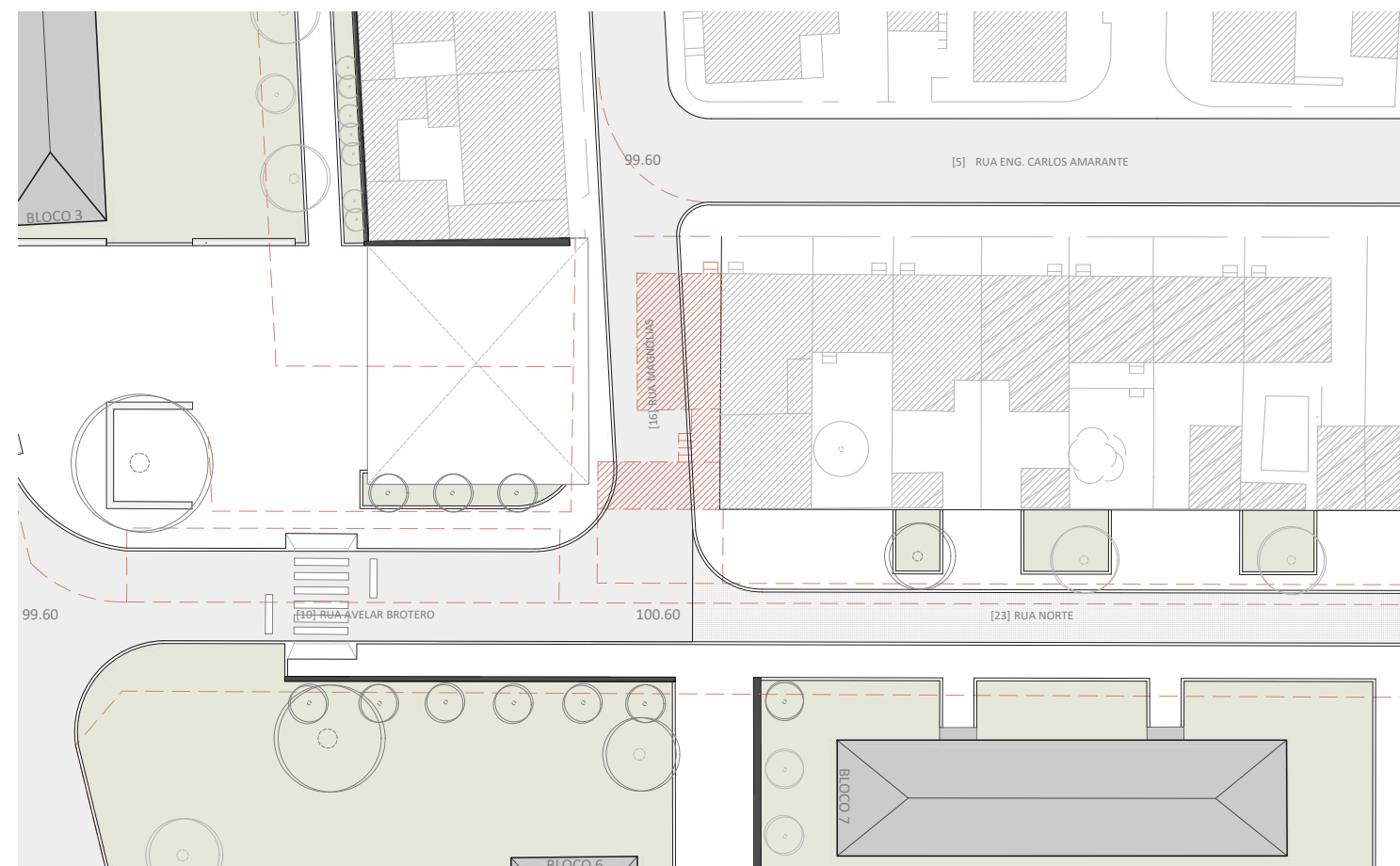
Por fim, no que se refere ao sexto acesso ao Bairro do Regado, atualmente feito por intermédio de uma rampa em frente ao bloco de habitação 23, propusemos a sua reformulação procurando relaciona-lo com o desenho da nova Rua Sul [24] e, a partir dela possibilitar o acesso pedestre à Rua do Amial [3].



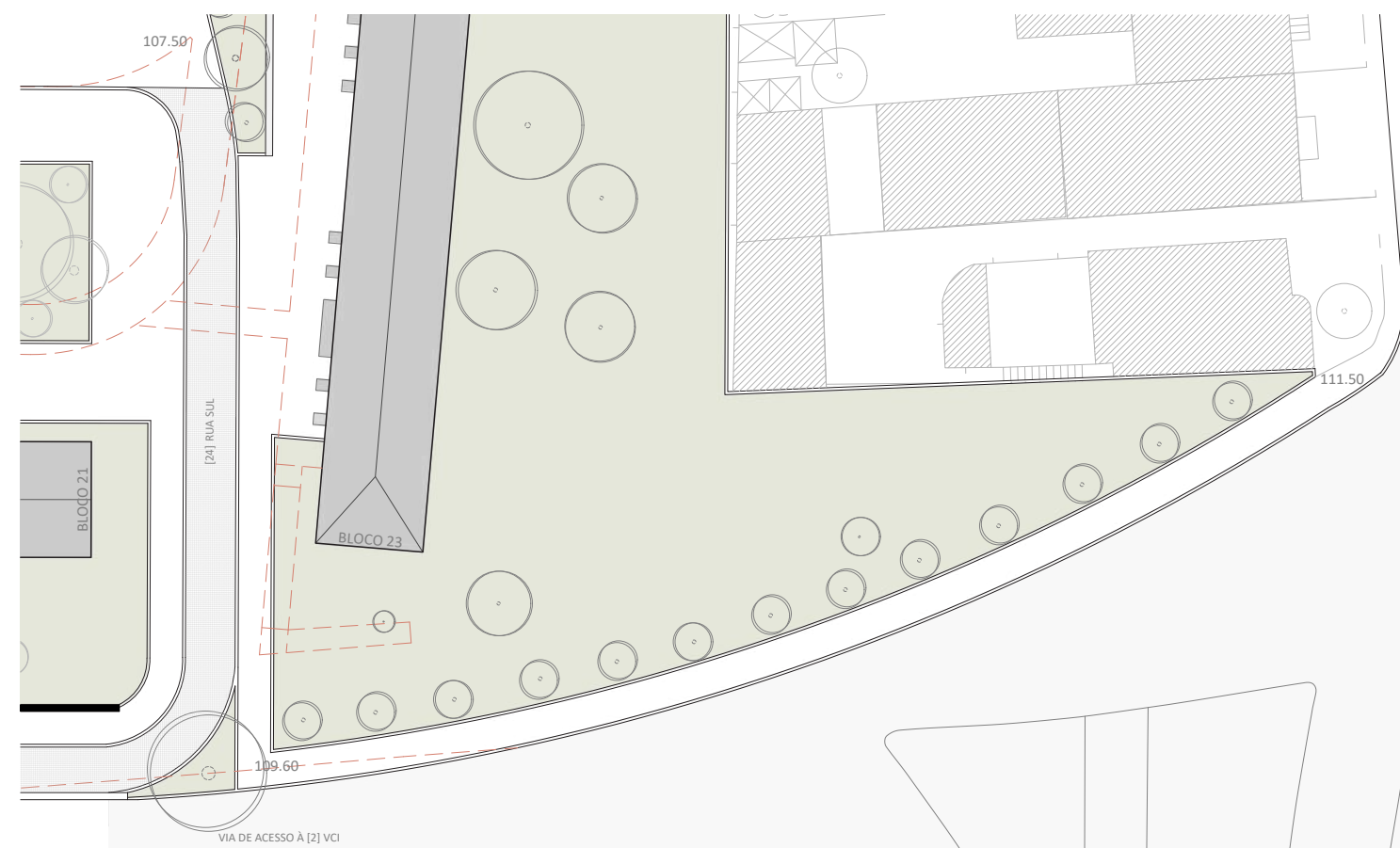
74
Requalificação do Espaço Coletivo do
Bairro do Regado: Acesso 1 | Existente e
Proposta
Escala 1:500

75
Requalificação do Espaço Coletivo do
Bairro do Regado: Acesso 2 | Existente e
Proposta
Escala 1:500

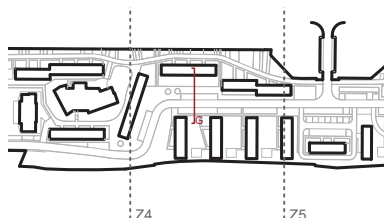
76
Requalificação do Espaço Coletivo do
Bairro do Regado: Acesso 6 | Existente
Proposta
Escala 1:500



75



76



77
Requalificação do Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Perfil G** | Proposta
Escala 1:250

- 1 Jardim entre blocos;
- 2 Circulação pedonal de 2.5m;
- 3 Área verde de transição de 2.7m;
- 4 Circulação viária de 6.5m, à cota 101.5m;
- 5 Circulação pedonal de chegada a uma zona de permanência;
- 6 Jardim;
- 7 Bloco 13.

78
Mapa de localização do Perfil G.

PERFIL DE RUA TIPO

A proposta de um perfil de rua tipo uniforme é fundamental para a estratégia de intervenção proposta, pois é o elemento que torna o espaço coletivo coeso. Assim, foi necessário repensar o desenho de rua pré-existente, propondo um perfil tipo capaz de dar resposta aos desafios e problemas identificados na área de intervenção. O desenho deverá conjugar uma circulação motorizada de acesso com uma circulação pedonal, priorizando sempre, como foco deste trabalho, a primeira. Deste modo, interessou criar uma rua que permita estabelecer relações visuais entre os diferentes espaços e acessos qualificados tanto entre espaços de permanência, como entre o bairro e o tecido urbano envolvente.

Perante a diversidade e complexidade do espaço público do Bairro do Regado, a solução proposta recorre a adaptações do perfil tipo às várias situações. No perfil de rua tipo, mantemos um conjunto de elementos, que estabelecem continuidade e garantem coerência. Um jardim separa, na maioria dos casos, o edifício do passeio e os passeios passam a ter 2.5 metros de largura, o que permite serem percorridos por duas pessoas, lado a lado; ou por uma pessoa a pé e outra numa cadeira de rodas; ou até mesmo duas pessoas, em cadeira de rodas, lado a lado. Cria-se uma linha de árvores de 2.7 metros, a qual permite a plantação de árvores de copa pequena que caracterizam a estratégia de circulação pedestre, nesta proposta. A via de circulação de dois sentidos, mantém-se com a largura original de aproximadamente 6.5 metros, seguida de um passeio de 2.5 metros e um jardim, como se evidencia no **perfil G**.

Os **perfis A e B**, também intercetam a Rua Avelar Brotero [10], na zona 1, onde existe uma área de estacionamento e dois blocos frente a frente. No caso do perfil A, o primeiro passeio tem 1.5 metros de largura, por integrar na área designada a estacionamento; seguido da via de circulação de dois sentidos, de 6.5 metros de largura; e de passeio, com 2.5 metros de largura, como no perfil tipo. No caso do perfil B, ambos os passeios se diluem num espaço pavimentado maior que dá acesso a várias habitações, tendo em conta que nos blocos 3 e 4, os blocos são de acesso direto e por galeria, tendo sido

criado um espaço comum de entrada para todo o edifício, que mantivemos.

Nestes dois casos, a linha de árvores foi eliminada porque tende a duplicar os grandes jardins que, nesta zona, separam a via de circulação dos blocos. Assim, a linha de árvores passa para o acesso traseiro aos blocos 1, 2 e 3, completamente envolvida por uma área verde, caracterizando e desenhando um limite do bairro qualificado, e permitindo o atravessamento pedonal da zona 1 afastada do automóvel. Assim, a linha de árvores que se propõe, nesta intervenção delimita o percurso pedonal principal.

O **perfil E**, atravessa a Rua Norte [23], tendo também algumas variações. A via secundária dá acesso, não só aos blocos 7, 10, 13, 18 e 22, como também às garagens de moradias, as quais têm acesso pela Rua Eng. Carlos Amarante [5]. Entre os blocos e o passeio, estabelecem-se pequenas áreas verdes, seguido de um passeio de 2.5 metros de largura, que garante acessos aos blocos de habitação; a via de circulação, agora de sentido único, de 3.5 metros de largura; e um passeio de 1.5 metros de largura que vai concedendo acesso pedonal às várias entradas de garagem.

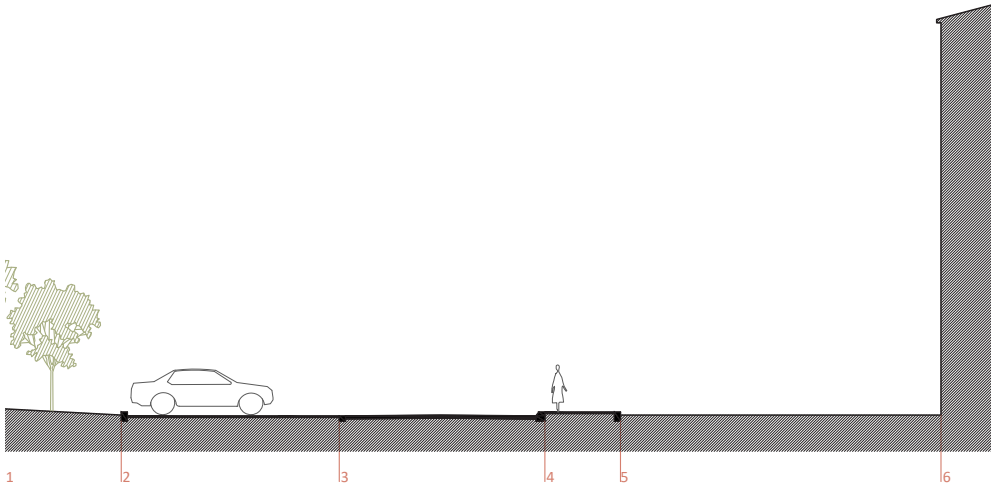
O **perfil F** coloca em evidência a relação entre a Rua Avelar Brotero [10], a área de estacionamento proposta, e a Praça pré-existente, tendo uma diferença de cotas de aproximadamente 2.5 metros. À cota da rua, propomos um passeio de 1.5 metros de largura que se separa do passeio por um jardim inclinado que integra uma linha de árvores, garantindo uma distância visual entre o estacionamento e a Praça. À cota da Praça, propomos um passeio de 2.5 metros de largura, que serve de acesso à mesma. Neste passeio existe um banco contínuo que, em simultâneo com a linha de árvores, caracteriza o percurso pedestre que se impõe.

Por fim, o **perfil D**, coloca em evidência a solução de estacionamento na Rua Sul [24], anteriormente mencionado. Nesta rua secundária, à semelhança do que acontece no perfil E, na Rua Norte [23], foi necessário estabelecer passeio dos dois lados da via de circulação de sentido único, sendo que um deles integra no espaço designado ao estacionamento coberto que se propõe.

Em suma, o princípio que caracteriza esta estratégia é a independência da circulação viária da circulação pedestre. Deste modo, a circulação pedestre principal é destacada através de muros ou bancos e de uma linha de árvores que a caracteriza, estabelecendo continuidade e garantindo a coerência em todas as situações que o bairro promove. De maneira geral, foi deixado um passeio mais largo, de 5.5 metros de largura em frente aos blocos de habitação, que concedem um espaço mais reservado aos moradores de cada bloco.

79
Requalificação do Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Perfil A** | Proposta
Escala 1:250

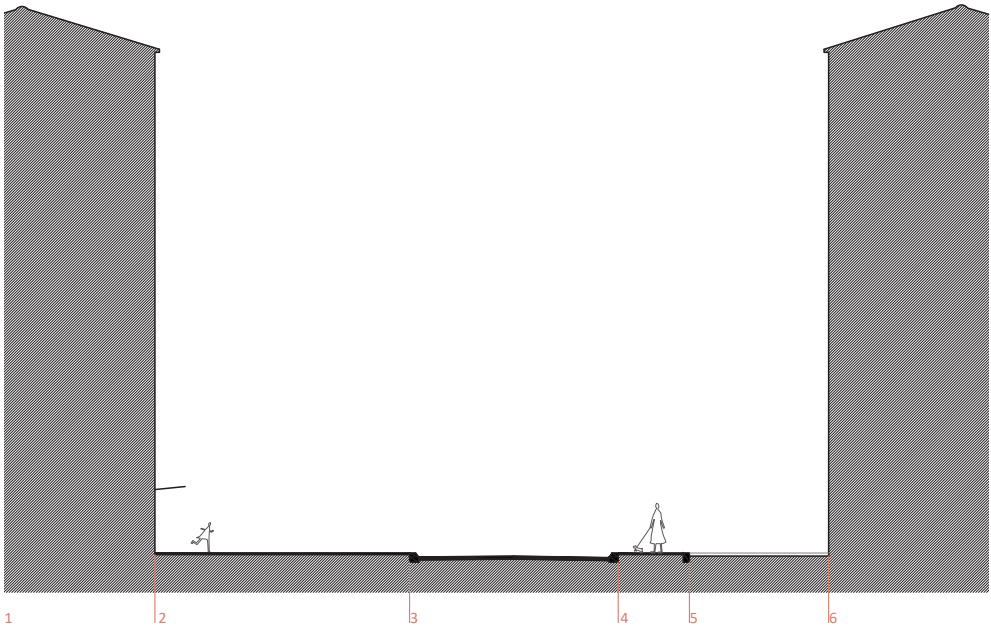
- 1 Área verde de transição;
- 2 Área designada a estacionamento;
- 3 Circulação viária de 6.5m;
- 4 Circulação pedonal de 2.5m;
- 5 Jardim de transição;
- 6 Bloco 2.



79

80
Requalificação do Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Perfil B** | Proposta
Escala 1:250

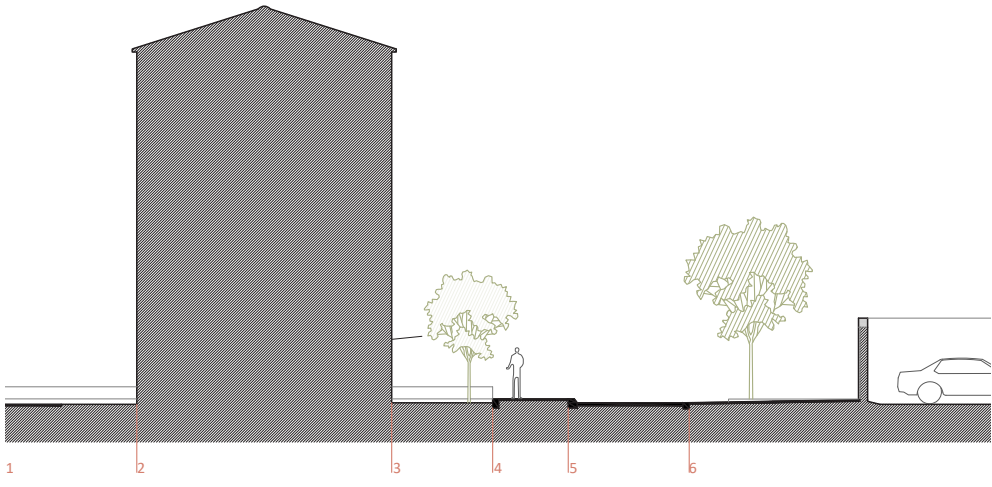
- 1 Bloco 4;
- 2 Espaço de transição pavimentado;
- 3 Circulação viária de 6.5m;
- 4 Circulação pedonal de 2.5m;
- 5 Área verde de transição;
- 6 Bloco 3.



80

81
Requalificação do Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Perfil E** | Proposta
Escala 1:250

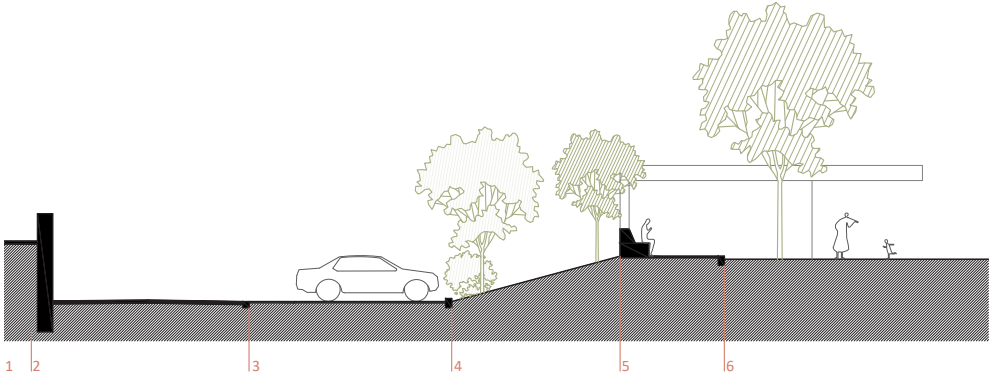
- 1 Jardim;
- 2 Bloco 7;
- 3 Área verde de transição;
- 4 Circulação pedonal de 2.5m;
- 5 Circulação viária de 3.5m;
- 6 Acesso a garagens de moradias.



81

82
Requalificação do Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Perfil F** | Proposta
Escala 1:250

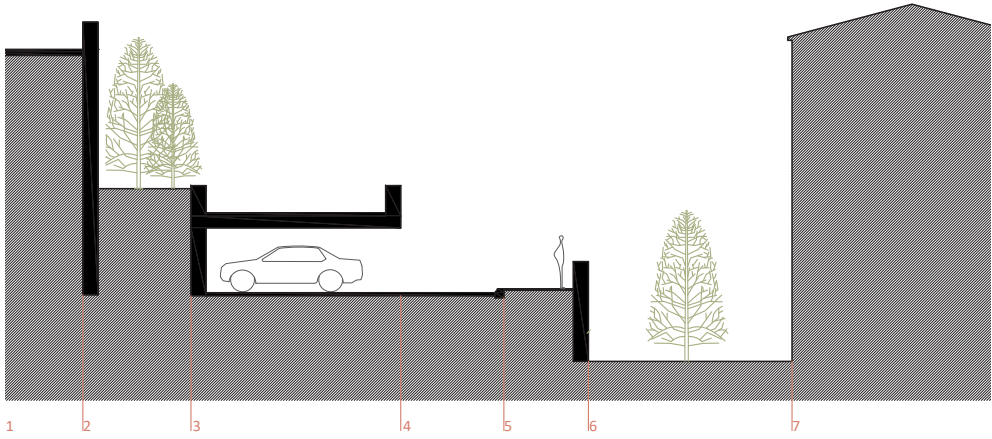
- 1 VCI;
- 2 Circulação viária de 6.5m;
- 3 Área designada a estacionamento;
- 4 Rua Sul;
- 5 Área verde de transição;
- 6 Circulação pedonal de 2.5m;
- 7 Área verde de transição.



82

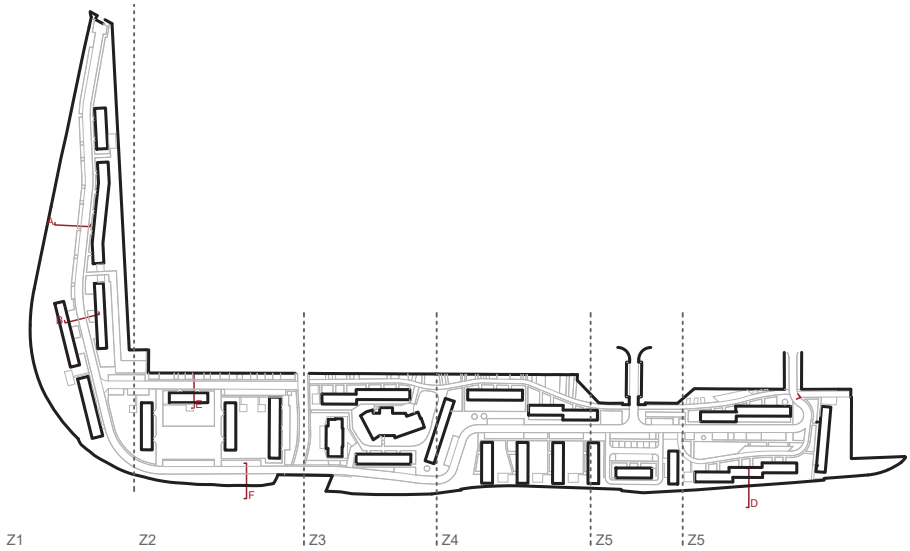
83
Bairro do Regado: **Perfil F** | Proposta
Escala 1:250

- 1 VCI;
- 2 Área verde de transição;
- 3 Área designada a estacionamento;
- 4 Circulação pedonal de 2.5m;
- 5 Área verde de transição;
- 6 Bloco 21.



83

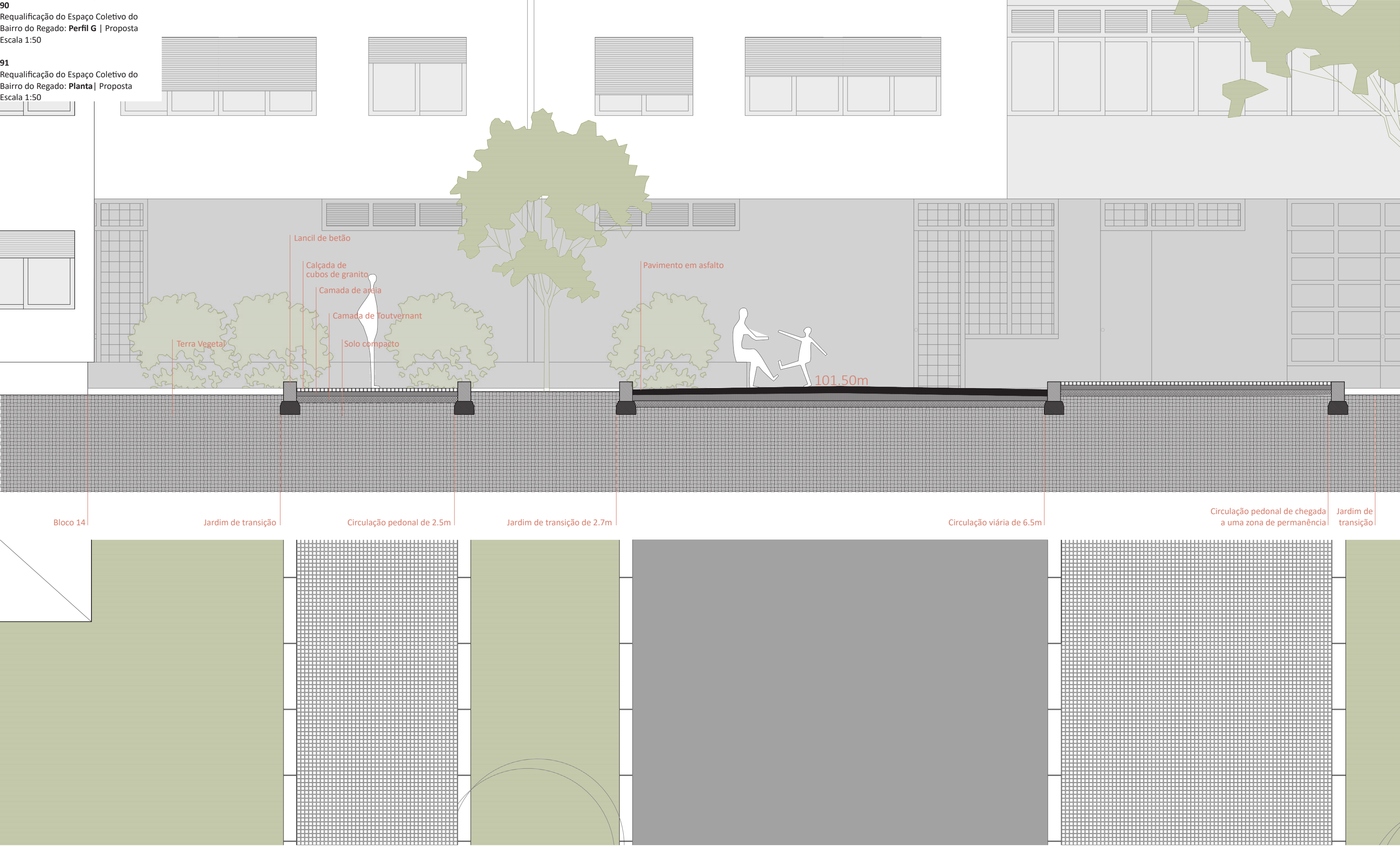
84
Mapa de localização dos Perfis A, B, E, F e D.



84

90
Requalificação do Espaço Coletivo do
Bairro do Regado: **Perfil G** | Proposta
Escala 1:50

91
Requalificação do Espaço Coletivo do
Bairro do Regado: **Planta** | Proposta
Escala 1:50



REESTRUTURAÇÃO DO SISTEMA DE ESPAÇOS COLETIVOS

Ao longo do sistema de espaços públicos que caracteriza uma cidade, os passeios, e respetivos alargamentos de passeio, os largos e as praças atuam como bolsas que permitem a permanência, oferecendo a oportunidade de encontro e de socialização. O presente trabalho elege, como foco, estratégias de configuração e transformação urbana, as quais a partir da reintegração e valorização de determinadas áreas, possam dar origem a soluções que qualificam o ambiente como seguro, inclusivo e que favorecem a vida em comunidade.

Os espaços de permanência propostos são áreas que, de alguma forma, já eram utilizadas como espaços de permanência, mas com pouca frequência, já que lhes faltava programa e mobiliário urbano. Referimo-nos às praças na zona 2, ao alargamento existente na zona 3 e ainda à área central existente na zona 6. Assim, o conjunto de espaços de permanência do Bairro do Regado é composto por estes quatro núcleos.

A proposta de intervenção que desenvolvemos tem por objetivo promover o sentimento de pertença e comunidade, que se foi perdendo entre o crescimento arbitrário do bairro e as intervenções pontuais que foram sendo realizadas, o qual que conseguimos compreender através do contexto histórico do Bairro do Regado estudado, sendo esta uma característica dos bairros que integraram no *Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, 1956*. Do mesmo modo, o objetivo da reestruturação do sistema de espaços coletivos e a proposta de uma rede criada pelas três áreas de espaços de permanência que integram nesta estratégia, permite estabelecer relações entre os diferentes edifícios de habitação, tanto ao nível de acessos como a nível visual, assim como permite estabelecer relações entre os diferentes espaços de permanência, transmitindo a clareza do desenho urbano, permitindo uma boa *legibilidade* e tornando os espaços mais seguros e inclusivos.

O primeiro espaço de permanência, a que nos referimos, é marcado pelo novo acesso ao bairro, através da interseção entre a Rua do Eng. Carlos Amarante [5] e a Rua Magnólias [16], e pela presença de um equipamento, uma nova **Biblioteca** que integra e qualifica o quotidiano do bairro. Pretende-se que a Biblioteca estabeleça relações, não só visuais, mas também físicas com a pequena praça que confronta, a oeste. A ideia remete à solução apresentada na Planta de Implantação da 2ª fase do Bairro do Regado, de 1962¹⁰⁵, na qual se propunha a existência de uma pequena biblioteca na zona que designamos como 6.

A segunda praça, localizada entre os blocos 6, 7 e 8, dialoga com dois equipamentos coletivos, designadamente uma **lavandaria** e um **café**, integrados na mesma estrutura. Nesta praça foram desenhados alguns elementos de **playground**, através dos quais se pretende integrar as crianças do bairro. Como mencionado, no Bairro do Regado, vivem diversas crianças que frequentam no Centro Social do Regado, pelo que a solução

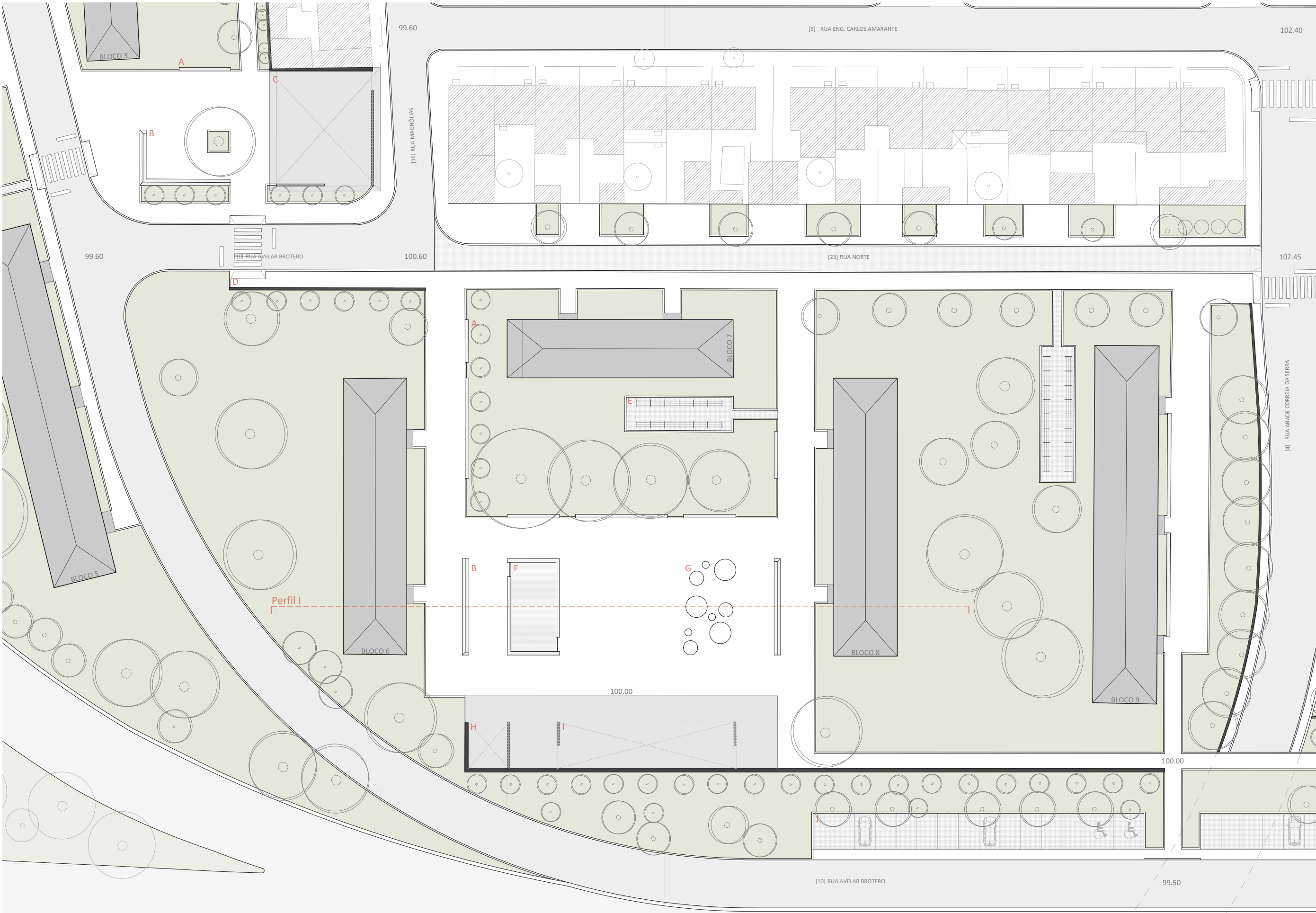
105 Planta de Implantação da 2ª fase do Projeto do Bairro do Regado | fevereiro de 1962. Câmara Municipal do Porto, Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Repartição de Empreendimentos Urbanísticos. In Arquivo Municipal do Porto: Arquivo Geral, 12_1961-62_644238 (Desenho original), p. 2

desenvolvida tem como propósito a integração dos diferentes grupos de população, fomentando uma equilibrada e saudável articulação entre os referidos grupos. Propõe-se, por isso, um espaço pontuado por acontecimentos, nomeadamente uma caixa de areia e estruturas para brincarem, que possa ser um lugar adequado e seguro para as crianças do Centro Social do Regado, mas também para as crianças habitantes do bairro. Da mesma forma, a proximidade de outros equipamentos, designadamente uma lavandaria coletiva e café com este novo espaço, torna a praça num espaço multiusos, gerador de relações intergeracionais. A arquitetura para as crianças, nunca se limita apenas a elas. Segundo Aldo Van Eick, o significado arquitetural e a importância social andam sempre de mãos dadas. Sobre a perspetiva de Aldo Van Eick e quanto à integração de playgrounds no desenho do espaço coletivo da cidade, Anna van Linguen e Denisa Kollarova afirmam que *Os espaços de brincar, como os conhecemos, são para as crianças. Os espaços de brincar, pela perspetiva de Van Eyck, são inspirados por crianças, pela sua capacidade de imaginar coisas e pela sua natureza de brincar, mas, ao mesmo tempo, são concebidos para todas as gerações.*¹⁰⁶

O terceiro espaço de permanência que integra no novo sistema de espaços públicos proposto, localiza-se na área existente em frente ao bloco 12, a qual dá acesso a um pequeno café e mercearia. Esta é uma das áreas mais usadas enquanto espaço de convívio, pelos vários propósitos que abarca. O espaço desempenha uma função central de transição entre duas zonas distintas que se expõe à curvatura da Rua Avelar Brotero [10]. Deste modo, propõe-se um banco e uma área verde com árvores com o objetivo de proteger a pequena praça e configurar-lhe uma forma que a qualifique.

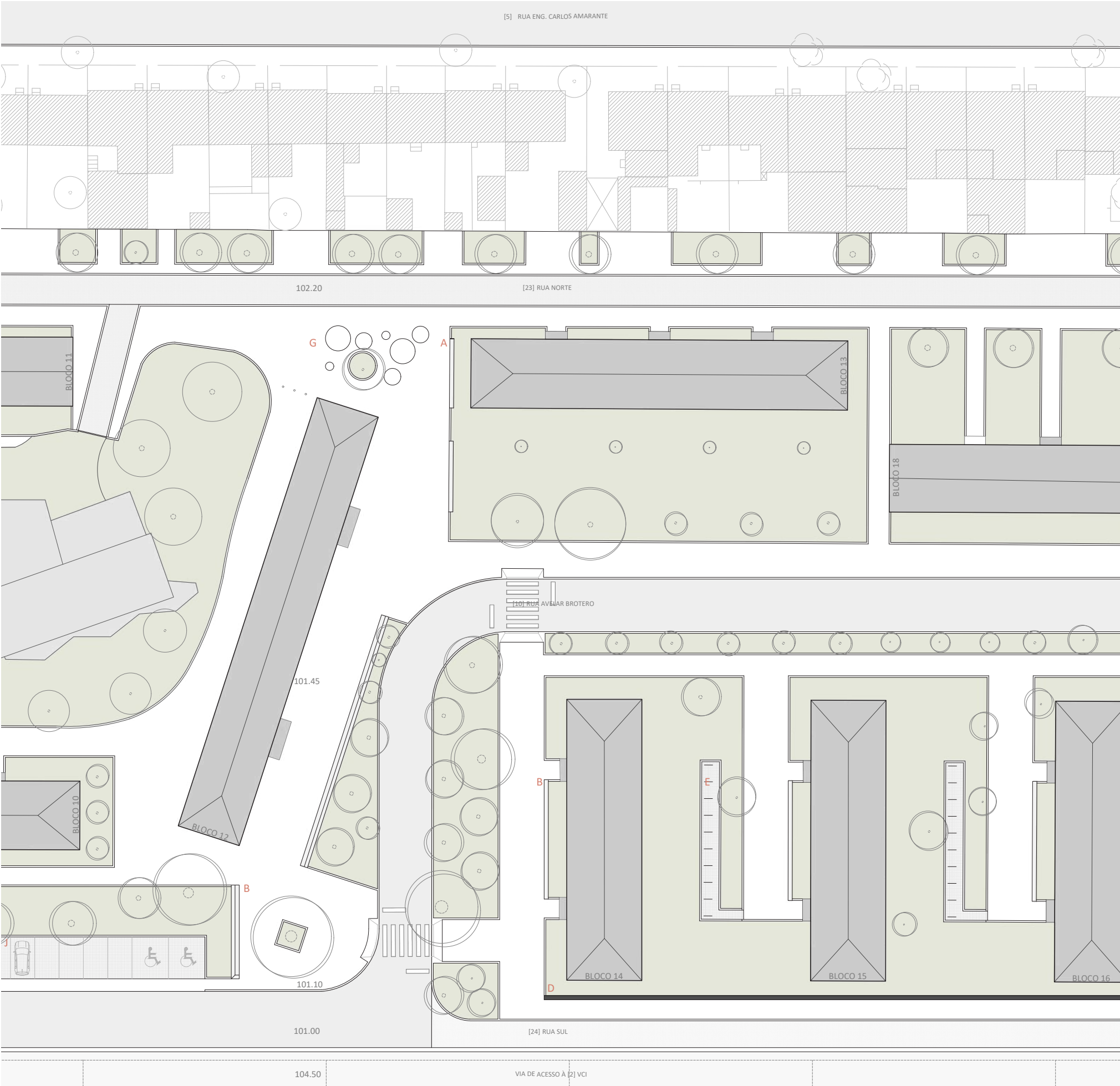
O quarto espaço de permanência, localizado na zona 6, divide-se em três. Numa primeira parte, relacionada com o acesso a partir da Rua Jorge Gigante [11], propomos a criação de um espaço de estar que apoia a utilização de uma segunda **lavandaria** coletiva destinada aos moradores desta zona do bairro. Este espaço, integrante no sistema de espaços coletivos, atua, também como um ponto central de acesso à Rua Sul [23], que tem lugar nas traseiras do bloco 19. No centro dos blocos 21, 22 e 23, propomos uma área verde integrada em diferentes espaços que permitem algumas atividades, designadamente estar, jogar num campo de jogos um momento de **playground**. Por fim, a estratégia que se propõe para a área de permanência em frente ao bloco 23, é semelhante ao que foi proposto para área de permanência em frente ao bloco 12. Com o objetivo de adicionar um momento de transição entre a Rua Avelar Brotero [10], a Rua Sul [23] e o espaço previamente mencionado, é proposta uma área verde agregada a um banco designando uma área mais recolhida para o bloco 23, como acontece várias vezes ao longo da intervenção.

106 VAN LINGUEN, Anna, KOLLAROVA, Denisa, Aldo van Eick: Seventeen Playgrounds, Eindhoven, Netherlands: Lecturis, 2006, p. 68. Traduzido do original inglês: *Playgrounds, as we know them, are meant for children. Playgrounds, in Van Eyck's approach, are inspired by children, their ability of imagining things and their nature of playing, but at the same time they are ment for all generations.*



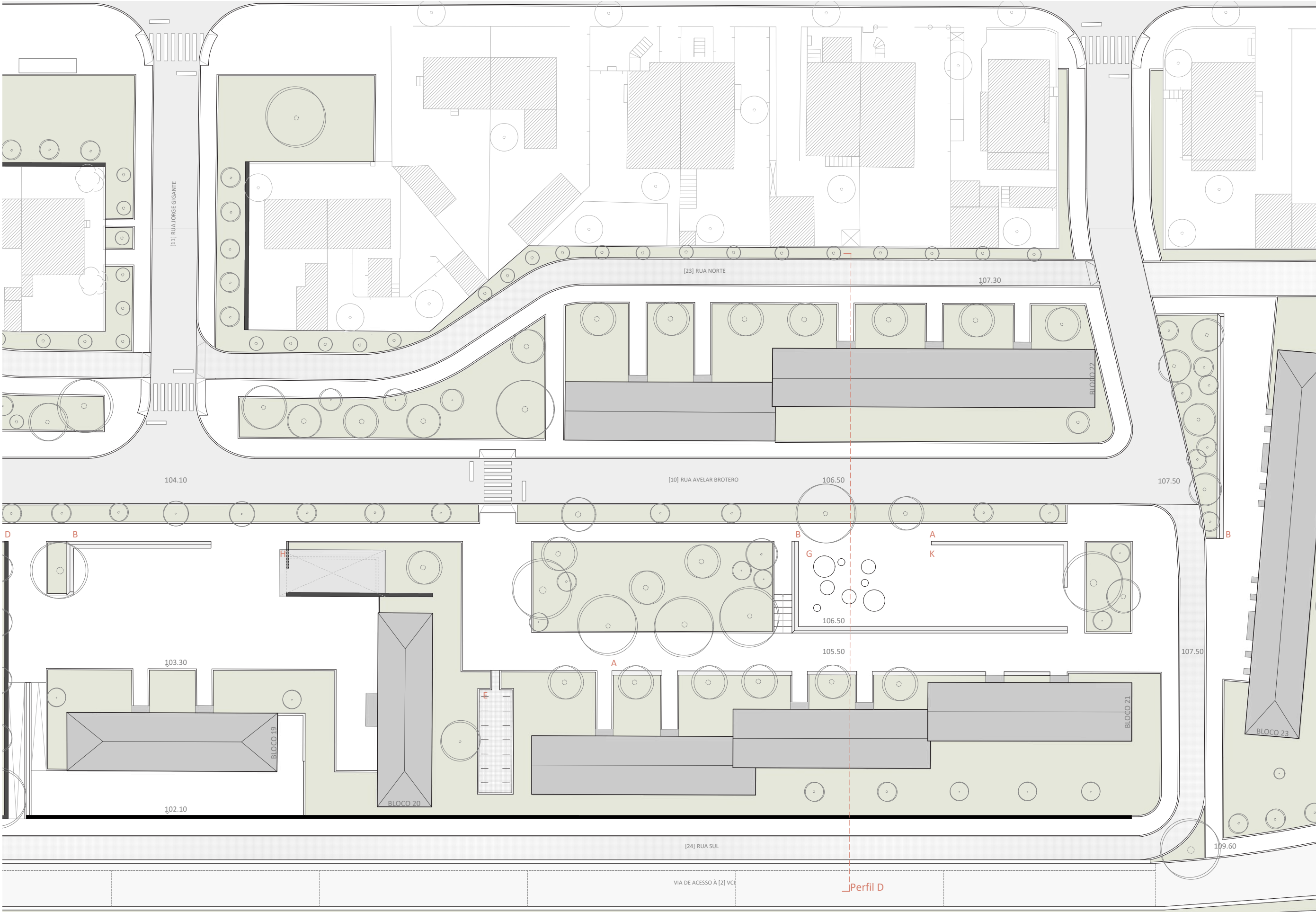
85
Requalificação Espaço Coletivo do
Bairro do Regado: **Planta da Área de
permanência 4** | Proposta
Escala 1:500

- A Banco simples;
- B Banco com costas;
- C Biblioteca;
- D Muro;
- E Estendal;
- F Caixa de Areia;
- G *Playground*;
- H Lavandaria
- I Café e esplanada;
- J Área de estacionamento.



86
Requalificação Espaço Coletivo do
Bairro do Regado: **Planta da Área de
Permanência 5** | Proposta
Escala 1:500

- A Banco simples;
- B Banco com costas;
- D Muro;
- E Estendal;
- G *Playground*;
- J Área de estacionamento.

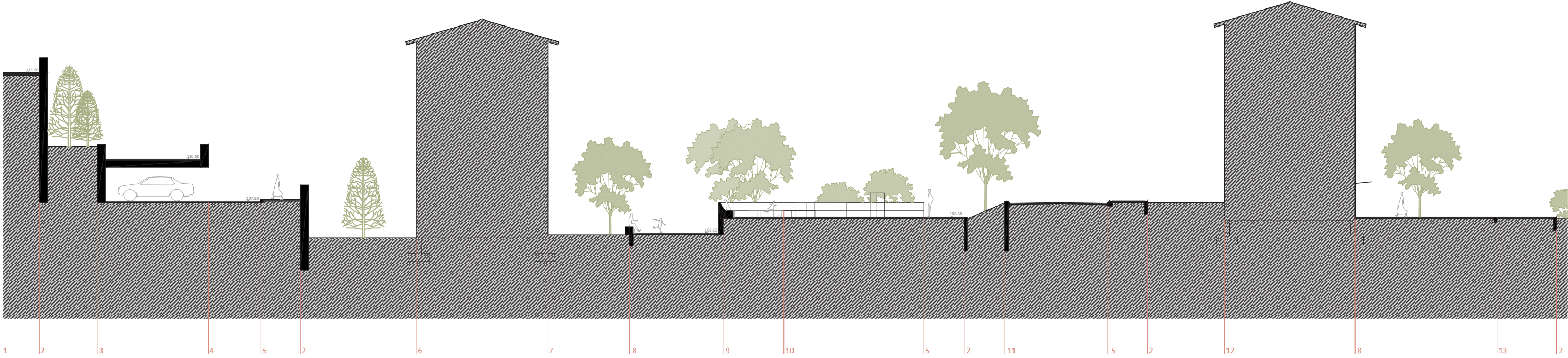
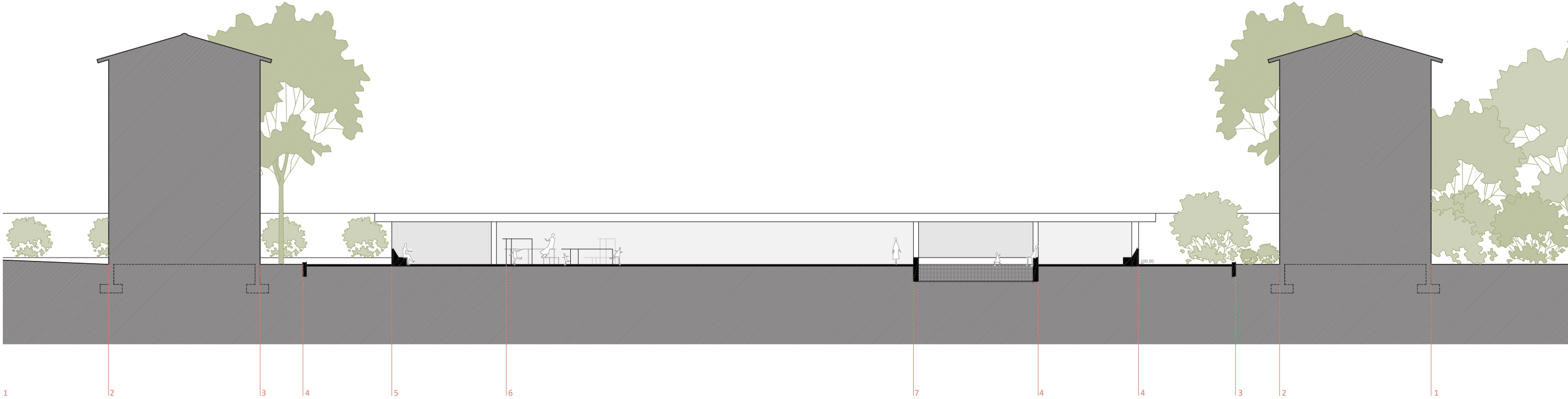


87
Requalificação Espaço Coletivo do Bairro
do Regado: **Planta Área de Permanência 6**
| Proposta
Escala 1:500

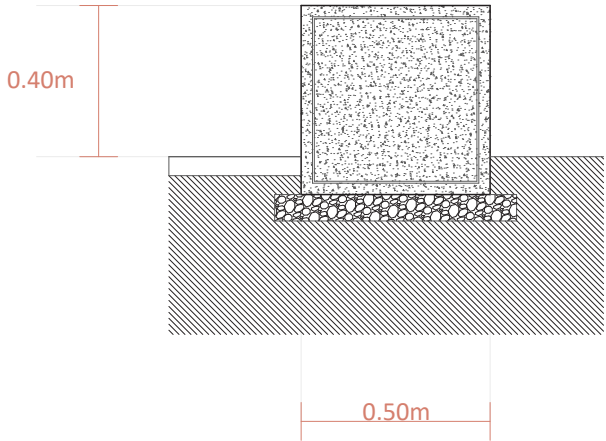
A Banco simples;
B Banco com costas;
D Muro;
E Estendal;
G *Playground*;
H Lavandaria;
K Campo de jogos.

88
Requalificação Espaço Coletivo do Bairro
do Regado: **Perfil I** | Proposta
Escala 1:250
1 Área verde de transição;
2 Bloco 8;
3 Jardim;
4 Área de transição e acesso ao bloco;
5 Praça;
6 *Playground*;
7 Caixa de areia.

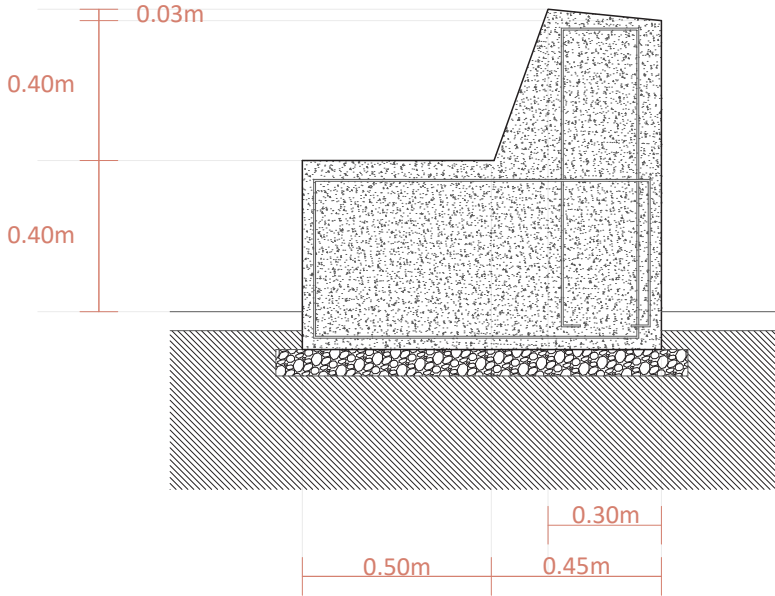
89
Requalificação Espaço Coletivo do Bairro
do Regado: **Perfil D** | Proposta
Escala 1:250
1 VCI;
2 Área verde de transição;
3 Acesso à VCI, área designada a
estacionamento;
4 Rua Sul;
5 Circulação pedonal;
6 Bloco 21;
7 Jardim;
8 Área de transição e acesso ao bloco;
9 Campo de jogos;
10 *Playground*;
11 Rua Avelar Brotero;
12 Bloco 22;
13 Rua Norte.



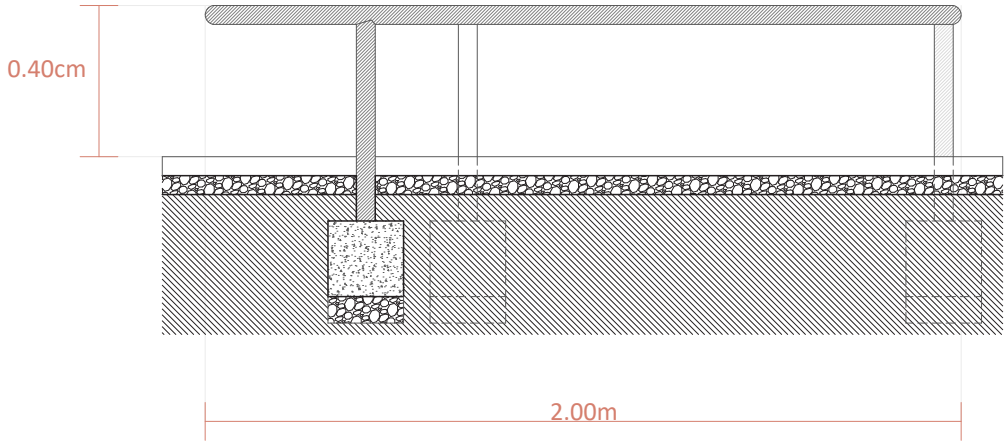
A



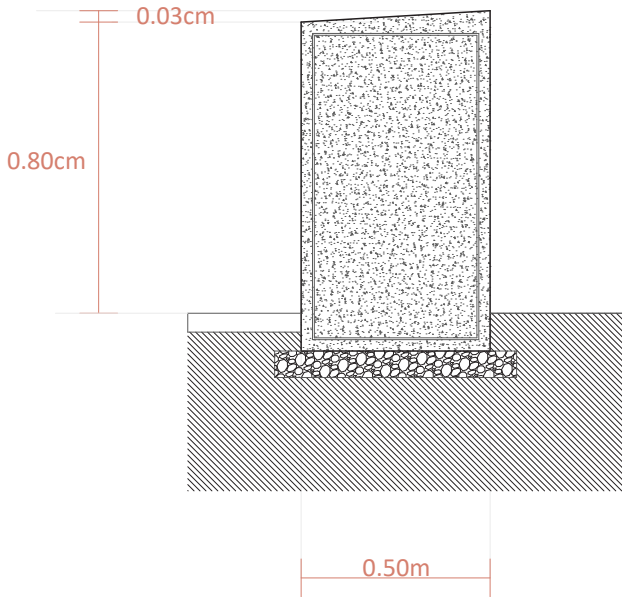
B



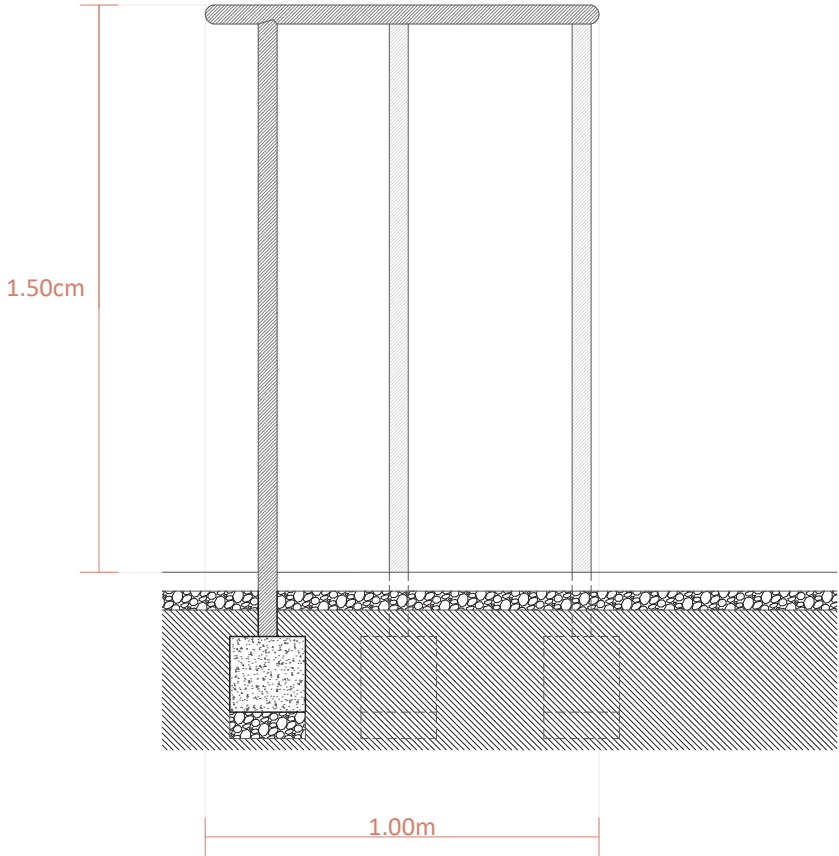
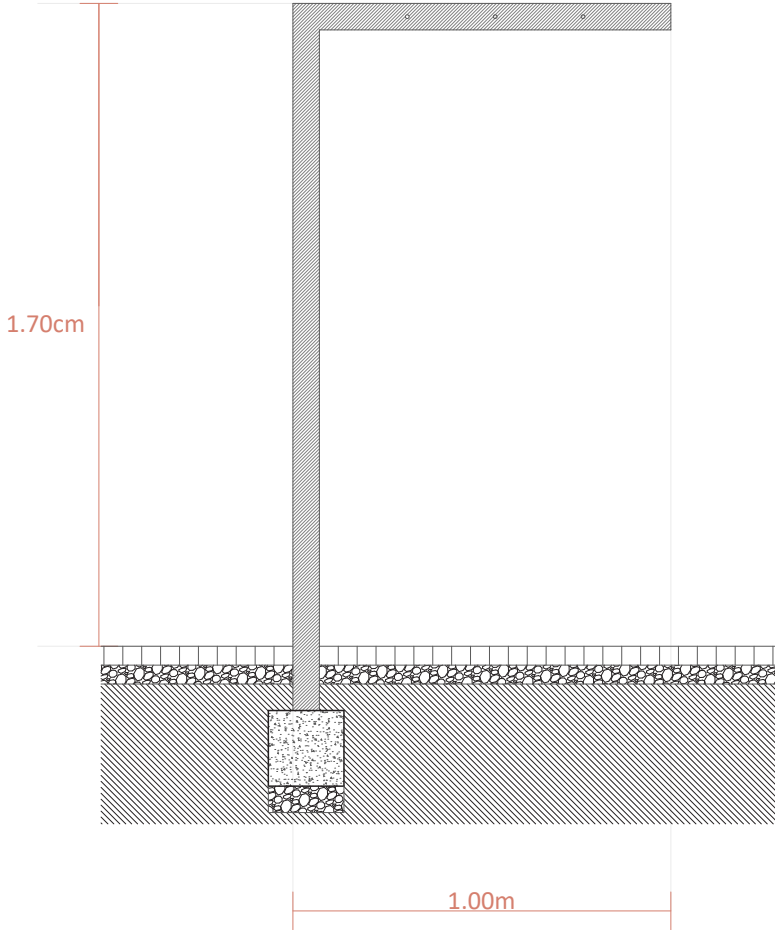
G



D



E



94
Requalificação Espaço Coletivo do Bairro
do Regado: **Mobiliário Urbano** | Proposta
Escala 1:20

A Banco simples;
B Banco com costas;
D Muro;
E Estendal;
G Duas peças que integram no *playground*.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo da primeira parte, do trabalho que desenvolvemos, abordamos um conjunto de temas e conceitos necessários à compreensão dos problemas e desafios globais que se evidenciam na cidade contemporânea. Foram colocadas em evidência questões relativamente às quais reconhecemos particular relevância, designadamente a importância e impacto de uma estrutura da cidade organizada, clara e coesa; a sua relação com o indivíduo enquanto cidadão ou habitante de uma área específica; o papel que o indivíduo desempenha na apropriação e configuração dessa estrutura, tanto enquanto cidadão como enquanto arquiteto; e, por fim, os desafios e novas valências a observar no desenho do espaço público na cidade.

Ao longo do segundo e terceiro capítulos foi colocado em evidência a importância da participação de vários agentes na conceção do espaço, concluindo-se que o espaço não é, nem poderá ser configurado com base na resolução de problemas pontuais e individuais, embora as possa e deva incorporar, assim como deverá sempre ser projetado com vista no futuro. Observamos que as soluções de desenho urbano que tendem a gerar espaços com sentido e significado, com estruturas claras e coesas, são as que dão resposta aos vários desafios e questões chave e são capazes de resolver muitas situações resultando em soluções só aparentemente simples.

Ao longo da segunda parte, procuramos compreender uma realidade concreta, através de um caso de estudo que oportunamente selecionamos, o Bairro do Regado. O bairro, construído entre 1962 e 1964, foi analisado no seu contexto de conceção e construção no âmbito do Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, de 1956; na sua relação com o centro da cidade do Porto; as suas características morfotipológicas, designadamente a forma e relação com vias estruturantes do sistema viário da cidade; e a influência dos princípios movimento moderno na implantação dos blocos e no desenho do espaço público proposto, em 1962. Ao propormos o estudo do Bairro do Regado, foi necessário identificar, recolher, analisar e sintetizar muita informação que nos permitiu desenvolver um estudo adequado do bairro, caracterizando-o nos seus vários contextos. Assim, foi importante enquadrar os contextos do bairro à data da sua construção, assim como no seu contexto atual, com o objetivo de, por fim, propor uma reestruturação do seu Sistema de Espaços Coletivos presente, baseado nas temáticas que colocámos em evidência. O estudo deste caso permitiu o ensaio de um desenho urbano específico, unitário e identitário, que se foi ajustando às diferentes necessidades e circunstâncias.

Com o estudo realizado procuramos contribuir para o debate em torno do papel e importância do Sistema de Espaços Coletivos na cidade contemporânea, assim como, salientar a importância de se intervir nas áreas mais distantes dos principais centros

da cidade, designadamente do Porto, que se encontram degradadas e tantas vezes desqualificadas, em particular no contexto dos bairros de habitação municipal da cidade, de que o Bairro do Regado é exemplo. Por fim, procuramos, a partir de um exercício concreto de desenho urbano, ensaiar soluções e identificar princípios orientadores que possam contribuir para o desenvolvimento de propostas e intervenções futuras.

BIBLIOGRAFIA

- A** ASHER, François, *Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos*, Lisboa: Livros Horizonte, 2010
- AS OPERAÇÕES SAAL, João Dias, Produção, Local, 2007: Alexandre Alves
- Assembleia Municipal de Lisboa, disponível em <https://www.am-lisboa.pt/> (acedido em 2 de maio de 2023)
- B** BANDEIRINHA, José António, *O Projeto SAAL: Arquitetura e Participação*, 1974-1976
- BISMAK, Pedro Levi, *Contributos para uma crítica da 'questão da habitação social' do Porto* in CEPEDA, André, COSTA, Nuno Brandão, *São João de Deus*, Porto: Dafne Editora, 2020
- BORJA, Jordi, MUXÍ, Zaida, *El espacio público : ciudad y ciudadanía*, Barcelona, Electa, 2003
- LYNCH, Kevin, *A Imagem da Cidade* (tradução de Maria Cristina Tavares Afonso), Porto: Edições 70, 2008
- C** Cidades Impossíveis, *Episódio 3: Barcelona, uma cidade sem carros*, 5 julho 2022; Disponível em https://www.youtube.com/watch?v=CO-kD_IsD8c&ab_channel=CidadesImposs%C3%ADveis (acedido a 1 de maio de 2023)
- COSTA, Alexandre Alves, Prefácio in BANDEIRINHA, José António, *O projeto SAAL e a Arquitetura no 25 de Abril de 1974*, Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2006
- CUNHA, Andreia Ferreira, *Um parque de estacionamento com jardins verticais*, Público, Lisboa, 10 janeiro, 2017
- E** European Union Prize For Contemporary Architecture, *O Campo das Cebolas*. Disponível em <https://www.miesarch.com/work/4771> (acedido em 2 de maio de 2023)
- F** FILGUEIRAS, Otávio Lixa, *Da Função Social do Arquitecto: para uma teoria da responsabilidade numa época de encruzilhada*, Porto: 2ª edição, E.S.B.A.P., 1985
- FRIEDMAN, Yona, *Pro Domo*, Andalucía: Actar Publishers, 2006
- G** GONÇALVES, Eliseu, *O alojamento operário portuense nas primeiras décadas do século XX: da Casa Familiar ao Bloco Comunitário*, in PEREIRA, Virgílio Borges, *A Habitação social na Transformação da Cidade. Sobre a génese e efeitos do "Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto de 1956"*, Porto: Edições Afrontamento, 2016
- GRACQ, Julien, *La Forme d'une ville*, Paris: José Corti, 1995
- K** KORTOF, Spiro, *The City Assembled: The Elements of urban form through history*, London: Thames and Hudson, 1992
- L** LAVADINHO, Sónia, conferência internacional *The Future Design of Streets*, Porto, 18 novembro, 2022
- M** MOREIRA, Cristina Faria, *Cerca de mil pessoas quiseram ter uma palavra a dizer no futuro da Praça Martim Moniz*, Público, Lisboa, 15 janeiro, 2021
- P** PALLASMAA, Juhani, *The Eyes of The Skin: architecture and the senses*, Chichester : John Wiley & Sons, 2005
- PAULINO, Raquel Geada, *Habitação programada: Serviço de Apoio Ambulatório Local*, in LAMEIRA, Gisela, ROCHA, Luciana, *Mapa da Habitação: Guia para uma terminologia específica em arquitetura habitacional apoiada pelo Estado em Portugal [1910-1974]*, Porto: Uniarte Gráfica, 2019

Plano de Melhoramentos 1965-1966, Porto: Câmara Municipal do Porto, 1966

Plano diretor municipal: Mapas Interativos do Porto, Câmara Municipal do Porto;
<https://portalgeo.cm-porto.pt/arcgis/apps/sites/#/mapas-do-porto/apps/507724d6cfb4038b19e862b6ca8cb1f/explore> (acedido em 20 de abril de 2023)

PORTAS, Nuno, *A Cidade como Arquitetura*, Lisboa: Livros Horizonte, 1969

PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro, Cabral, João, *Políticas Urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003

Projeto das Construções | Memória Descritiva e Justificativa | Fevereiro 1962. Câmara Municipal do Porto, Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Repartição de Empreendimentos Urbanísticos
 In Arquivo Municipal do Porto: Arquivo Geral, DMESG.7897 (documento original)

Q QUEIRÓS, João, O "Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto" de 1956: enquadramento político-social e elenco de realizações, in PEREIRA, Virgílio Borges, *A Habitação social na Transformação da Cidade. Sobre a génese e efeitos do "Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto de 1956"*, Porto: Edições Afrontamento, 2016

R REGADO, Obra Diodesa de Promoção Social; Disponível em <https://www.odps.org.pt/espaco/regado/>; (acedido em 2 maio 2023)

S SARAIVA, Tiago Mota, O Martim Moniz, o seu "processo participativo" e o futuro dos processos participativos em Lisboa, Público, Lisboa, 6 agosto, 2021. Disponível em <https://www.publico.pt/2021/08/06/opiniaop/opiniaom/martim-moniz-processo-participativo-futuro-processos-participativos-lisboa-1973118> (acedido em 21 de abril de 2023)

SECCHI, Bernardo, FONT, António, *Planeamiento urbanístico: de la controversia a la renovación*, Barcelona: Diputació Barcelona, 2003

SOLÀ-MORALES, Ignasi, *Introducción a la arquitectura. Conceptos fundamentales*, Barcelona: 1ª Edição, Carmen Rodríguez

T SOLÀ-MORALES, Manuel, *De Cosas Urbanas*, Barcelona: Editorial Gustavo Gil, SL, 2008

TAVARES, Domingues, Michelangelo, Porto: 1ª Edição, Dafne Editora, 2012

TAVARES, Miguel Sousa, *Não se encontra o que se procura*, Lisboa: Clube do Autor, 2014

V TÁVORA, Fenando, *Da organização do espaço*, 1962

VALENTIM, Fábio, *Um Guia de Arquitetura de São Paulo: doze percursos e cento e vinte e quatro projetos*, São Paulo: Escola da Cidade, 2022 (3ª edição),

VALLE, Daniel Casas, (conferência internacional) *The Future Design of Streets*, Porto, 18 novembro, 2022

VAN LINGUEN, Anna, KOLLAROVA, Denisa, Aldo van Eick: *Seventeen Playgrounds*, Eindhoven, Netherlands: Lecturis, 2006

ÍNDICE DE IMAGENS

parte I

01 Vista de Satélite da Cidade do Porto com identificação do Sistema Viário principal; espaços ancorantes.
Fonte: Google Earth, (imagem de 25 novembro de 2018)

02
Vista de Satélite da Cidade do Porto com identificação de alguns dos espaços ancorados, nesta área.
Fonte: Google Earth, (imagem de 25 novembro de 2018)

03 Esquisso: *Espaço criado por adição e por subtração de volumes*. A forma resulta simultaneamente da matéria que define e conforma o espaço e do vazio que este gera.

04 Momento no Azul I de Miró, Centre Pompidou. Rute Mendes, Paris, 2021

05 Planta da praça Velha, Florença.
Fonte: (esquema feito com base em) TAVARES, Domingues, Michelangelo, Porto: 1ª Edição, Dafne Editora, 2012, p.68

06 David na Galeria dell'Accademia. Rute Mendes, Florença, 2019.

07 *David na Piazza della Signoria Florence*. Kees Scherer, 1958-1963.
Fonte: <https://jdelgadoo.tumblr.com/post/179081999705/kees-scherer-florence-italy-1957-1963> (acedido a 9 de janeiro de 2023)

08 Esquisso: A relação do indivíduo com o espaço é influenciada pelas características formais do objeto presente.

09 *Playing with a street car*. Aleksandr Malin, Rússia, sem data.
Fonte: <https://wonderings.net/music-compilations/indie-birthday-compilations/little-blue-house/> (acedido a 29 de junho 2023)

10 Não retrato. Rute Mendes, Porto, 2022.

11 *Sem título*. Álvaro Siza Vieira, sem data
Fonte: VIEIRA, Álvaro Siza, *Ideias Encontradas*, Espanha: La Imprenta CG, p.83

12 *As operações SAAL*, Autor desconhecido, Porto, 1974.
Fonte: <https://www.optecfilmes.com/as-operacoes-saal> (acedido a 15 dezembro 2022)

13 *As operações SAAL*, Autor desconhecido, Porto, 1974.
Fonte: <https://www.optecfilmes.com/as-operacoes-saal> (acedido a 15 dezembro 2022)

14 Público, Autor desconhecido, Lisboa, 2021.
Fonte: <https://www.publico.pt/2021/01/15/local/noticia/cerca-1000-pessoas-quiseram-palavra-dizer-futuro-martim-moniz-1946559> (acedido a 21 de abril de 2023)

15 A Rua como Espaço Coletivo. Rute Mendes, Praga, 2019.

16 *Plano de mobilidade urbana de Barcelona*, Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 2013-2018.
Fonte: (esquema feito com base em) <https://www.archdaily.com.br/br/795024/barcelona-inaugura-sua-primeira-superquadra-voltada-para-pedestres-e-ciclistas> (acedido a 28 de abril de 2023)

17 Uma criança joga à bola numa das zonas tranquilas de Sant Antoni. Barcelona, Edu Bayer, 2020.
Fonte: <https://www.thenewbarcelonapost.com/barcelona-qui-ere-transformar-eixample-supermanzana/> (acedido a 28 de abril de 2023)

18 O trânsito do Minhocão. Karime Xavierl, São Paulo, 2020.
Fonte: <https://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/1684055611526264-ensaio-no-elevado-presidente-joao-goulart> (acedido a 28 de abril de 2023)

19 Minhocão ao domingo. Gabriel Cabral, São Paulo, 2021.
Fonte: <https://envolverde.com.br/obras-para-criacao-do-parque-minhocao-sp-comecam-em-2019/> (acedido a 28 de abril de 2023)

20 *Sem título*, Krystal Kenney, Paris, sem data.

Fonte: <https://photographycourse.net/paris-street-photography/>

21 *Sem título*, Marie Shopie Tekian, Paris, 2015.

Fonte: <https://unsplash.com/pt-br/@mstekian> (acedido a 1 de setembro de 2023)

22 *Playground*. Aldo van Eyck, Amesterdão, sem data.

Fonte: https://www.researchgate.net/figure/Play-space-at-the-Zaanhof-Amsterdam-Photographic-Archives-010009008690_fig3_232928240 (acedido a 12 de abril de 2023)

23 *Criação de espaço lúdico*. Aldo van Eyck, Dijkstraat, Holanda, 1954.

Fonte: <https://undiaunaarquitectura.wordpress.com/2015/04/20/jakoba-mulder-1900-1988/mulder06/> (acedido a 9 de janeiro de 2023)

parte II

24

As ilhas do Porto, Autor desconhecido, Porto, 1970.

Fonte: https://www.researchgate.net/figure/Ilhas-of-Porto-in-the-1970s-9_fig2_326176360 (acedido a 28 de fevereiro de 2023)

25

Planta de Localização dos bairros construídos segundo o *Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, 1956-1966*.

Fonte: Google Earth (imagem de 25 novembro de 2018)

26

Autor desconhecido, Porto, 1966

Fonte: Câmara Municipal do Porto, Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Repartição de Empreendimentos Urbanísticos. In Arquivo Municipal do Porto: Arquivo Geral, 12_1966_03_614739

27 Análise de **Sistema de Vias** do entorno do Bairro do Regado.

Fonte: Google Earth (imagem de 25 novembro de 2018)

28 Representação das linhas de transporte público do entorno do Bairro do Regado.

Fonte: Google Earth (imagem de 25 novembro de 2018)

28 Análise | **Enquadramento Urbano**.

30 Redesenho a partir de Planta de Implantação da 1ª fase do Projeto do Bairro do Regado | **setembro de 1961**. Câmara Municipal do Porto, Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Repartição de Empreendimentos Urbanísticos. In Arquivo Municipal do Porto: Arquivo Geral, 12_1961-62_644238 (Desenho original), p. 1

31 Redesenho a partir de Planta de Implantação da 2ª fase do Projeto do Bairro do Regado | **fevereiro de 1962**. Câmara Municipal do Porto, Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Repartição de Empreendimentos Urbanísticos. In Arquivo Municipal do Porto: Arquivo Geral, 12_1961-62_644238 (Desenho original), p. 2

32 Redesenho a partir de Planta de Centro de convívio e de dia do G.M.P. do Regado II | **dezembro de 1988**. Câmara Municipal do Porto, Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Repartição de Empreendimentos Urbanísticos. In Arquivo Municipal do Porto: Arquivo Geral, Documento/Processo, 1988 – 1988

PT-CMP-AM/PUB/DSEM/3539/DOMUS.ARM17.S7.SS7.2;

33 Redesenho a partir de Planta de Centro de Convívio e de dia do G.M.P. do Regado I | **janeiro de 1990**. Câmara Municipal do Porto, Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Repartição de Empreendimentos Urbanísticos. In Arquivo Municipal do Porto: Arquivo Geral, Documento subordinado/Ato informacional, 1990 – 1993

PT-CMP-AM/PUB/DSEM/3539/DOMUS.ARM17.S7.SS7.3-17.17a.49 (Desenho original), p. 1

34 Redesenho a partir de Planta de Implantação da fase de ensaio do Centro de Dia Bairro do Regado | **outubro de 1990**. Câmara Municipal do Porto, Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Repartição de Empreendimentos Urbanísticos. In Arquivo Municipal do Porto: Arquivo Geral, Documento subordinado/Ato informacional, 1990 – 1993

PT-CMP-AM/PUB/DSEM/3539/DOMUS.ARM17.S7.SS7.3-17.17a.49 (Desenho original), p. 2

35 Redesenho a partir de Planta de Implantação da fase de ensaio do Centro de Dia e nova Rua Abade Correia da Serra do Projeto do Bairro do Regado | **dezembro de 1993**. Câmara Municipal do Porto, Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Repartição de Empreendimentos Urbanísticos. In Arquivo Municipal do Porto: Arquivo Geral, Documento subordinado/Ato informacional, 1990 – 1993

PT-CMP-AM/PUB/DSEM/3539/DOMUS.ARM17.S7.SS7.3-17.17a.49 (Desenho original), p. 3

36 Redesenho a partir do Levantamento do Bairro do Regado | **dezembro de 2009**. in Arquivo Domus Social

37 Redesenho do Projeto da Reabilitação do Espaço Coletivo do Bairro do Regado | **dezembro de 2009**. in Arquivo Domus Social

38 Esquema: Mapa das Zonas e dos Blocos do Bairro do Regado.

39 Bloco 2, zona 1. Rute Mendes, Bairro do Regado, 2023.

40 Bloco 8, zona 2. Rute Mendes, Bairro do Regado, 2023.

41 Rua secundária a norte do bairro, zona 2. Rute Mendes, Bairro do Regado, 2023.

42 Bloco 10, zona 3. Rute Mendes, Bairro do Regado, 2023.

43 Mapa de fotografias das zonas 1, 2 e 3.

44 Bloco 12, zona 4. Rute Mendes, Bairro do Regado, 2023.

45 Bloco 13 e área de estar, zona 4. Rute Mendes, Bairro do Regado, 2023.

46 Logradouro do bloco 15, zona 4. Rute Mendes, Bairro do Regado, 2023.

47 Bloco 18, zona 5. Rute Mendes, Bairro do Regado, 2023.

48 Bloco 22, zona 6. Rute Mendes, Bairro do Regado, 2023.

49 Mapa de fotografias das zonas 4, 5 e 6.

50 Estado Atual do Bairro do Regado | **Implantação**

51 Estado Atual do Bairro do Regado | **Perfil A**

52 Estado Atual do Bairro do Regado | **Perfil B**

53 Estado Atual do Bairro do Regado | **Perfil C**

54 Estado Atual do Bairro do Regado | **Perfil D**

55 Esquisso: Relação entre as varandas, galerias e entradas dos blocos de habitação e o exterior, antes e depois do seu encerramento.

56 Varandas e entradas dos blocos 6 e 7, no estado original. Bloco 6 e 7. Autor desconhecido, Porto, Portugal, 1964.

Fonte: Câmara Municipal do Porto, Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Repartição de Empreendimentos Urbanísticos. In Arquivo Municipal do Porto: Arquivo Geral, 12_1964_614736

57 Varandas e entradas dos blocos 6 e 7, após o seu fecho. Rute Mendes, Porto, Portugal, 2023.

58 Estendal de janela de uma habitação. Rute Mendes, Porto, Portugal, 2023.

59 Estendal coletivo do Bairro do Regado. Rute Mendes, Porto, Portugal, 2023.

60 Esquemas: Mapa de usos e permanências e Mapa de Fluxos do Bairro do Regado.

61 Desafio 1: Estacionamento que promove a fragmentação dos espaços. Rute Mendes, Porto, 2023.

62 Desafio 2: A passagem segura para peões não se verifica na totalidade do bairro. Rute Mendes, Porto, 2023.

63 Desafio 3: A relação entre o Bairro do Regado e a Cidade do Porto. Rute Mendes, Porto, 2023.

64 Desafio 4: Ambiente descuidado que se verifica, maioritariamente, nos acessos aos blocos 10, 13, 18 e 22. Rute Mendes, Porto, 2023.

65 Desafio 5: O uso dos espaços coletivos existentes não é o esperado. Rute Mendes, Porto, 2023.

66 Estado Atual do Bairro do Regado | **Análise dos desafios presentes**

67 Esquisso: Os pontos centrais da Estratégia proposta para a reforma dos espaço público do Bairro do regado.

68 *Sem título*, René Burri, Cuba, 1993.

Fonte: <https://fineartmultiple.com/rene-burri-plaza-jose-marti-havana-cuba/> (acedido a 3 de julho de 2023)

- 69** Esquisso: Análise de áreas, nomeadamente blocos, possíveis áreas designadas a estacionamento, espaços coletivos e acessos ao Bairro do Regado.
- 70** Esquisso: Análise de desafios e propostas de solução para o espaço coletivo do Bairro do Regado.
- 72** Requalificação do Espaço Coletivo do Bairro do Regado | **Implantação de Existente e Proposta**
- 73** Requalificação do Espaço Coletivo do Bairro do Regado | **Perfil D de Existente e Proposta**
- 74** Requalificação do Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Acesso 1** | Existente e Proposta
- 75** Requalificação do Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Acesso 2** | Existente e Proposta
- 76** Requalificação do Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Acesso 6** | Existente Proposta
- 77** Requalificação do Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Perfil G** | Proposta
- 78** Mapa de localização do Perfil G.
- 79** Requalificação do Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Perfil A** | Proposta
- 80** Requalificação do Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Perfil B** | Proposta
- 81** Requalificação do Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Perfil E** | Proposta
- 82** Requalificação do Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Perfil F** | Proposta
- 83** Bairro do Regado: **Perfil F** | Proposta
- 84** Mapa de localização dos Perfis A, B, E, F e D.
- 85** Requalificação Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Planta da Área de permanência 4** | Proposta
- 86** Requalificação Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Planta da Área de Permanência 5** | Proposta
- 87** Requalificação Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Planta Área de Permanência 6** | Proposta
- 88** Requalificação Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Perfil I** | Proposta
- 89** Requalificação Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Perfil D** | Proposta
- 90** Requalificação do Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Perfil G** | Proposta, Escala 1:50
- 91** Requalificação do Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Planta** | Proposta, Escala 1:50
- 92** Requalificação do Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Perfil G** | Proposta, Escala 1:50
- 93** Requalificação do Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Planta** | Proposta, Escala 1:50
- 94** Requalificação Espaço Coletivo do Bairro do Regado: **Mobiliário Urbano** | Proposta
- 96** Planta de Implantação da 1ª fase do Projeto do Bairro do Regado | **setembro de 1961**. Câmara Municipal do Porto, Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Repartição de Empreendimentos Urbanísticos. In Arquivo Municipal do Porto: Arquivo Geral, 12_1961-62_644238 (Desenho original), p. 1
- 97** Redesenho a partir de Planta de Implantação da 2ª fase do Projeto do Bairro do Regado | **fevereiro de 1962**. Câmara Municipal do Porto, Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Repartição de Empreendimentos Urbanísticos. In Arquivo Municipal do Porto: Arquivo Geral, 12_1961-62_644238 (Desenho original), p. 2
- 98** Redesenho a partir de Planta de Centro de convívio e de dia do G.M.P. do Regado II | **dezembro de 1988**. Câmara Municipal do Porto, Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Repartição de Empreendimentos Urbanísticos. In Arquivo Municipal do Porto: Arquivo Geral, Documento/Processo, 1988 – 1988
PT-CMP-AM/PUB/DSEM/3539/DOMUS.ARM17.S7.SS7.2;
- 99** Redesenho a partir de Planta de Centro de Convívio e de dia do G.M.P. do Regado I | **janeiro de 1990**. Câmara Municipal do Porto, Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Repartição de Empreendimentos Urbanísticos. In Arquivo Municipal do Porto: Arquivo Geral, Documento subordinado/Ato informacional, 1990 – 1993

PT-CMP-AM/PUB/DSEM/3539/DOMUS.ARM17.S7.SS7.3-17.17a.49 (Desenho original), p. 1

100 Redesenho a partir de Planta de Implantação da fase de ensaio do Centro de Dia Bairro do Regado | **outubro de 1990**. Câmara Municipal do Porto, Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Repartição de Empreendimentos Urbanísticos. In Arquivo Municipal do Porto: Arquivo Geral, Documento subordinado/Ato informacional, 1990 – 1993

PT-CMP-AM/PUB/DSEM/3539/DOMUS.ARM17.S7.SS7.3-17.17a.49 (Desenho original), p. 2

101 Redesenho a partir de Planta de Implantação da fase de ensaio do Centro de Dia e nova Rua Abade Correia da Serra do Projeto do Bairro do Regado | **dezembro de 1993**. Câmara Municipal do Porto, Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Repartição de Empreendimentos Urbanísticos. In Arquivo Municipal do Porto: Arquivo Geral, Documento subordinado/Ato informacional, 1990 – 1993

PT-CMP-AM/PUB/DSEM/3539/DOMUS.ARM17.S7.SS7.3-17.17a.49 (Desenho original), p. 3

102-127 Rute Mendes, Bairro do Regado, 2023.

128 Esquismo de processo.

129 Esquismo de processo.

130 Esquismo de processo.

anexos

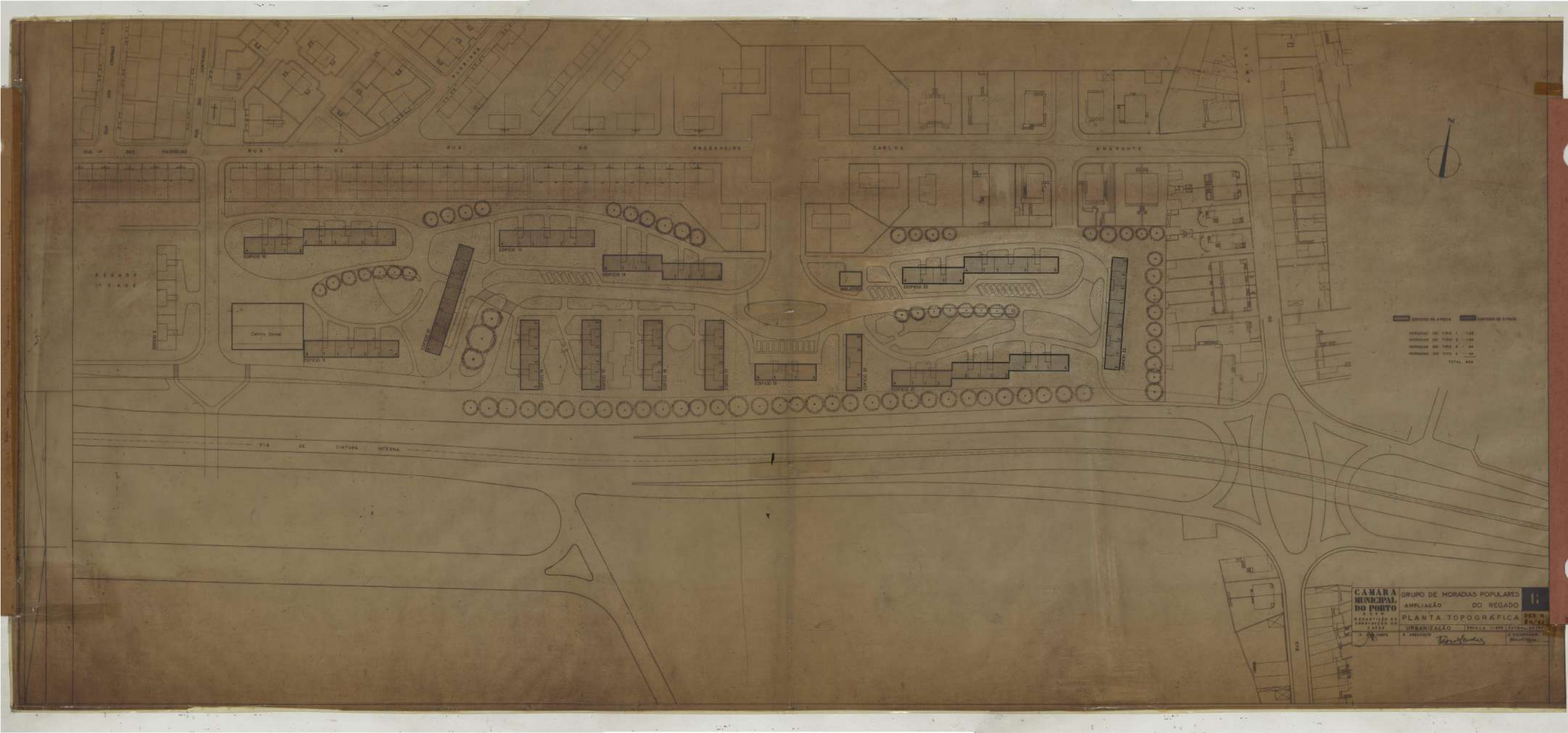
BAIRRO DO REGADO

CARTOGRAFIA



95
 Primeira fase do projeto do Bairro do
 Regado, 1961

12_1961-62_644238_Digitalização
 PÁGINA 1



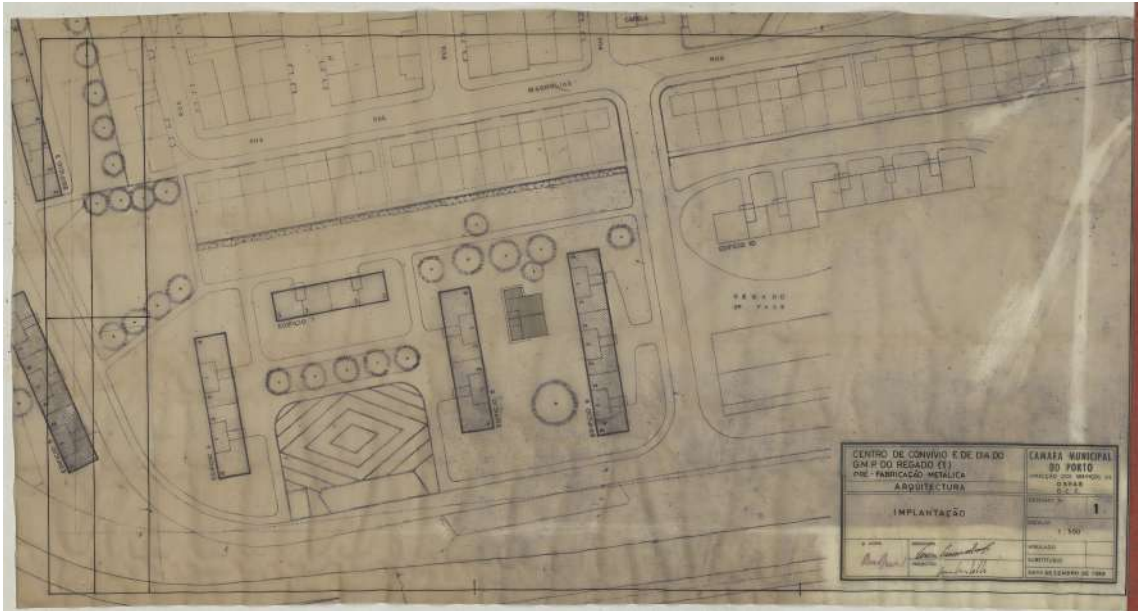
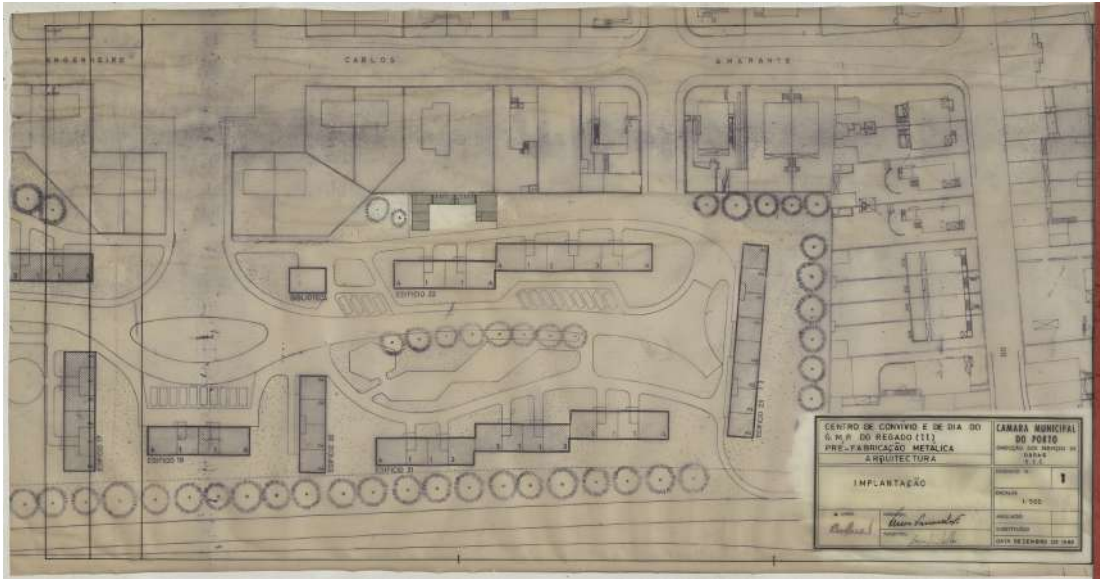
96
Segunda fase do projeto do Bairro do Regado, 1962

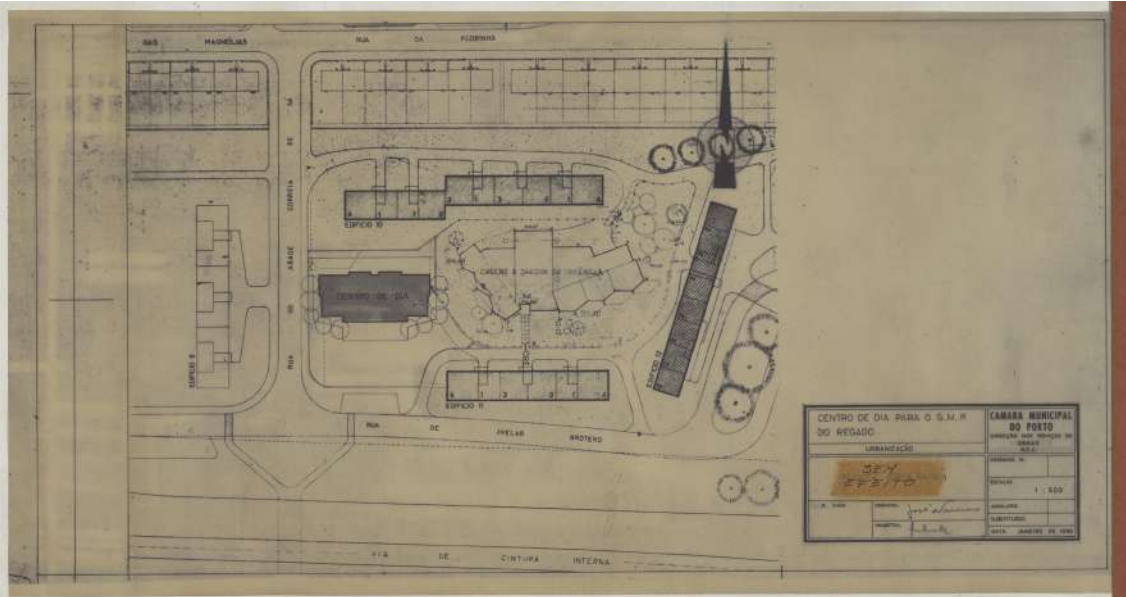
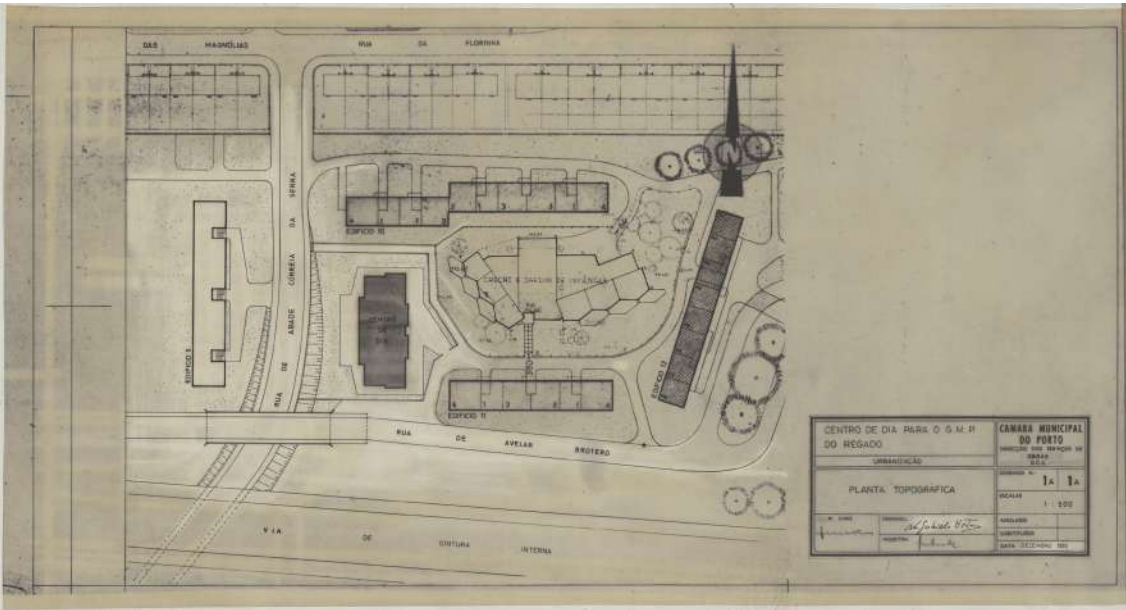
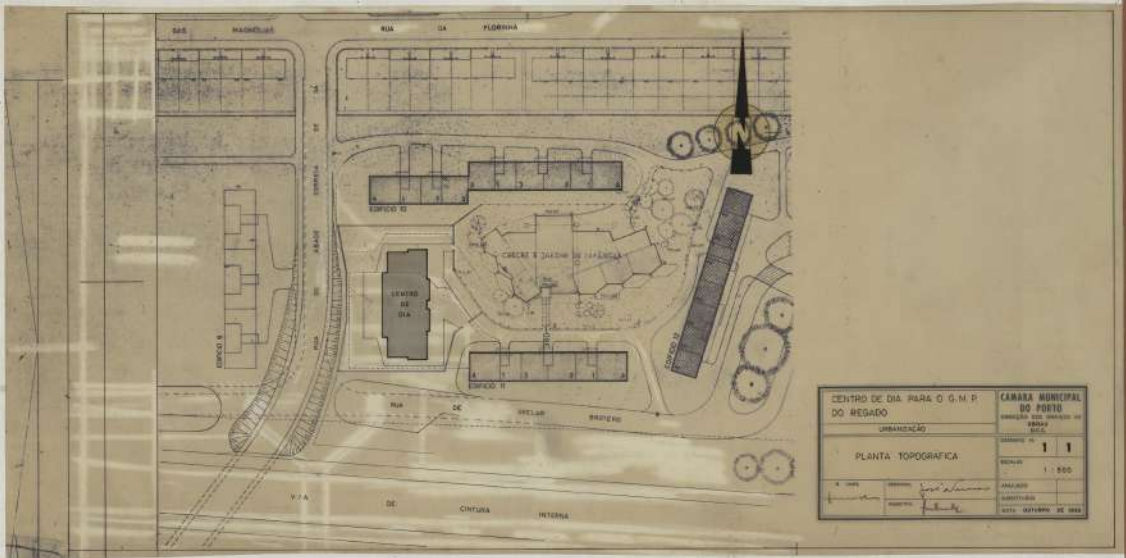
97
1988
Desenhos de projeto para centro de convívio nas traseiras do Edifício 22.
Centro de convívio e de dia do G.M.P. do Regado II : prefabricação metálica

Documento/Processo, 1988 – 1988
PT-CMP-AM/PUB/DSEM/3539/DOMUS.
ARM17.S7.SS7.2
Desenhos de projeto para centro de convívio nas traseiras do Edifício 22.

98
1988
Centro de convívio e de dia do G.M.P. do Regado I : prefabricação metálica : topográficas

Documento subordinado/Ato informacional, 1988 – 1988
PT-CMP-AM/PUB/DSEM/3539/DOMUS.
ARM17.S7.SS7.1-1
Planta de localização.





99
1990
Centro de dia para o G.M.P. do Regado :
topográficas
Documento subordinado/Ato
informativo, 1990 – 1993
PT-CMP-AM/PUB/DSEM/3539/DOMUS.
ARM17.S7.SS7.3-17.17a.49
Plantas de urbanização.
PÁGINA 1

100
1990
Centro de dia para o G.M.P. do Regado :
topográficas
Documento subordinado/Ato
informativo, 1990 – 1993
PT-CMP-AM/PUB/DSEM/3539/DOMUS.
ARM17.S7.SS7.3-17.17a.49
Plantas de urbanização.
PÁGINA 2

101
1990
Centro de dia para o G.M.P. do Regado :
topográficas
Documento subordinado/Ato
informativo, 1990 – 1993
PT-CMP-AM/PUB/DSEM/3539/DOMUS.
ARM17.S7.SS7.3-17.17a.49
Plantas de urbanização.
PÁGINA 3

FOTOGRAFIA

Zona 1



102



104



103



105



106



107



109



108



110



111



112



113



114



115

Zona 4



116



118



117



119



120



122



121



123

Zona 6



124



126



125



127

Se um espaço for o Pontão Romano



espaço?

Se um lugar for empírico
praga?

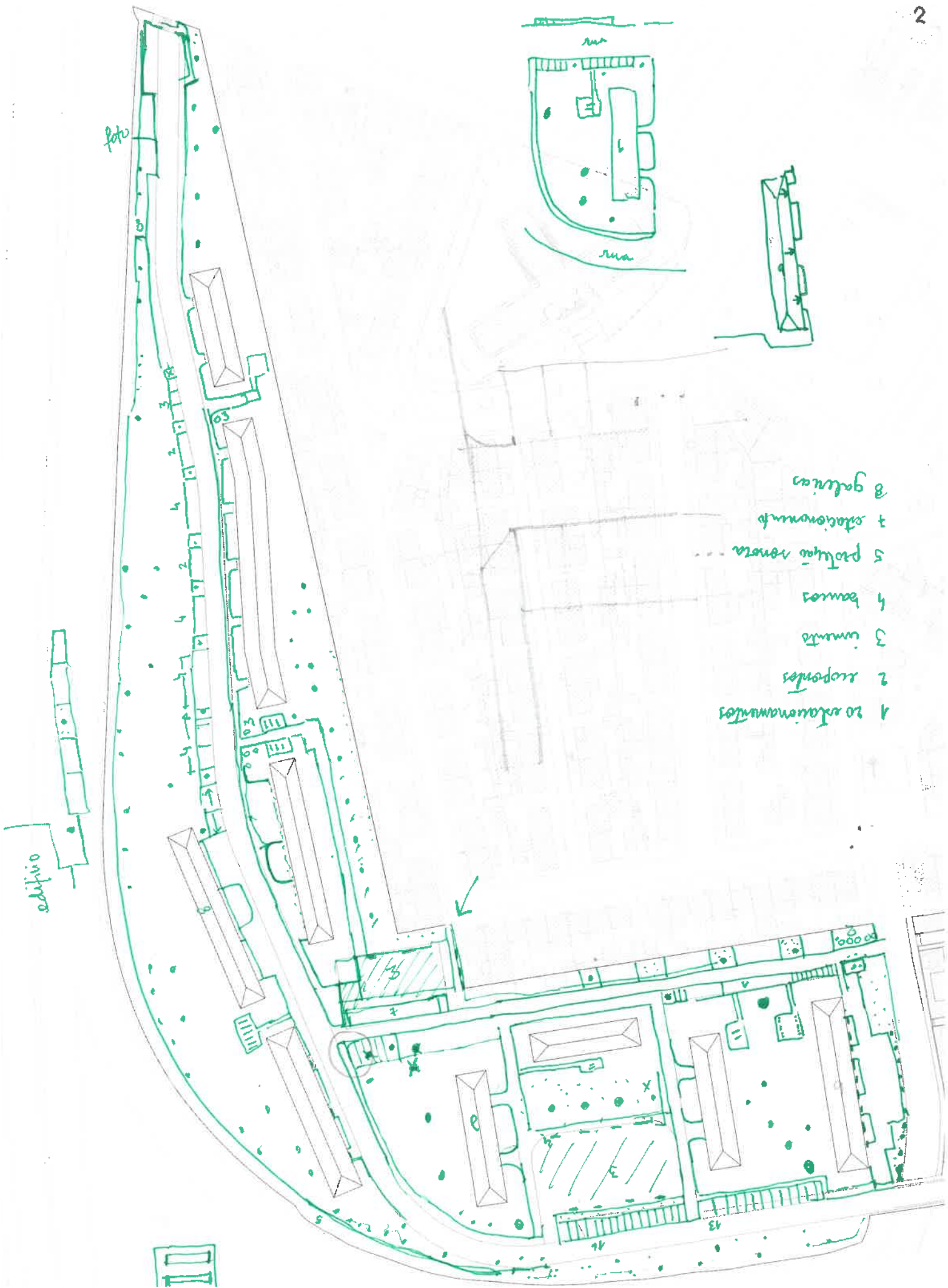
→ espaço com objeto
para a ser lugar?

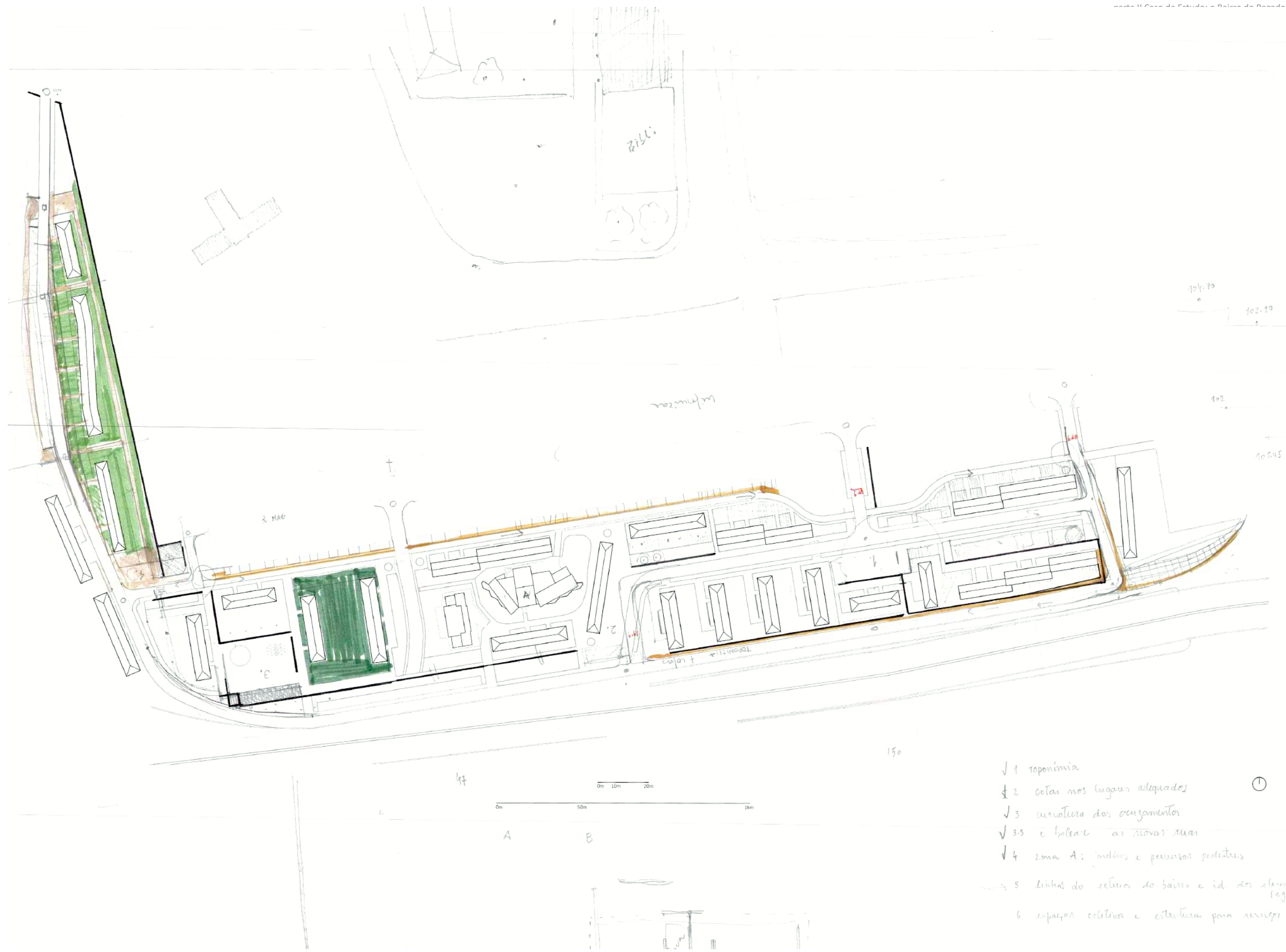
e sem objeto é um
espaço?

uma sala vazia é um espaço

uma sala com um banco é um
lugar

REQUALIFICAÇÃO DO BAIRRO DO REGADO





**Problemas e Desafios da Cidade Contemporânea.
Aproximação a partir do Espaço Público do
Bairro do Regado.**

Rute Cruz Mendes

FACULDADE DE ARQUITETURA

