

Espaços de Recreio e Estadia em Eixos Urbanos Estruturantes

Marta da Costa Seabra Vilhena Leal

Mestrado em Arquitetura Paisagista

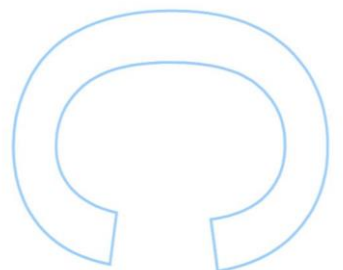
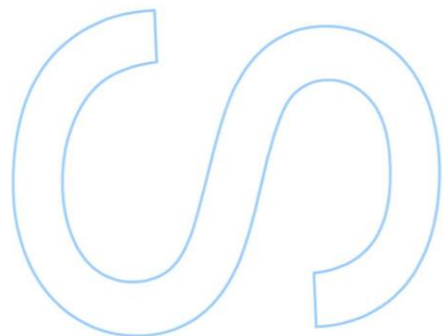
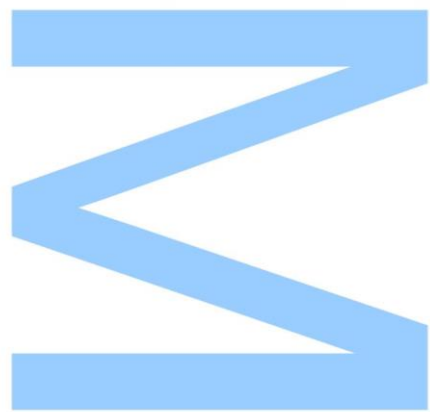
Departamento de Geociências, Ambiente e Ordenamento do Território
2013

Orientador FCUP

Doutora Professora Teresa Andresen, FCUP

Orientador Externo

Gert-Jan Wisse, Atelier B+B Urbanism and Landscape Architecture

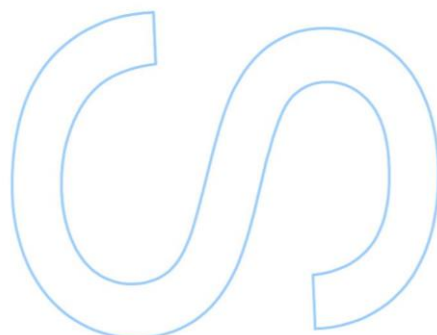
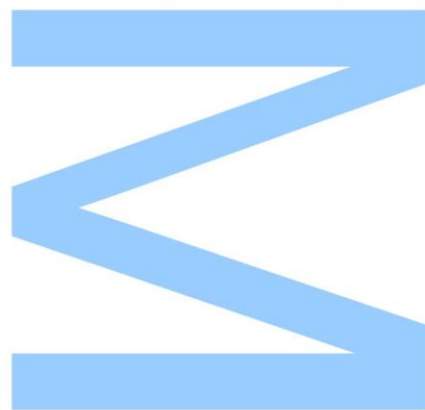




Todas as correções determinadas pelo júri, e só essas, foram efetuadas.

O Presidente do Júri,

Porto, ____/____/____



Resumo

As cidades, enquanto espaços de atividades sociais e recreativas, têm vindo a perder qualidade ao longo do tempo. As reformas e as alterações do espaço urbano nos últimos anos, consequência do desenvolvimento e do aumento populacional das cidades, comprometem os espaços públicos enquanto lugares de encontro, convívio e atividades recreativas, que convidem ao recreio e à estadia.

Desta forma, pretende-se abordar ao longo deste trabalho temáticas relacionadas com a cidade e o Espaço Público, ainda como apresentar as diferentes estratégias que podem ser implementadas de forma a promover espaços públicos que ofereçam qualidade de vida urbana à população, enquanto espaços de encontros sociais.

A famosa rua comercial Mariahilferstraße, localizada na cidade de Viena, Áustria, será alvo de uma proposta de requalificação que pretende solucionar um conjunto de condicionantes à existência do espaço público urbano enquanto espaço de recreio e estadia. Mostrar assim que, através de várias estratégias, é possível voltar a oferecer a vida pública aos habitantes e visitantes deste local, ainda como promover uma Paisagem Urbana de qualidade para a cidade.

Abstract

Cities as spaces of social and recreational activities have been losing its quality over time. The changes of urban spaces on these last years, as a result of urban sprawl of cities undertake public spaces as places of meeting, socializing and recreational activities that promote leisure.

This work intends to address topics related to the city and public space. Additionally it presents the different strategies that can be implemented in order to promote public spaces that provide urban quality of life as well as social gatherings.

The famous shopping street Mariahilferstraße located in Vienna, Austria will be the subject of a revitalization proposal. This proposal aims to solve a set of constraints of the existence of urban public space as a place for recreation and leisure. It intends to demonstrate, through various strategies that it is possible to re-enable the public life for the inhabitants and visitors of this city.

ÍNDICE DE FIGURAS

Fig. 1 Parâmetros do Espaço Público Urbano	9
Fig. 2 Tipos de Visitantes no Espaço Público	11
Fig. 3 Atividades do Espaço Público	12
Fig. 4 Strøget em 1935 em 1962 e em 1967	17
Fig. 5 Strøget.	18
Fig. 6 Atividades de rua e zonas de esplanada em Strøget	19
Fig. 7 Mapa com a marcação de Strøget	19
Fig. 8 Mapa de Localização geográfica de Mariahilferstraße	20
Fig. 9 Mapa Localização Mariahilferstraße	21
Fig. 10 Mariahilferstraße no ano de 1908	23
Fig. 11 <i>Stafa</i> em 1925 e atualmente	23
Fig. 12 Mariahilferstraße Novembro de 2002	28
Fig. 13 Sentidos do tráfego automóvel, estacionamento e ciclovias	29
Fig. 14 Fluxos Pedonais ao longo do dia	30
Fig. 15 Fluxo pedonal entre as 10 e as 20 horas.	30
Fig. 16 Vegetação arbórea no Inverno e no verão	31
Fig. 17 Sombra produzida pelas árvores e poste de iluminação pública	32
Fig. 18 Comércio ao longo de Mariahilferstraße	32
Fig. 19 Esplanada e banco	33
Fig. 20 Visualização da Proposta apresentada para a primeira fase de requalificação de Mariahilferstraße	35
Fig. 21 Esquemas representativos da proposta apresentada	36
Fig. 22 Perfil Transversal de Mariahilferstraße	37
Fig. 23 Praça associada a Mariahilfer Kirche. Representação espaços de estadia propostos	38
Fig. 24 Pormenor de pavimento pedonal e automóvel num cruzamento	39
Fig. 25 Alternância do elemento água ao longo de Mariahilferstrasse	39
Fig. 26 Elementos de água em Zonas de Estadia	40
Fig. 27 Modelos de Mobiliário Urbano para os Espaços de Estadia	41
Fig. 28 Mobiliário Urbano Proposto	42

ÍNDICE DE ANEXOS

- Anexo 1** – Diagrama de evolução das ruas pedonais de Strøget
- Anexo 2** – Mapas da Cidade de Viena e de Mariahilferstraße em 1830
- Anexo 3** - Evolução Histórica de Mariahilferstraße
- Anexo 4** – Mapa de abastecimento de água da cidade de Viena
- Anexo 5** – Mapa com o principal sistema de água da cidade de Viena
- Anexo 6** – Situação existente Mariahilferstraße
- Anexo 7** – Tipologia de espaços ao longo de Mariahilferstraße
- Anexo 8** – Pontos de interesse cultural ao longo de Mariahilferstraße
- Anexo 9** – Tráfego motorizado existente
- Anexo 10** – Fluxos Pedonais
- Anexo 11** – Estrutura Verde Existente
- Anexo 12** – Ensombramento ao longo do ano
- Anexo 13** – Pontos de Iluminação pública existente
- Anexo 14** – Estabelecimentos Comerciais e serviços existentes
- Anexo 15** – Serviços de Restauração e esplanadas existentes
- Anexo 16** – Diagrama de Síntese
- Anexo 17** – Perfil de rua proposto. Cortes representativos
- Anexo 18** – Esquemas Representativos da Proposta
- Anexo 19** – Plano geral Proposta. Esquema representativo
- Anexo 20** – Faseamento de Construção
- Anexo 21** – Axonometrias
- Anexo 22** – Tráfego Motorizado Proposto
- Anexo 23** – Estrutura Verde Proposta
- Anexo 24** – Mobiliário Urbano Proposto
- Anexo 25** – Diagrama de Sazonalidade
- Anexo 26** – Poster levado a concurso
- Anexo 27** – Maqueta
- Anexo 28** – Fases de Construção
- Anexo 29** – Carta de recomendação
- Anexo 30** – Projetos B+B

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	3
1.1 Âmbito do Trabalho	3
1.2 Contexto do Trabalho	3
1.3 Problema	4
2. CONCEITOS, TEMÁTICAS E EXEMPLO DE REFERÊNCIA	6
2.1 A Cidade e o Espaço Público Urbano	6
2.1.1 Tipos de cidades	6
2.1.2 Conceito de Espaço Público Urbano	6
2.1.3 Evolução Histórica do Espaço Público Urbano	8
2.1.4 Tipos de Utilizadores e Tipos de Atividades	9
2.1.5 Tipologias do Espaço Público Urbano	10
2.1.6 A importância da vegetação no Espaço Público Urbano	12
2.1.7 A Cidade de Qualidade - Estratégias	12
2.2 Caso de Referência	15
4. CASO DE ESTUDO: MARIAHILFERSTRASSE	18
3.1 Localização e Breve Historial	18
3.2 Aspetos demográficos e socioeconómicos	22
3.3 Paisagem Urbana envolvente – O Carácter de Mariahilferstrasse	24
3.4 Análise Espacial	26
3.4.1 Tipologias de Espaços	26
3.4.2 Elementos de Interesse cultural	27
3.4.3 Circulação automóvel, circulação ciclável e Rede de Transportes	27
3.4.4 Fluxos pedonais	28
3.4.5. Vegetação	29
3.4.6. Luz e Sombras	29
3.4.7 Tipos de comércio e serviços	30
3.4.8 Zonas de Estadia	31
3.5 Síntese	31
3.6 Proposta	33
2.6.1 Tipologias / organização espacial	35
3.6.2 Tráfego Motorizado	36
3.6.3 Pavimento	36

Espaços de Recreio e Estadia em Eixos Urbanos Estruturantes

3.6.4 Elemento de água	37
3.6.5 Estrutura Verde	38
3.6.6 Mobiliário Urbano	38
3.6.7 Sazonalidade	40
3.7 Fases de Construção	40
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS	41
5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	42

1. INTRODUÇÃO

1.1 Âmbito do Trabalho

O expoente de densidade populacional, em conjunto com o estilo de vida que tem vindo a ser adotado pela sociedade, tem levado à alteração das configurações espaciais das cidades. Se por um lado este crescimento acelerado proporciona uma melhor economia para a cidade, com a construção de novos edifícios e mais infraestrutura urbana, em contrapartida traz problemas associados à segurança e saúde pública.

Com a introdução de novos eixos viários urbanos que proporcionam uma melhor e mais rápida ligação automóvel, a lógica de mobilidade nas cidades muda e as deslocações que em tempos eram feitas a pé dão lugar ao trânsito automóvel. O aumento do número de automóveis vem assim mudar os padrões da cidade enquanto local de encontros sociais.

O presente trabalho tem por objeto de estudo os Espaços de Recreio e Estadia ao longo dos eixos urbanos estruturantes da cidade, e pretende dar a conhecer as estratégias que podem contribuir para a resolução de problemas relacionados com o conflito de usos dos espaços, entre os espaços destinados ao tráfego automóvel e os espaços destinados ao uso pedonal. Apresenta ainda estratégias que permitem resolver as problemáticas relacionadas com a poluição sonora e ambiental, ainda como estratégias que promovam o espaço de recreio e estadia atrativo, seguro e confortável, que em muito contribuem para a qualidade da paisagem Urbana.

1.2 Contexto do Trabalho

O presente relatório refere-se ao trabalho desenvolvido durante o estágio académico realizado na cidade de Amesterdão, Holanda, no atelier B+B Urbanism and Landscape Architecture, durante um período de 6 meses. Apesar de envolvida em diversos projetos (Anexo 30), dediquei grande parte do período de estágio à proposta de requalificação da rua comercial Mariahilferstraße, em conjunto com o atelier Austríaco *Orso Pitro*. Sob a orientação de Gert-Jan Wisse, integrei a equipa de trabalho desde a fase inicial, com uma proposta conceptual levada a concurso e merecedora do primeiro prémio, passando para a fase de proposta de execução. Da equipa de trabalho, com Frans Boots como responsável principal, fez parte Ricky Rijkenberg, Gert-Jan Wisse, Marta Seabra e Romain Hamard.

1.3 Problema

Caracterizada por ser uma das principais ruas comerciais da cidade de Viena, bem como um eixo viário com forte ligação entre o centro da cidade e a estação de Caminhos-de-ferro, a Oeste, Mariahilferstraße apresenta hoje graves problemas no que diz respeito à sua estrutura e funcionamento. O elevado tráfego automóvel e os fortes fluxos pedonais que se fazem sentir diariamente comprometem os espaços de recreio e estadia ao longo deste eixo, ainda como interferem na qualidade deste local, seja pela elevada poluição, sonora e ambiental, como ainda pela reduzida qualidade visual do espaço.

Ao longo do processo de concretização da proposta foram várias as condicionantes apresentadas ao bom desenvolvimento deste projeto. Para além de toda a documentação disponibilizada se encontrar em Alemão, o diálogo com o Município de Viena, por sua vez, apresentou sérias dificuldades na proposta de novas estratégias para a requalificação de Mariahilferstraße. Tratando-se de uma população com fortes valores conservantistas e pouco recetiva à mudança, as soluções propostas sempre foram alvo de forte polémica e descontentamento, principalmente por parte dos moradores de Mariahilferstraße.

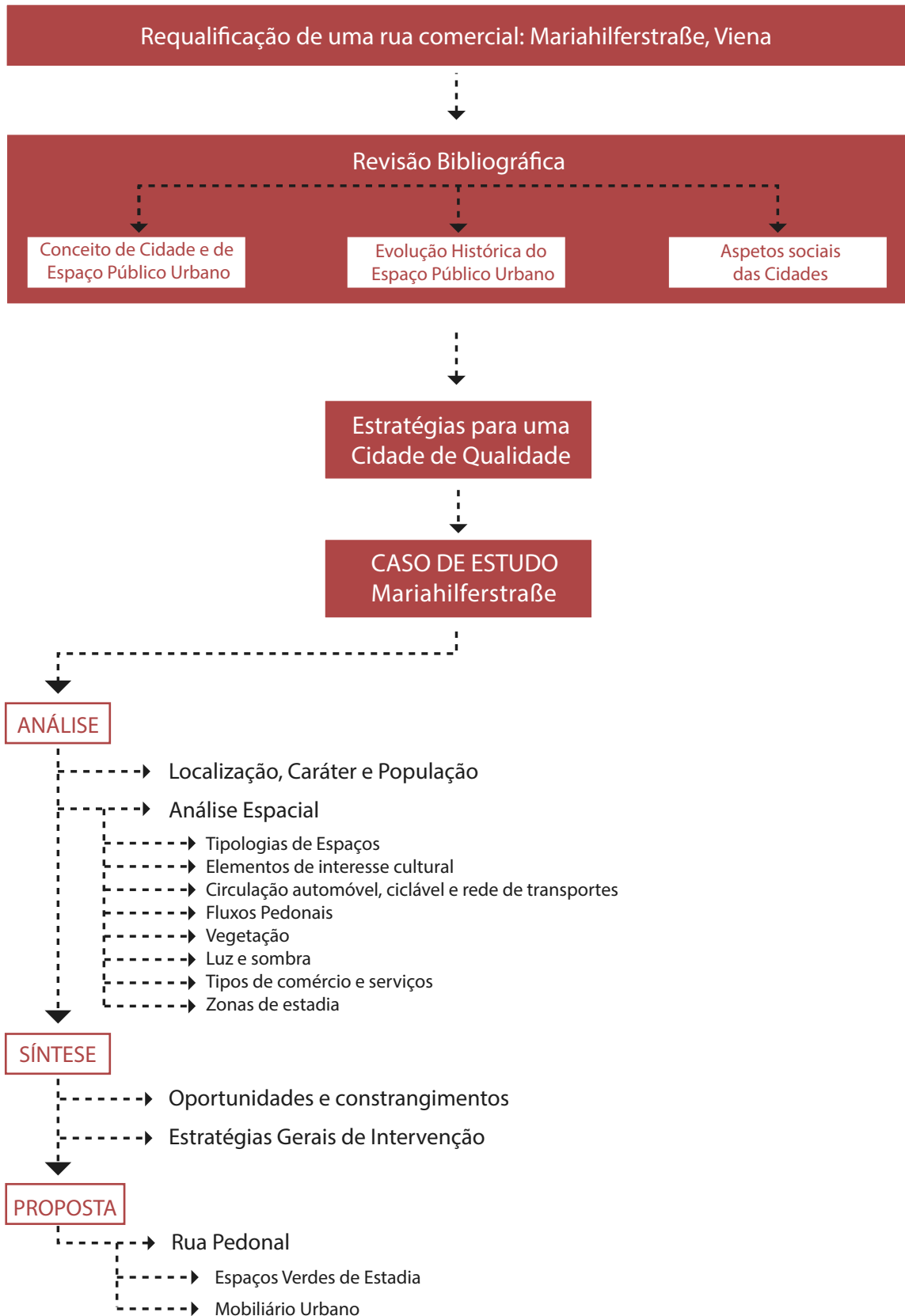
1.4 Objetivos

A proposta de Arquitetura Paisagista apresentada pretende oferecer à população de Viena e seus visitantes uma rua comercial atrativa e segura com espaços destinadas ao recreio e à estadia. Através de um questionário realizado a residentes e visitantes de Mariahilferstraße foi ainda possível perceber quais as necessidades e desejos por parte da População.

Os objetivos definidos para dar resposta às necessidades apresentadas foram os seguintes:

- Integração do tráfego automóvel, ciclável, pedonal e das zonas destinadas ao recreio e estadia, sem que estas entrem em conflito.
- Redução do tráfego automóvel e melhoria nas condições da rede ciclável.
- Promover uma maior conexão ao longo da rua, ainda como uma forte relação entre os dois lados da mesma.
- Resolver problemas relacionados com a segurança e a poluição sonora e ambiental do local e sua envolvente.
- Promover a qualidade da Paisagem Urbana, com espaços para a circulação, recreio e estadia atrativos, confortáveis, seguros e sustentáveis.
- Reforçar a Estrutura Verde ao longo de Mariahilferstraße.

1.5 Metodologia de trabalho



2. CONCEITOS, TEMÁTICAS E EXEMPLO DE REFERÊNCIA

2.1 A Cidade e o Espaço Público Urbano

“A cidade sempre foi um lugar de encontro, de comércio e de circulação. A cidade sempre foi o lugar de encontro e reunião de pessoas, local onde trocavam informações sobre a cidade e a sociedade, lugar onde eventos importantes foram encenados: coroações, procissões, festas e festivais, encontros municipais e execuções, para mencionar alguns” (GEHL & GEMZØE, Novos espaços Urbanos, 2002, pp. 10-13)

2.1.1 Tipos de cidades

Jan Gehl, no seu livro “Novos Espaços Urbanos” (GEHL & GEMZØE, Novos espaços Urbanos, 2002) , define a cidade em 4 diferentes tipos, tendo em conta o uso vigente do espaço público e das condições de uso da cidade como arena pública. A *Cidade Tradicional*, caracterizada pelo equilíbrio de coexistência dos lugares de encontro, de comércio e circulação. A *Cidade Invadida*, onde os usos individuais, associados ao tráfego automóvel, assumem um papel dominante no território, face aos usos do espaço urbano. A *Cidade Abandonada*, um oposto aos dois tipos de cidade anteriormente referidos, apresenta-se como o local onde o espaço e a vida pública simplesmente desapareceram. Por fim, a *Cidade Recuperada*, que tal como o próprio nome indica, é alvo de grandes esforços de forma a encontrar um novo equilíbrio entre os usos da cidade.

2.1.2 Conceito de Espaço Público Urbano

“In some cities walking and public life are disappearing, emphasizing that life is becoming more and more privatized. In other cities public life is carefully supported by the introduction of good pedestrian environments in order to supplement the private life spheres with a well-functioning public domain offering a wide range of attractive public activities. The fact that people in all parts of the world respond eagerly and enthusiastically to these new opportunities for walking and participating in public life in public spaces, indicates that walking environments and other types of public spaces where people can meet are important assets in present day society (possibly even more so than 20, 30 or 50 years ago). In a world being steadily privatized public spaces are gaining in importance.” (Gehl Architect & Helle Lis Søholt, 2002, p. 6)

O conceito de Espaço Público Urbano pode ser definido e percebido de diferentes formas, por diferentes áreas de estudo, assim como por diferentes autores, tendo sempre o fator tempo uma forte importância nesta definição.

De uma forma geral, quando tentamos definir um Espaço Público definimo-lo tendo por base a área de ocupação, a sua estrutura morfológica, os usos que lhe estão associados, ainda como os elementos que o compõem.

Para Francisco Serdoura (SERDOURA, 2007), o Espaço Público Urbano pode ser definido tendo em conta as suas características tipológicas, funcionais e ambientais, tendo sempre como base a vida pública que lhe está associada. Para Fernando Alves (ALVES, 2003), o Espaço Público deve ser definido segundo cinco componentes essenciais para o controlo do uso do espaço público, ou seja, cinco direitos importantes para a vida social no Espaço Público que são, nomeadamente, o direito por parte dos cidadãos de acesso ao Espaço Público, à Liberdade de ação, ao direito de fruição, à transformação ou alteração e, por fim, ao direito de propriedade. Na mesma linha de abordagem sociológica, (FRANCISCO, 2005) defende o Espaço Público Urbano como sendo o meio de interação entre o Homem e a sociedade em que está inserido, definindo assim os espaços como elementos estruturantes e organizativos da vida urbana, com um papel importante no equilíbrio do sistema urbano, classificando-os ainda de acordo com sete diferentes parâmetros (Fig.1).



Fig. 1 Parâmetros do Espaço Público Urbano adaptado de Marlene Francisco (2005)

2.1.3 Evolução Histórica do Espaço Público Urbano

“O gradual aumento da altura dos edifícios e, conseqüentemente, o maior movimento de peões não foram compensados com o aumento da largura dos passeios; paradoxalmente, estes diminuíram de largura para dar lugar a mais espaço para mais veículos.” (Gehl Architect & Helle Lis Sørholt, 2002)

Com a chegada do séc. XIX, acompanhado pelo desenvolvimento das novas tecnologias e pela Revolução Industrial, a cidade sofre grandes modificações estruturais. O movimento das pessoas do campo para as cidades e o conseqüente aumento populacional, acompanhado pelo melhoramento dos meios de transportes e pelo aumento da produção, vêm alterar os padrões das cidades e, mais concretamente, os padrões dos Espaços Públicos. A cidade *“sofre uma ruptura radical na estrutura, na forma, na organização distributiva e nos conteúdos e propósitos da urbanística e da cidade”* (LAMAS J. , 2004, p. 297).

A introdução do automóvel na cidade contribui para essa mesma rutura, entre a cidade tradicional e a cidade moderna, por ter vindo mudar as funções tradicionais desempenhadas pela rua e pelos restantes Espaços Públicos. O aumento gradual da intensidade de tráfego automóvel piora a situação e o uso do Espaço Público como local de encontro, circulação e comércio deixa de fazer sentido. Se por um lado a introdução do automóvel permite às pessoas adquirir uma maior mobilidade, em contrapartida desprivilegia a atividade pedonal, comprometendo assim o uso do Espaço Público como local de encontros sociais. (Gehl Architect & Helle Lis Sørholt, 2002)

Este abandono gradual da vida social no espaço público trouxe conseqüências também para o Comércio. Esta prática comum no Espaço Público, em feiras abertas, deixou de ser realizada, mudando-se gradualmente para lojas ao longo das ruas e praças, seguidamente para lojas e supermercados e, finalmente, para centros comerciais de exageradas dimensões. (GEHL & GEMZØE, Novos espaços Urbanos, 2002)

Hoje a preocupação passa pela revitalização destes Espaços Públicos Urbanos, esquecidos e abandonados, trazendo de novo à cidade a participação pública e a vida social, recriando uma nova Identidade para o local.

2.1.4 Tipos de Utilizadores e Tipos de Atividades

Segundo Jan Gehl (Gehl Architect & Helle Lis Sørholt, 2002) podemos definir quatro tipos de usuários no Espaço Público. Os *utilizadores diários*, que passam pelos habitantes e pelas pessoas que trabalham na área ou simplesmente a atravessam. Os *visitantes*, aqueles que apenas visitam a área e os *visitantes de Lazer*, que visitam a área pelo espaço em si e usam como espaço recreativo, de lazer, etc. Por fim, os *visitantes de Eventos* que, tal como o próprio nome indica, visitam o Espaço Público pelos eventos que possam ocorrer. (Fig. 2)

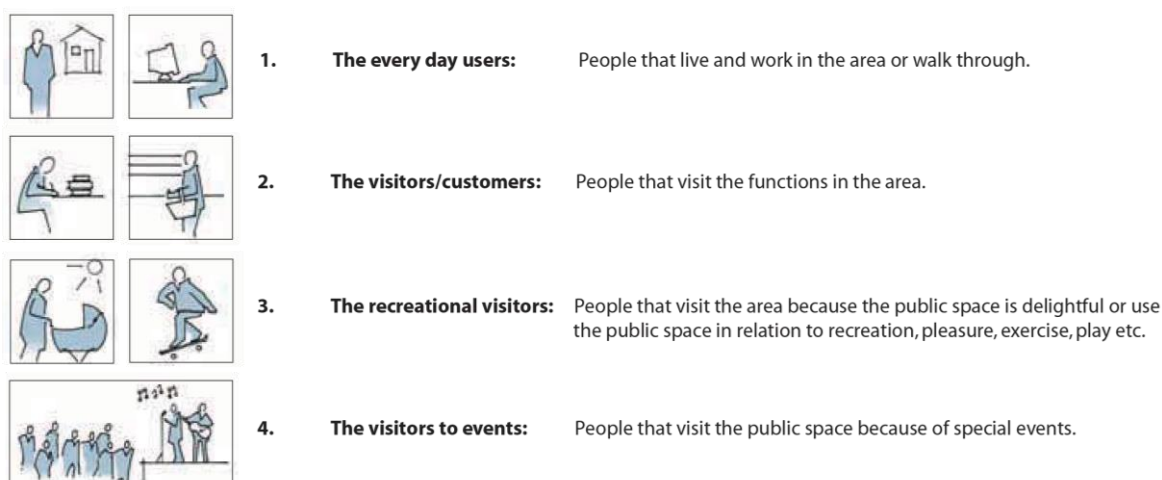


Fig. 2 Tipos de Visitantes no Espaço Público (Gehl Architect & Helle Lis Sørholt, 2002)

No que diz respeito às atividades nos Espaços Públicos, segundo Jan Gehl (1987), estas podem ser consideradas a três diferentes níveis. As *atividades necessárias* que dizem respeito às atividades que têm que ser feitas por obrigação, tais como esperar pelo autocarro para ir para o trabalho ou para a escola, ou o simples atravessamento de um ponto para o outro. As *atividades opcionais*, realizadas quando as condições climáticas, o ambiente e o lugar convidam e atraem as pessoas a usarem o espaço e, por fim, as *atividades sociais*, que dizem respeito às atividades que ocorrem entre as pessoas no Espaço Público, podendo estas ter uma participação ativa ou passiva. Quanto melhor for a qualidade do Espaço Público, mais atividades opcionais ocorrem e, consequentemente, mais atividades sociais. No caso das atividades necessárias, estas ocorrem independentemente da qualidade do Espaço Público. (Fig.3)

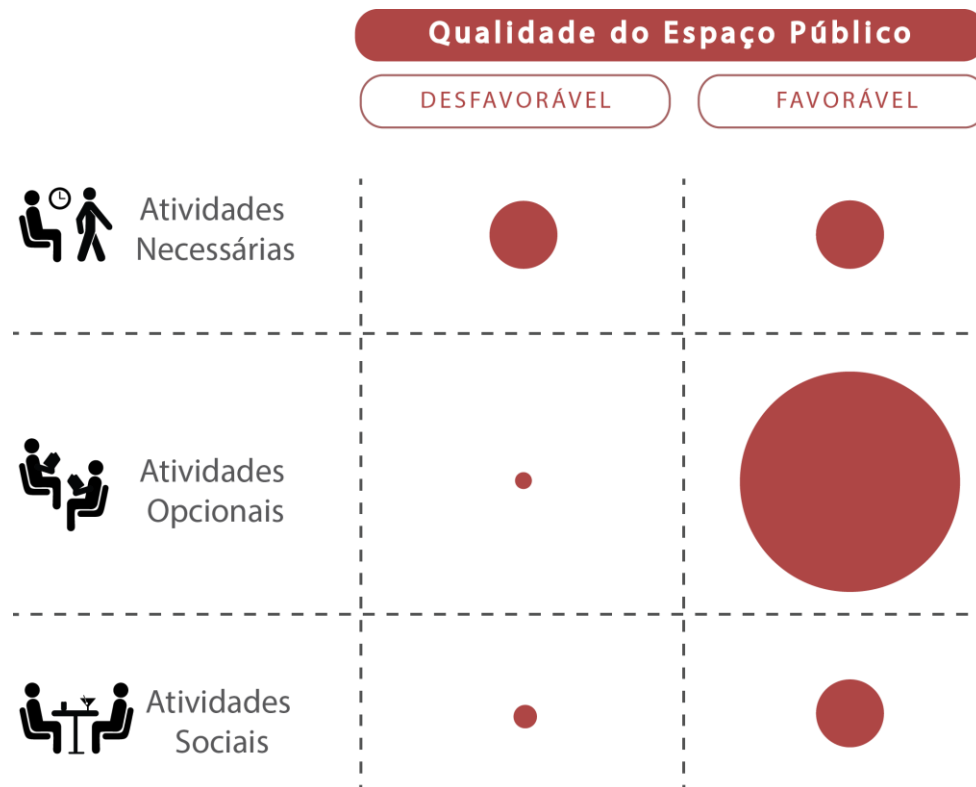


Fig. 3 Atividades do Espaço Público adaptado de Jan Gehl (1987)

2.1.5 Tipologias do Espaço Público Urbano

Os espaços públicos urbanos apresentam uma diversidade tipológica com naturezas e características próprias das cidades europeias. Estes espaços, caracterizados por *Ruas, Praças e Largos, Memoriais, Mercados e Feiras/espços comerciais* e os *Espaços Verdes*, representam os espaços públicos urbanos com maior peso na cidade. (ALVES, 2003)

A Rua

No caso concreto das Ruas, estas podem ser diferenciadas em quatro diferentes tipos. As *ruas exclusivamente pedonais*, encerradas ao tráfego motorizado e que, regra geral, apresentam elementos complementares ao movimento pedonal, tal como rampas, plantas, quiosques ou esplanadas. Os *Percursos/eixos pedonais*, caracterizados por serem segmentos da cidade onde as pessoas se movem a pé, muitas vezes associados ao antigo “passeio público”. As *ruas predominantemente motorizadas*, caracterizadas pela forte implementação do tráfego automóvel, com claras ligações do centro da cidade à restante envolvente e, finalmente, as *ruas de tráfego restrito*, usadas como espaço público aberto, muitas vezes arborizadas, mas que apresentam restrições de acesso aos veículos motorizados em prol do peão.

Praças e Largos

As praças e largos, divididas em 3 diferentes níveis, diferenciam-se por *Praças ou Pracetas*, *pequenos largos* e *“corporate plaza”*. As *Praças ou Pracetas* caracterizam-se por estar normalmente associadas ao desenvolvimento histórico dos centros da cidade, agregadas a edifícios mais importantes ou simplesmente no encontro de ruas. Os *Pequenos Largos*, por sua vez, resultam do imprescindível desafogo entre edifícios ou do encontro de ruelas ou caminhos. Dada a sua ligação a unidades tipológicas, detêm muitas vezes carácter semipúblico. Por fim, as *“corporate plaza”*, desenvolvidas como parte integrante de novos edifícios de escritórios e/ou comércio, e apresentam-se como praças para usufruto público.

Memoriais

Intitulados como espaços de homenagem ou de celebração, caracterizam-se por ser espaços/recintos de carácter público que perpetuam acontecimentos ou personagens importantes, tanto a nível local, como regional ou nacional.

Mercados e Feiras/ Espaços Comerciais

Apresentando-se em 3 diferentes tipologias, diferenciam-se em *Largos de Mercados e de Feiras*, *“Atria/indoor marketplaces”* e em *Centros/ Núcleos Comerciais Centrais*. Os *Largos de Mercados e de Feiras*, onde mercados ou feiras permanentes, periódicas ou sazonais, ocorrem em espaços abertos ou ruas. *Atria/indoor marketplaces* caracterizam-se por serem espaços interiores de carácter privado, que se desenvolvem na forma de grande átrio interior, corredor pedonal ou praça, encerrados entre si. Em muitas cidades, são considerados sistemas de espaços abertos. Os *Centros/Núcleos Comerciais Centrais* caracterizam-se por serem áreas interiores, comerciais e privadas, muitas vezes resultantes da ocupação de edifícios reabilitados ou de novos edifícios plurifuncionais. Podem ainda fazer parte os espaços exteriores, articulados aos espaços interiores.

Espaços Verdes

Os espaços verdes da cidade que se apresentam sob a forma de Espaços Públicos Urbanos, de forma generalizada, caracterizam-se por Parques Urbanos, Jardins, Recintos ou Pátios, Vias Verdes, Espaços Intersticiais e Frentes Marginais de Rio ou de Mar.

2.1.6 A importância da vegetação no Espaço Público Urbano

Segundo Fernando Alves (ALVES, 2003) um dos principais problemas que podemos encontrar nos Espaços Públicos Urbanos prende-se com a carência de vegetação que promova benefícios ambientais, funcionais e estéticos ao espaço, contribuindo ainda para o conforto climático e visual dos seus utilizadores.

O *conforto climático* pode ser obtido com a plantação de árvores que, através das suas copas, oferecem sombra e proteção dos ventos. Por sua vez, o *conforto visual* é conseguido pelos efeitos visuais e estéticos que a vegetação proporciona, ajudando a diversificar e dinamizar espaços monótonos e sem identidade. Permite um fecho visual em ruas com largura muito superior à altura do edificado, contribuindo para o redimensionamento da escala do local, e as diferentes texturas, cores e formas, associados às questões sazonais, promovem uma maior diversidade de cenários, ainda como promovem a Biodiversidade para o local.

No caso dos Espaços Públicos Urbanos as espécies caducifólias são as que melhor se adaptam por possuírem bons mecanismos naturais de regulação climática nos dias mais quentes de Verão, sem criarem ensombramento durante o Inverno, ainda como promovem o enriquecimento do Espaço Público, através dos diferentes cenários que criam através da sazonalidade.

Podemos assim assumir a importância da vegetação no Espaço Público Urbano, benéfica a nível ambiental e funcional, como ainda para a atratividade da vida social, tendo sempre em conta a importância da correta escolha das espécies vegetais que garantam um melhor desenvolvimento e adaptação ao local.

2.1.7 A Cidade de Qualidade - Estratégias

Segundo Jan Gehl (Gehl Architect & Helle Lis Sørholt, 2002), a cidade apenas pode ser considerada de qualidade quando fatores como o *Conforto* e a *Proteção* das Pessoas se apresentam como fator chave no planeamento e no projeto da cidade. (Diagrama 1)

Este *Conforto* assume-se a partir do momento em que as pessoas usam a cidade para caminhar, estar, sentar, conversar, observar e, ainda, participar em atividades, sejam estas de índole cultural, ou simplesmente sociais. Por sua vez, a *Proteção* só se faz sentir com a implementação de estratégias contra o tráfego automóvel e a sinistralidade rodoviária, o crime e a violência e ainda contra as condições climáticas adversas que surgem ao longo do ano e que podem interferir com a qualidade de vida na cidade, como espaço de circulação e estadia.

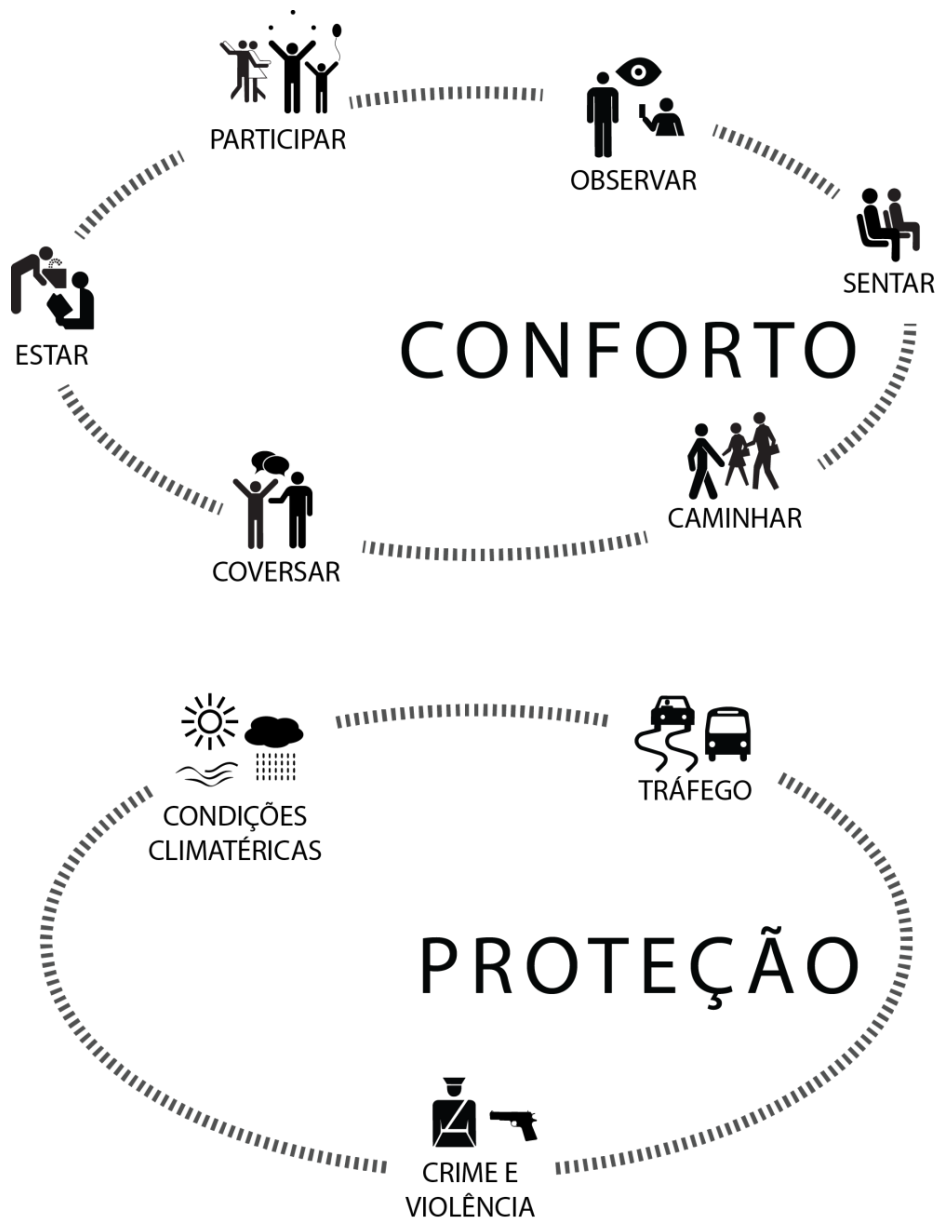


Diagrama 1 Fatores para a qualidade da cidade adaptado de (Gehl Architect & Helle Lis Søholt, 2002)

Desta forma, a cidade deve fornecer ruas cativantes resultantes de projetos qualificados e materializadas de formas atraentes. Os pavimentos pedonais devem permitir uma confortável circulação, sem quaisquer obstáculos, e os acessos para pessoas de mobilidade reduzida devem ser garantidos. O tráfego automóvel não deve interferir com as questões de segurança e conforto do espaço, pelo que deve ser controlada a intensidade de circulação, não só contribuindo para a diminuição da poluição sonora e ambiental como para o aumento da qualidade visual do espaço. O reforço do sistema de transportes públicos e de boas condições para a circulação ciclável incentivam o abandono do automóvel particular e, conseqüentemente, contribuem para a diminuição da intensidade de tráfego automóvel.

Para garantir zonas de estadia de qualidade é importante assumir uma eficaz distribuição do mobiliário urbano, tais como bancos e pontos de iluminação que criem espaços confortáveis, e a presença de estrutura verde que, por sua vez, contribui para a criação dos chamados espaços de amenidade, seja pelo conforto climático seja pelo conforto visual. As fachadas do edificado envolvente devem ser atrativas, com vitrinas que despertem a atenção de quem circula e de quem permanece no espaço, ainda como devem garantir uma boa escala entre o Homem e o edificado. Segundo Kevin Lynch *“A paisagem Urbana é para além de outras coisas, algo para ser apreciado, lembrado e contemplado”* (LYNCH, 2008, p. 7). Por sua vez, as atividades que se fazem sentir no espaço público, sejam estas de carácter cultural ou social, convidam a disfrutar de atuações teatrais, musicais, ou simplesmente atividades comerciais, influenciando as pessoas a parar e a viver a cidade, o Espaço Público e a promover os encontros sociais.

A diversidade de usos deve assim ser garantida, com atividades diurnas e noturnas, e a cidade deve ser ocupada por zonas residenciais que garantam uma cidade viva e segura durante 24 horas, com instituições que promovam a vitalidade da envolvente. Um bom sistema de iluminação não só a torna mais atrativa como contribui para a segurança do local.

Conseguimos através destas estratégias implementar uma cidade de elevada qualidade para residentes e visitantes, abandonando a ideia de Cidade Invasa para propor a ideia de uma Cidade Recuperada, onde as atividades desenvolvidas deixam de ser simplesmente de carácter necessário, e passam a surgir como atividades opcionais e sociais, que ocorrem tanto durante o dia, como durante a noite, ao longo das diferentes estações do ano.

Desta forma, e para garantirmos uma cidade como local de encontros sociais e culturais, onde as pessoas se encontram para falar, observar e estar, é importante garantir a animação, a segurança, a atratividade e a diversidade da cidade. (Gehl Architect & Helle Lis Sørholt, 2002)

2.2 Caso de Referência

Strøget – Copenhaga

“People don’t change their behavior when you tell them to but when the context compels them.” (Gehl Architects, p. 7)

Copenhaga, capital da Dinamarca, foi uma cidade pioneira na transformação gradual dos Espaços Públicos em espaços livres de tráfego automóvel. Durante cerca de quatro décadas, muitas das ruas e praças da cidade transformaram-se gradualmente em zonas de uso exclusivamente pedonal e ciclável, suprimindo o tráfego automóvel e o estacionamento no centro da cidade, promovendo boas condições para passeios e atividades recreativas.

Quando o volume do tráfego automóvel aumentou nos inícios dos anos 60, e o comércio expandiu nas áreas envolventes ao centro da cidade de Copenhaga, a circulação pedonal e a circulação automóvel começaram a entrar em conflito, tornando-se cada vez mais complicado percorrer a pé as ruas da cidade. Em Outubro de 1962, a Câmara Municipal de Copenhaga decidiu, em reunião de conselho, converter uma rua comercial com cerca de 1,1 km numa rua pedonal, entre as praças *Town Hall* e *Kongens Nytorv*, de forma a tentar resolver a problemática anteriormente apresentada.



Fig. 4 Strøget em 1935 (à esquerda) em 1962 (no centro) e em 1967 (à direita)

Apesar da indignação por parte dos comerciantes, que defendiam que “A ausência de carros supõem a ausência de clientes e isso supõem o fim dos negócios” ou que “Não existe tradição de vida pública ao ar livre na Escandinávia” (GEHL & GEMZØE, 2002), depois de um período experimental de 2 anos, o sucesso foi notório com a redução do tráfego automóvel e consequente diminuição da poluição. A população ficou assim absolutamente satisfeita e, ao contrário do que pensavam os comerciantes, a transformação da rua só trouxe vantagens para o comércio, que cresceu

exponencialmente. Em Fevereiro de 1964, o conselho da cidade decide então transformar definitivamente a principal rua da cidade numa rua pedonal, passando esta a ser considerada a mais antiga e longa rua pedonal do mundo, que atualmente recebe cerca de 120 mil pessoas no último domingo que antecede o Natal. (Fig. 4)

Strøget é assim conhecida por uma série de ruas e praças com diferentes nomes, dispostas entre a praça *City Hall* e a praça *Kongens Nytorv*, que no seu conjunto definem um comprimento total de cerca de 3,2 km. No ano de 1996, por ação do escultor Bjørn Nørgaard, Strøget sofre uma remodelação de pavimento para um piso em granito com desenho característico, conferindo-lhe um carácter próprio. (Fig. 5)



Fig. 5 Strøget.

Fonte: http://traveljapanblog.com/wordpress/wp-content/uploads/2011/07/DSC_4683trim.jpg

Outras conversões de ruas e praças sucederam-se nos anos seguintes em Copenhaga, criando um sistema de ruas pedonais que permitem facilmente percorrer toda a cidade num movimento pedonal que atualmente representa cerca de 80% dos movimentos da cidade (GEHL & GEMZØE, 2002). (Anexo 1)

Essa expansão gradual dos espaços públicos pedonais trouxe vantagens para os habitantes, uma vez que permitiu uma aprendizagem progressiva de uma cultura urbana completamente nova (Fig. 6) e, por sua vez, para os proprietários dos carros



Fig. 6 Atividades de rua (à esquerda) e zonas de esplanada (à direita) em Strøget

que se foram habituando à ideia de não circular/estacionar no centro da cidade, sensibilizando desta forma toda a população para o uso da bicicleta ou do transporte público. Várias estratégias foram aplicadas para promover toda esta mudança. Um sistema de bicicletas urbanas gratuitas foi implementado no centro da cidade, os espaços públicos tornaram-se mais atrativos tanto esteticamente como pelas atividades de rua que se foram desenvolvendo, assim como a cultura do uso dos “cafés” e “bares” ao ar livre, fomentados pelas zonas de esplanada instaladas ao longo das ruas. Em apenas 27 anos, o uso das ruas e praças da cidade, durante a época de verão, sofreu um aumento de cerca de 3.5 vezes (GEHL & GEMZØE, 2002) (Fig.7)

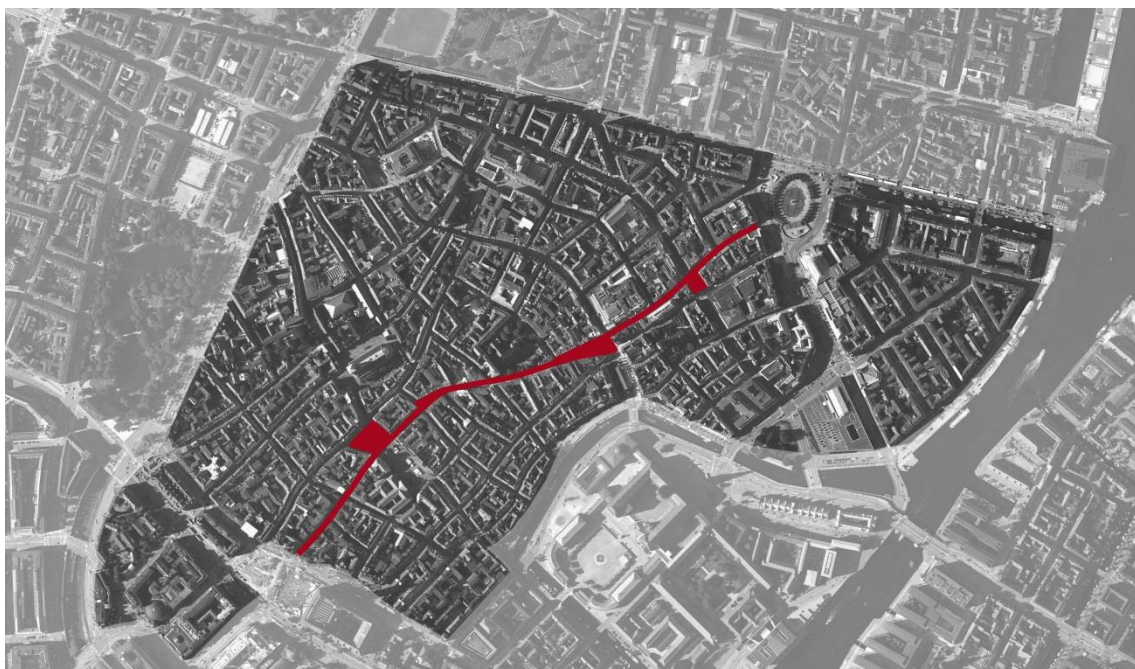


Fig. 7 Mapa com a marcação de Strøget

4. CASO DE ESTUDO: MARIAHILFERSTRAßE

3.1 Localização e Breve Historial

O presente caso de estudo localiza-se na cidade de Viena, capital da Áustria (Fig. 8). A sua localização estratégica, no centro das rotas das comunicações entre o Oeste e o Leste da Europa, favoreceram e continuam a favorecer o desenvolvimento desta cidade, situada nas margens do Rio Danúbio (Geografia Universal, 1990). Dividida por 23 distritos que se apresentam numerados desde o centro histórico da cidade para a periferia, a cidade de Viena ocupa uma área total de 41,487 Ha (Vienna City Administration, 2012). Apesar de ser considerada uma cidade de reduzidas dimensões, esta é caracterizada desde o séc. XVIII pela sua importante índole cultural, política e comercial. (Geografia Universal, 1990)



Fig. 8 Mapa de Localização geográfica de Mariahilferstraße

O seu clima próprio, diferenciado do restante clima Austríaco, caracteriza-se por Invernos suaves e Verões muito quentes, e valores de precipitação que não superam os 600 milímetros anuais. (Vienna City Administration, 2012)

A área em estudo, Mariahilferstraße, apresenta-se como um forte eixo de ligação entre o centro histórico da cidade e a zona Oeste. Considerada uma das principais artérias comerciais da cidade de Viena, com cerca de 1.8 km de comprimento, localiza-se entre o 6º distrito (Mariahilf) e o 7º distrito (Neubau), entre o Museu Quartier e a *Wien Westbahnhof* (Estação de Caminhos-de-Ferro), a Oeste (Fig. 9). Pelo facto de se encontrar geograficamente entre dois distritos, apresenta vários problemas de carácter Administrativo, advertindo sérios problemas no momento de tomada de decisões de possíveis intervenções sobre a rua.

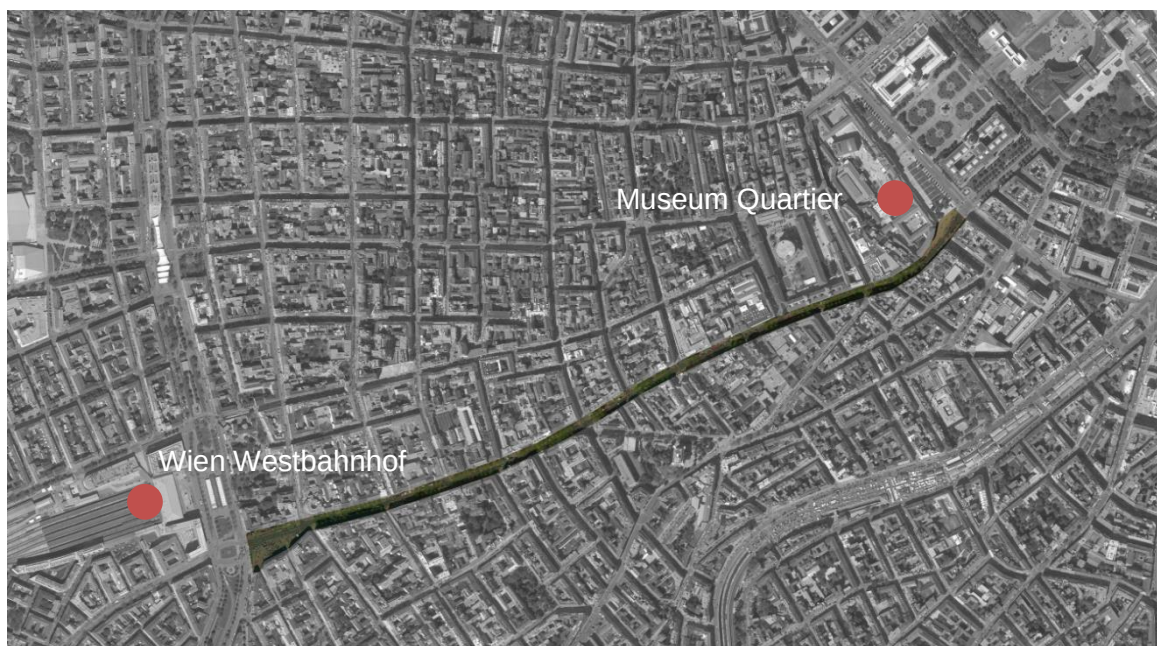
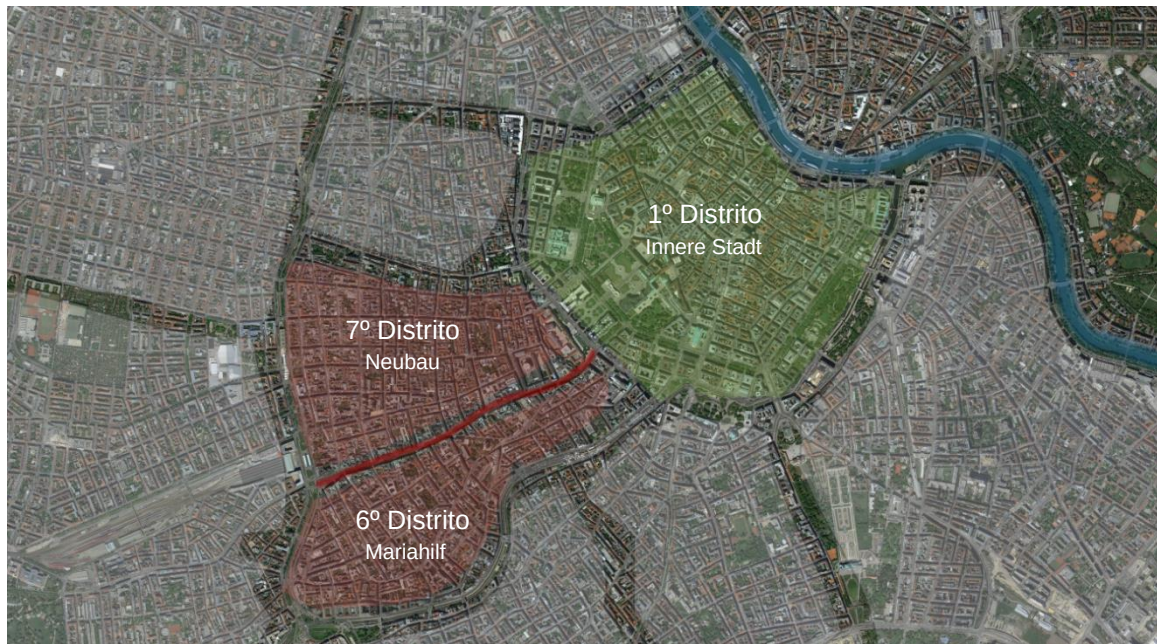


Fig. 9 Mapa Localização Mariahilferstraße

A cidade de Viena

Três diferentes épocas marcaram o aspeto da antiga cidade residencial dos Habsburgo. A *Idade média* (entre o séc. X-XV), retratada pela Catedral gótica de Santo Estevão (Stephansdom), o *período do Barroco* (entre o séc. XVII-XVIII), tendo como elemento mais importante o palácio imperial Hofburg, caracterizado pelas suas cúpulas coloridas e, finalmente, os *finais do século XIX*, representado ao longo da Avenida Ringstraße, distinguida pelo seu traçado circular e pelos edifícios de importante valor arquitetónico que a constituem, tais como a Ópera Nacional

(Staatsoper) e o Museu de Belas Artes (Kunsthistorisches Museum), localizados na antiga zona da muralha urbana.

Considerada no séc. XVIII como Capital do Barroco, Maria Teresa (1717 – 1780) fez de Viena a Capital Cultural do continente, com especial foco na cultura Musical, por aqui terem vivido e trabalhado músicos e compositores como Mozart (1756-1791), Beethoven (1771-1827) e Haydn (1732-1809). (Nova Enciclopedia Portuguesa. V26. Viena, 1992, p. 2441)

A Batalha de Viena, decorrida no ano de 1863, foi um dos importantes acontecimentos na História não só de Viena como de toda a Europa. As mudanças políticas que daí resultaram trouxeram importantes alterações para a cidade de Viena. Após a Batalha, uma importante fase de desenvolvimento para a cidade é iniciada, face ao aumento populacional que se fez sentir ainda como para reconstruir o destruído, resultando em inúmeras construções de estilo Barroco, como por exemplo o Palácio de Belvedere.

Em 2001 o centro histórico da cidade integra a lista de património da Unesco, tendo por base os três períodos de desenvolvimento político e cultural na Europa, anteriormente referenciados, que demonstram claramente o importante património urbano e arquitetónico da cidade, assim como pelo facto de se ter tornado universalmente conhecida como capital europeia da Música. (UNESCO, 2011)

Mariahilferstraße

Desde a Idade Média Mariahilferstraße é considerado um eixo de importante ligação entre o centro histórico da cidade e a cidade a Ocidente (Fig. 10). Com a expansão Urbana do centro da cidade para as periferias, Mariahilferstraße sofre um aumento populacional e eleva a sua importância para a cidade. No entanto, no ano de 1683, com o decorrer da Batalha de Viena, o edificado ao longo deste eixo urbano é completamente destruído, levando um longo período a ser recuperado.



Fig. 10 Mariahilferstraße no ano de 1908

Fonte: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mariahilferstrasse_1908_Stauda.jpg

A transformação para rua comercial veio com o séc. XIX. Foi pavimentada em 1826 e, a partir de 1848, após as revoluções que ocorreram na Europa central e oriental, sucederam-se alterações nas tipologias dos edifícios que passaram de casas térreas com fachadas essencialmente do período barroco para edifícios com vários andares. Em 1862 recebeu o atual nome de Mariahilferstraße. (Anexo 2)



Fig. 11 Stafa em 1925 (à esquerda) e atualmente (à direita)

Fonte http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Stafa_Warenhaus_1925.jpg

<http://www.geolocation.ws/v/P/76926680/das-kaufhaus-la-stafa-in-der/en>

De entre as diversas lojas abertas ao longo da rua, maioritariamente por comerciantes judeus, é de destacar a loja “Stafa”, aberta em Agosto de 1911 e que ainda hoje faz parte do comércio de Mariahilferstraße. (fig. 11)

A 21 de Fevereiro de 1945, durante o período da Segunda Guerra Mundial, Mariahilferstraße é alvo de bombardeamentos que levam à destruição de parte dos seus edifícios. Sofre posteriormente uma nova alteração, nomeadamente ao nível do seu perfil transversal com o redimensionamento dos seus passeios, para uma largura de 10 metros e, em 1993, são encerradas as duas linhas do elétrico, sendo posteriormente construída a linha de metro subterrâneo ao longo de grande parte do seu eixo. (Anexo 3)

Atualmente a rua é fechada para uso exclusivamente pedonal em prol do comércio local na época do Natal.

3.2 Aspetos demográficos e socioeconómicos

Para melhor perceber a população da cidade de Viena e, conseqüentemente, ir ao encontro das necessidades dos habitantes e seus visitantes, é importante apreender alguns aspetos sobre o crescimento populacional nos últimos tempos e o grau de instrução, a situação económica, o sistema de transportes e a cultura desta cidade. (Vienna City Administration, 2012)

População

A população na cidade de Viena tem vindo a aumentar exponencialmente. No início do ano de 2002, Viena apresentava um total de 1,571,123 habitantes, sendo a maioria do sexo Feminino. Em 2012, uma década passada, o número de habitantes aumenta para 1,731,236 habitantes, continuando o sexo Feminino a ser o género predominante.

Comparando o aumento demográfico da cidade de Viena com o restante País, e apesar de se tratar da Capital da Áustria, o maior aumento demográfico fez-se sentir em Graz com 13.9%, seguidamente em Einsenstadt com 13.1% e, em terceiro lugar, em Viena com um aumento de 10.2% entre 2002 e 2012. (Vienna City Administration, 2012)

Educação

A cidade de Viena, sendo comparada com o restante país, apresenta valores de população instruída com níveis de ensino secundário e ensino superior mais elevados.

Por sua vez, o nível de escolaridade obrigatório, ou simples aprendizagem ou ensino técnico, apresentam valores mais elevados no restante país.

A proporção de população com ensino superior localizada no 6º e 7º distrito é de cerca de 13% de licenciados e mais de 35% com ensino secundário. Desta forma, e comparando o grau de instrução do restante país, ao longo da área de intervenção a taxa de desemprego apresenta-se abaixo da média nacional. (GmbH & Tilia, 2011)

Economia

Apesar dos tempos de crise, Viena continua a apresentar estabilidade económica e forte coesão social. O Turismo, um dos pontos fortes desta cidade, sofreu um aumento considerável no ano de 2011, com um número total de aproximadamente 11 milhões de turistas que visitaram e ficaram, pelo menos uma noite, nesta cidade. Os congressos internacionais foram outro dos pontos fortes para esta cidade no ano de 2011, com cerca de 181 congressos realizados, posicionando-se em primeiro lugar no ranking das cidades europeias com mais congressos realizados. (Vienna City Administration, 2012)

Transportes

Entre 2009 e 2011 o número de pessoas que passou a utilizar o transporte público na cidade aumentou de 812 para 875 milhões de pessoas. O melhoramento do sistema de transportes contribui para esse aumento, com a expansão do número de linhas, estações/paragens e abrangência de conexões tanto do metro subterrâneo, do metro de superfície como do autocarro. Paralelamente ao melhoramento do sistema de transportes, também a rede viária sofreu melhorias significativas entre 2009 e 2011 o que, por consequência, levou a um aumento do número de automóveis em circulação. No entanto é de referir que, apesar deste aumento de circulação rodoviária, a sinistralidade viária diminuiu, com menos acidentes automóveis e, consequentemente, menos vítimas.

O sistema de redes cicláveis, à semelhança do sistema de transportes Públicos, foi de igual forma alvo de melhoramentos, com um aumento da superfície de percursos cicláveis.

É ainda de mencionar que, em 2009, a cidade de Viena comparando com o restante País, apesar de ser a cidade Austríaca com maior número de habitantes, apenas 39% dos seus habitantes utilizavam o automóvel particular. (Vienna City Administration, 2012)

Cultura

Viena pode ser entendida com a cidade das 7 artes, por ter sido a cidade natal de vários escritores, compositores e artistas. Apesar de ser considerada a Capital da Música, esta apresenta muitos outros pontos culturais de interesse que atrai milhares de Turistas anualmente.

Entre 2008 e 2010, o número total de visitantes de museus e exposições aumentou consideravelmente, ainda que com uma ligeira quebra no ano de 2009. Os mais frequentados, durante a temporada de teatro (Setembro a Junho), foram a *Vienna State Opera*, o *Raimundtheater* e o *Theater im Zentrum*, com uma adesão média de 97.2 %. No que se refere a espetáculos e exposições, o *Theater in der Josefstadt* e o *Kammerspiele* foram os que mais atividades realizaram entre 2009/2010. (Vienna City Administration, 2012)

3.3 Paisagem Urbana envolvente – O Carácter de Mariahilferstrasse

O Centro histórico da cidade, localizado maioritariamente no 1º distrito da cidade de Viena, apresenta um dos mais aliciantes aglomerados urbanos da Europa. Com uma Arquitetura que vai desde a Idade Média, passa pelo período do Barroco e vai até ao séc. XIX, apresenta-se com edifícios imponentes, dos quais podemos destacar o Palácio Schönbrunn, residência dos Habsburgo durante o auge do Império Austro-húngaro, a catedral St. Stephans, o Parlamento, a Rathaus (Câmara Municipal), o Teatro Nacional, a Ópera de Viena, entre outros. Ainda com merecido destaque, o Palácio de Belvedere, ainda que um pouco afastado do centro da cidade, caracterizado pelo seu estilo Barroco, onde alberga museus de arte.

Após a Batalha de Viena (1863), o desenvolvimento urbano da cidade e consequentes intervenções de recuperação de muitos dos edifícios medievais existentes, tais como igrejas e conventos, transformaram a imagem da cidade. O movimento modernista da primeira metade do séc. XX veio contribuir para essa transformação, com ideias e princípios que resultaram da Revolução Industrial. Vários edifícios foram construídos segundo os princípios da Arquitetura moderna, dos quais destaco o *Looshaus*, um dos mais importantes edifícios construídos durante o movimento moderno e a *Steiner House*, uma habitação particular que se revelou uma forte influência na arquitetura moderna durante os anos de 1920 e 1930, ambos projetados pelo Arquiteto Adolf Loos (1870-1933)

Atualmente a cidade encontra-se marcada essencialmente pelo estilo Barroco, ainda que com uma forte convivência com a arquitetura moderna e contemporânea.

O elemento água é outro dos pontos fortes desta cidade, localizada sob os Alpes e atravessada pelo rio Danúbio. Viena caracteriza-se pela pureza de água que recebe diariamente de duas das montanhas Alpinas da proximidade, que disponibilizam cerca de 400,000 m³ de água por dia (KRONEDER, 2005). Por sua vez, o Rio que atravessa o coração desta cidade apresenta ser um forte elemento caracterizador da sua Paisagem. (Anexo 4 e 5)

No que se refere aos seus espaços verdes, Viena apresenta cerca de 120 m² de espaços verdes por habitante, representando no total mais de 50% da área metropolitana ocupada por zonas verdes (KRONEDER, 2005). Desde o principal parque da cidade, onde se encontra a famosa Roda Gigante que permite uma vista panorâmica sobre a cidade, aos parques e jardins de estilo Barroco, podemos encontrar um sem fim de oportunidades recreativas ao longo de todo o ano.

No caso concreto de Mariahilferstraße, esta caracteriza-se essencialmente pela sua forte presença comercial. Cerca de 1,8 km de rua repleta de lojas comerciais associadas a edifícios que se destacam pela sua arquitetura, com alturas que compreendem os 18 e os 20 metros. O perfil transversal da rua distancia estes mesmos edifícios em dimensões que variam entre os 23 e 30 metros e que se encontram associados a passeios de largas dimensões (Anexo 6). Tal como acontece por toda a cidade, apesar da predominância de edifícios de arquitetura dos finais do séc. XVIII, inícios do séc. XIX, podemos encontrar alguns edifícios que se destacam pela sua modernidade e contemporaneidade (Fig. 12). Desta forma, podemos assumir a presença de uma arquitetura diversificada que se difunde ao longo da rua.



Fig. 12 Mariahilferstraße Novembro de 2002

Fonte: <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mariahilferstrasse1.jpg900l>

3.4 Análise Espacial

3.4.1 Tipologias de Espaços

Ao longo de Mariahilferstraße podemos encontrar várias tipologias de espaços públicos, como Praças, um largo, um espaço de feiras e mercados e um memorial.

Nos extremos deste eixo encontramos, a Este, uma Praça associado ao Museu Quartier e, a Oeste, uma outra praça que foi alvo de intervenções recentemente.

Numa zona central de Mariahilferstraße, uma terceira Praça associada a uma igreja (*Mariahilfer Kirche*) e, no centro desta praça, um elemento de água (fonte) com um memorial a Joseph Haydn, importante compositor austríaco do período clássico que nasceu e morreu no 6º distrito (*Mariahilfer*). Esta praça serve ainda a zona de Feiras e Mercados que aqui ocorrem durante o fim de semana.

Por fim, um pequeno Largo onde se localiza a casa onde nasceu e viveu o ator e dramaturgo Ferdinand Raimundhof (1790-1836). (Anexo 7)

3.4.2 Elementos de Interesse cultural

Como elementos de interesse cultural é de destacar o Museu Quartier, no extremo Este de Mariahilferstraße. Muito próximo do Museu uma escadaria de valor escultural e arquitetónico, a Rahlstiege e, numa zona central, duas igrejas de importante valor cultural e religioso para esta rua, a *Mariahilfer Kirche* e a *Sifts Kirche*. Por fim, ainda com merecido destaque o Raimundhof, a casa onde nasceu e viveu Ferdinand Raimundhof, anteriormente mencionado. (Anexo 8)

3.4.3 Circulação automóvel, circulação ciclável e Rede de Transportes

Tratando-se de um eixo de forte ligação entre o centro da cidade e a cidade a Oeste, a circulação automóvel que se faz sentir diariamente ao longo de Mariahilferstraße apresenta forte densidade. A largura deste eixo permite que a circulação automóvel ocorra em ambos os sentidos e ainda o estacionamento bilateral ao longo de grande parte da rua. Mariahilferstraße possui ainda uma ciclovia que se apresenta diferenciada da zona de circulação automóvel apenas pela quase inexistente marcação no pavimento (Fig. 13).



Fig. 13 Sentidos do tráfego automóvel (à esquerda), estacionamento (no centro) e ciclovia (à direita)

A Rede de Transportes Públicos assume-se com forte presença ao longo de Mariahilferstraße. Com três linhas de autocarros (linha 13A, 14A e 2B) que cruzam a rua com elevada frequência ao longo do dia e ainda o metro subterrâneo, com vários pontos de acesso, contribuem para uma fácil e rápida ligação com a restante cidade. (Anexo 9)

3.4.4 Fluxos pedonais

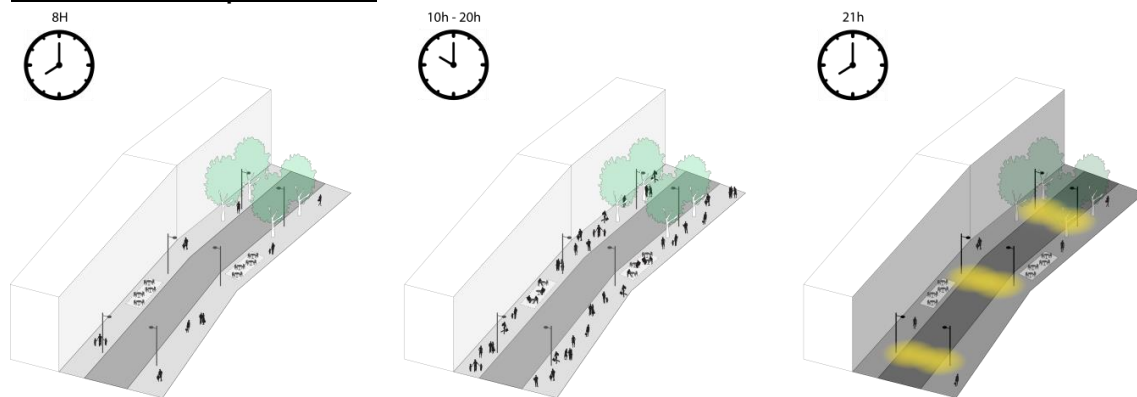


Fig. 14 Fluxos Pedonais ao longo do dia

Entre as 8h-10h

As pessoas apenas usam o espaço como meio de deslocação entre um ponto e o outro da rua, num tipo de atividade necessária. As zonas de estadia (esplanadas) encontram-se completamente vazias.

Entre as 10h-20h

Com a abertura do comércio local, o número de pessoas que frequenta a rua aumenta exponencialmente, seja para simples deslocações ou seja para a atividade comercial. A rua serve assim a circulação e a estadia, com as esplanadas repletas de pessoas (Fig. 15).

Depois das 21h

Com o fecho do comércio local, a densidade de pessoas a frequentarem este espaço diminuí. As pessoas deixam de usar o local para comércio e estadia, apenas servindo-se deste eixo para deslocações necessárias. (Fig. 14) (Anexo 10)



Fig. 15 Fluxo pedonal entre as 10 e as 20 horas.

3.4.5. Vegetação

Mariahilferstraße apresenta ao longo de todo o eixo um alinhamento arbóreo composto por espécies de Acácia-Negra (*Gleditsia triacanthos*) com alturas que variam entre os 18 e os 20 metros. Adaptadas às condições do espaço público, estas árvores apresentam um tronco esguio e uma copa pouco densa, permitindo uma maior permeabilidade visual ao espaço (Fig. 16).

Tratando-se de uma espécie caducifólia, através da sua sazonalidade confere ao espaço um maior dinamismo, com a folhagem verde do Verão a passar a amarela no Outono, até ficar sem folha durante os meses de Inverno. (Anexo 11)

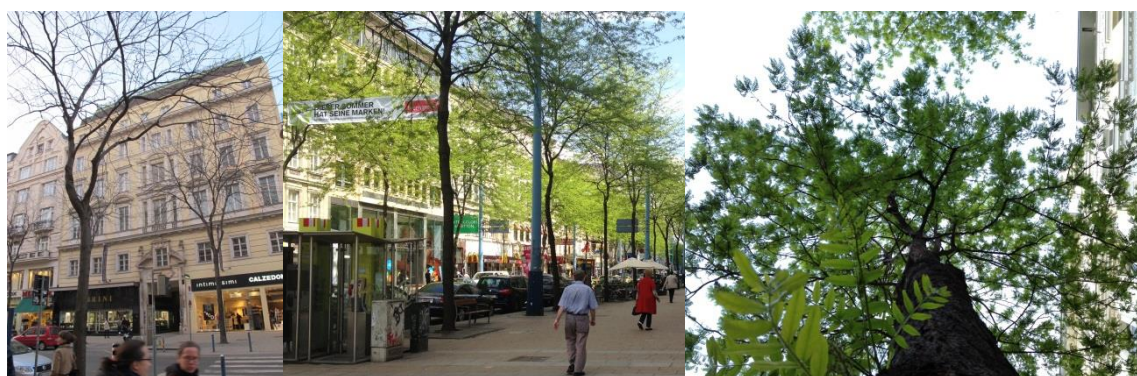


Fig. 16 Vegetação arbórea no Inverno (à esquerda) e no verão (no centro e à direita)

3.4.6. Luz e Sombras

A elevada altura dos edifícios, ainda que presente num eixo de considerada largura, apresenta ser o principal fator para o ensombramento do Local.

Um estudo de sombras feito no mês de Julho (Verão) e outro no mês de Outubro (Inverno), tendo apenas como critério de ensombramento a altura dos edifícios e a variação da luz solar ao longo do ano, permitiu entender quais as zonas mais ensombradas numa perspetiva anual, ao longo de Mariahilferstraße.

Por sua vez, as árvores dispostas ao longo de Mariahilferstraße contribuem para controlar a luz. Uma vez tratando-se de espécies caducifólias, a sombra é garantida nos meses quentes de Verão e, no Inverno, com a queda da folha, tornam-se permeáveis à luz solar (Anexo 12).

A Iluminação Pública, outro dos elementos analisados, permitiu ainda estudar o grau de iluminação da rua durante a noite. Os postes de iluminação com uma altura de 15 metros, dispostos simetricamente face ao eixo principal da rua, apresentam-se com uma distância entre si de 30 metros. Na zona Oeste de Mariahilferstraße, numa das suas praças, podemos encontrar uma forte concentração de postes de iluminação, distribuídos aleatoriamente (Fig. 17) (Anexo 13).



Fig. 17 Sombra produzida pelas árvores (à esquerda) e poste de iluminação pública (à direita)

3.4.7 Tipos de comércio e serviços

O Tipo de Comércio que podemos encontrar ao longo de Mariahilferstraße apresenta-se muito diverso. Com superfícies comerciais que vão desde as lojas de moda, desporto e acessórios até aos serviços de restauração, várias são as pessoas que se deslocam até aqui diariamente para usufruírem do comércio e serviços que a rua oferece (Fig. 18).

Com importância cultural e recreativa, uma galeria de arte e um cinema localizados a Este de Mariahilferstraße, promovem a atratividade para este local (Anexo 14).



Fig. 18 Comércio ao longo de Mariahilferstraße

3.4.8 Zonas de Estadia

As zonas de estadia que podemos encontrar ao longo de Mariahilferstraße são escassas e de baixa qualidade, resumindo-se a zonas de esplanadas e praças que, apesar de desempenharem função de estadia, não possuem condições favoráveis para que esta ocorra. Ao longo da rua podemos ainda encontrar alguns bancos, dispostos de forma isolada e aleatória (Fig. 19) (Anexo 15).



Fig. 19 Esplanada (à esquerda) e banco (à direita)

3.5 Síntese

Com o aumento da densidade populacional da cidade de Viena e, consequentemente, o maior fluxo automóvel e pedonal que se faz sentir diariamente, são necessárias estratégias que permitam uma conjugação dos diferentes usos ao longo de Mariahilferstraße. Apesar de se tratar de uma rua com um perfil transversal de dimensões consideráveis, os elevados fluxos automóveis e pedonais entram em conflito na partilha deste espaço, comprometendo os espaços com potencial para o recreio e estadia. Surge assim a necessidade de implementar estratégias que permitam uma fácil diferenciação dos espaços para uso automóvel e os espaços para uso pedonal e, por sua vez, a distinção dos espaços pedonais entre espaços destinados à circulação e espaços destinados à estadia.

No que diz respeito aos espaços destinados ao uso automóvel são necessárias estratégias que promovam a redução da intensidade de circulação, assim como a redução do número de estacionamento que lhes estão associados. Apesar dos dados estatísticos apresentados nos mostrarem o forte aumento de automóveis a circular na cidade nos últimos anos, também nos mostra o aumento do número de pessoas a utilizar os Transportes Públicos como meio de deslocação. Desta forma, torna-se imprescindível manter e garantir o bom funcionamento dos transportes públicos que servem Mariahilferstraße, ainda como incentivar o seu uso. A ciclovia presente ao

longo da rua deve ainda ser alvo de intervenções que criem condições de segurança para quem a circula.

Para os espaços pedonais destinados à circulação, a forte densidade de fluxos pedonais durante o dia garante a vida e a atratividade do espaço mas, em contrapartida, a rua encontra-se praticamente deserta durante a noite. Existe assim a necessidade de promover o uso da rua após o fecho do comércio local, como local de encontros sociais e estadia.

Para os espaços com potencial para o recreio e estadia, nomeadamente as praças e as esplanadas que se apresentam ao longo de Mariahilferstraße, são necessárias estratégias de requalificação que permitam usufruir do espaço de forma confortável e segura. No caso concreto das esplanadas, estas deverão ser alvo de reorganização no espaço uma vez que a sua disposição aleatória ao longo da rua cria conflitos com os espaços destinados à circulação. Para além de requalificar os espaços de estadia existentes, surge ainda a necessidade de propor novos espaços distribuídos ao longo do eixo Mariahilferstraße.

A iluminação pública existente deve ser preservada e, por questões de segurança, conforto e atratividade para o local, propostos novos pontos de iluminação ao longo das áreas pedonais. Associados ao pavimento ou nas fachadas do edificado, estes devem promover uma mais intensa iluminação, principalmente nos espaços destinados ao recreio e à estadia.

A vegetação existente, composta apenas por árvores de espécies caducas, apesar de conferir uma interessante variação cromática ao longo do ano e de permitir a permeabilidade visual ao longo do eixo, não demonstra ser suficiente para definir a estrutura verde do local. Torna-se assim necessária a diversificação dos estratos vegetais, especialmente em zonas destinadas à estadia, contribuindo para o conforto climático e visual, como ainda para a qualidade da Paisagem Urbana e qualidade ambiental (Anexo 16).

3.6 Proposta



Fig. 20 Visualização da Proposta apresentada para a primeira fase de requalificação de Mariahilferstraße

A presente proposta visa a transformação de Mariahilferstraße, uma rua comercial marcada pela presença de elementos banais e maioritariamente não estruturantes, numa confortável e multifuncional avenida, indo ao encontro do modelo “Boulevard” das grandes capitais Europeias (fig. 20).

A proposta apresentada tem como ponto de partida um desenho de rua com base na assimetria, em relação ao seu eixo central, criando áreas pedonais que vão variando de dimensão ao longo da rua (Fig. 21-3), permitindo desta forma a criação de espaços dinâmicos e diferenciados (Anexo 17). De forma a garantir uma maior área destinada ao uso pedonal, a via de circulação automóvel sofre um redimensionamento, sendo reduzida de 9 para 6 metros de largura (Fig. 21-2), ao longo de todo o comprimento. O elemento água proposto acompanha este novo desenho de rua, apresentando-se ao longo de todo o comprimento (fig. 21-5). Como elemento importante e caracterizador da cidade de Viena, a água é trazida para este espaço de forma a recriar não só a imagem da cidade, como ainda para promover um maior dinamismo do espaço, pela ideia de movimento e continuidade que cria ao longo de Mariahilferstraße.

O tráfego motorizado sofre alteração, sendo suprimido em algumas das áreas e condicionado em outras, disponibilizando uma maior área de espaço para uso pedonal ainda como uma maior e mais forte ligação transversal deste eixo.

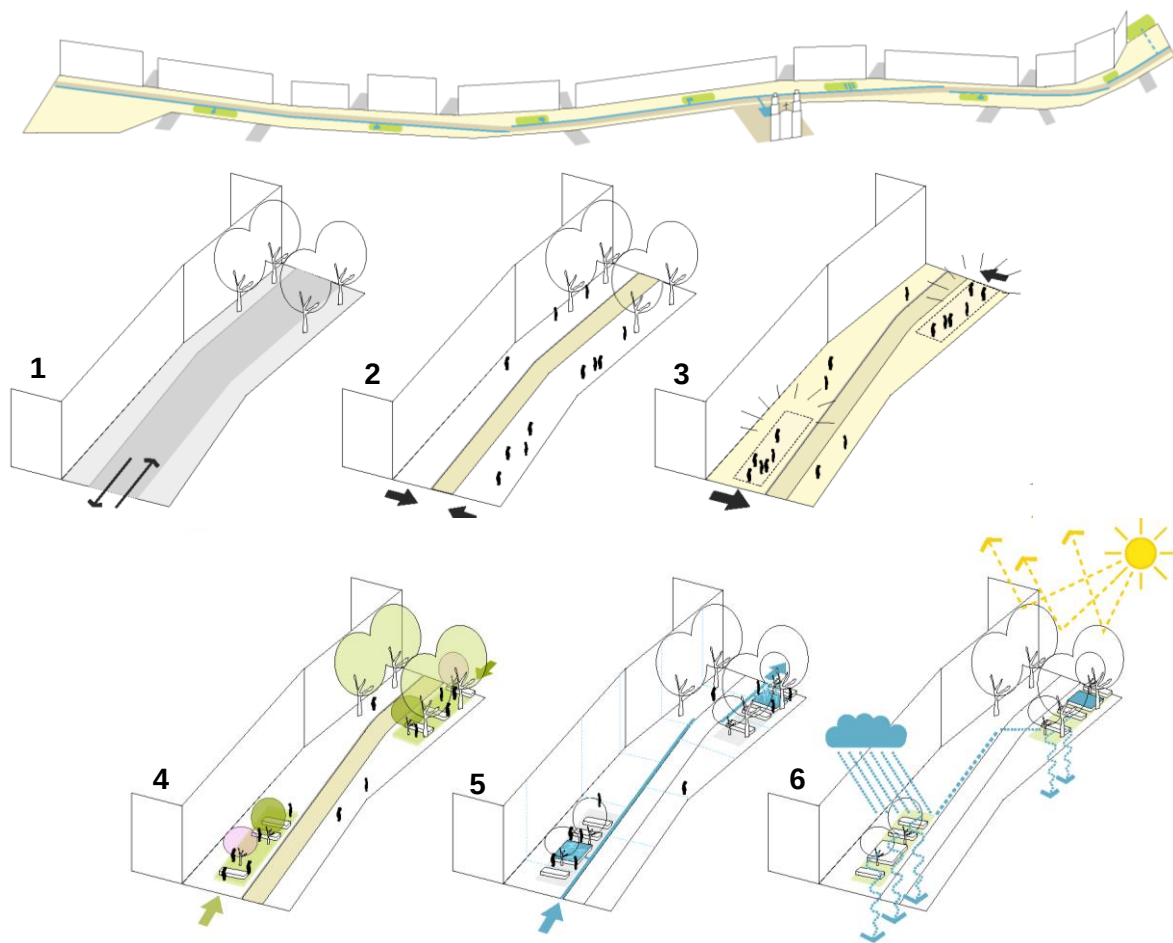


Fig. 21 Esquemas representativos da proposta apresentada

O sistema de Transportes Públicos que serve Mariahilferstraße é mantido de forma a garantir as acessibilidades na rua e sua envolvente assim como aperfeiçoado o sistema de circulação ciclável.

São mantidas espaços de esplanada, que sofrem pequenas alterações na distribuição pelo espaço, e são propostos novos espaços de estadia verdes e atraentes, que se apresentam distribuídos ao longo de toda a rua, de forma alternada sobre o eixo principal, e que oferecem um agradável ambiente pela combinação de mobiliário urbano, vegetação e elementos de água que a compõem (fig. 21-4) (Anexo 18).



Fig. 22 Perfil Transversal de Mariahilferstraße

Como contributo importante na identidade deste lugar, é ainda proposta uma linha de Mobiliário Urbano que promove uma leitura única deste local. O mobiliário urbano utilizado nas zonas de esplanada será alterado, de forma a criar uma imagem exclusiva para todas as esplanadas que se encontram ao longo da rua. (Anexo 19)

Tratando-se esta de uma proposta para um projeto de carácter público para a cidade de Viena, com elevados custos, a execução divide-se em diferentes fases, sendo esta primeira fase focalizada numa zona central. (Anexo 20)

2.6.1 Tipologias / organização espacial

De forma a resolver os problemas de conflitos dos usos deste espaço, a presente proposta tem como especial cuidado uma clara delimitação dos diferentes tipos de espaços. Para tal, são diferenciados através de diferentes estratégias as áreas destinadas à circulação automóvel e as áreas destinadas a uso pedonal que, por sua vez, se diferenciam em zonas de circulação e zonas de estadia.

Os espaços de estadia apresentam-se sob a forma de Praças, Esplanadas e de novos espaços verdes que são propostos ao longo da rua. Estes espaços encontram-se associados a elementos que pela sua qualidade funcional e estética convidam à estadia. (Anexo 21)

Para além das duas Praças existentes nas extremidades de Mariahilferstraße que não serão alvo de intervenção, uma terceira Praça associada à *Mariahilferstrasse Kirche* será requalificada com mobiliário urbano que promova o espaço de estadia, Pretende-se ainda enfatizar o seu elemento central, um monumento em honra a Joseph Haydn, como ainda potencializar a atividade de Feiras e mercados que ocorrem durante os fins-de-semana ou em épocas especiais como o Natal (Fig. 23).



Fig. 23 Praça associada a Mariahilfer Kirche (à esquerda). Representação espaços de estadia propostos (à direita)

3.6.2 Tráfego Motorizado

Com a implementação do primeiro troço destinado ao uso pedonal, o tráfego automóvel será suprimido somente nessa área, permitindo apenas a acessibilidade a moradores e comerciantes (cargas e descargas), e à circulação dos transportes públicos, nomeadamente da linha 13 A e 14 A, que garantem uma importante ligação entre Mariahilferstraße e a restante cidade.

Na restante área destinada à circulação automóvel, em grande parte do percurso, esta será alterada para apenas um sentido, reduzindo o trânsito automóvel e os conflitos de espaços. Desta forma, a redução do tráfego motorizado não só vem contribuir para a segurança do local, como ainda promove a redução da poluição sonora e ambiental. (Anexo 22)

3.6.3 Pavimento

O pavimento proposto, em pedras de granito de diferentes tons, pretende ser uma estratégia essencial na distinção dos diferentes tipos de espaços, no que diz respeito aos seus usos, pedonais ou automóvel. Dentro das áreas pedonais pretende-se ainda diferenciar quais os espaços destinados à circulação e quais os que se destinam à estadia.

Através da diferenciação da dimensão das pedras de granito, o espaço destinado ao uso pedonal distingue-se do espaço destinado à circulação automóvel (Fig. 24). O pavimento que se destina às áreas pedonais (A) é composto por pedras de granito de dimensões superiores à que compõem as áreas de uso automóvel (C), contribuindo desta forma para uma mais fácil leitura dos diferentes espaços. Por questões de segurança é ainda proposto um lancil (B) que serve de separação física entre os dois usos, acompanhado por um desnível de cerca de 3 cm.



Fig. 24 Pormenor de pavimento pedonal e automóvel num cruzamento (B+B)

Por sua vez, e dentro das áreas destinadas ao uso pedonal, são ainda diferenciadas as áreas que se destinam à circulação, e as áreas que servem o espaço de estadia. Nestes locais, o pavimento pedonal sofre uma alteração na direção de aplicação da pedra, tornando visível uma transição entre dois espaços distintos.

3.6.4 Elemento de água

Apresentando-se ao longo de todo o comprimento, em segmentos que se alternam face ao eixo central (Fig. 25), não só promove um cenário atraente e um ambiente confortável, pelo efeito sonoro e pelo movimento, como ainda contribui para a drenagem superficial. A água proveniente das chuvas é assim recolhida e armazenada para posterior reutilização, nomeadamente na manutenção dos espaços verdes.

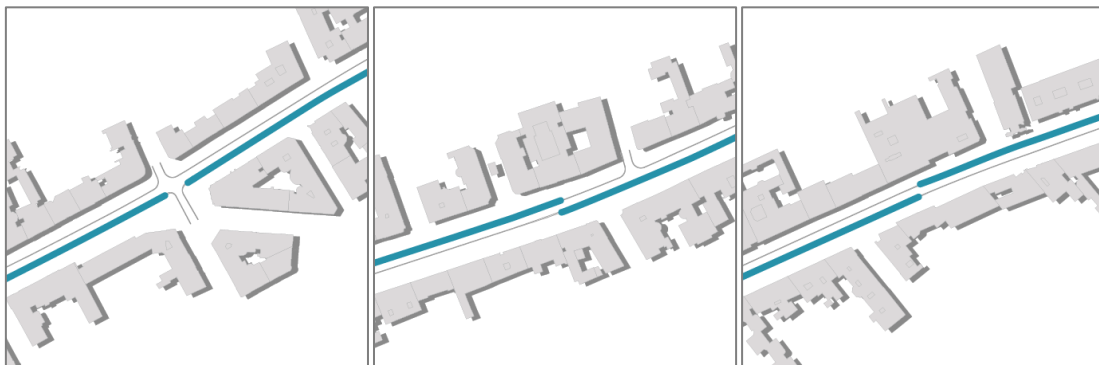


Fig. 25 Alternância do elemento água ao longo de Mariahilferstrasse

Podemos ainda encontrar este elemento presente noutras áreas, tais como nas zonas destinadas à estadia, associadas ao mobiliário Urbano, como ainda em praças, sobre a forma de fontes e repuxos que proporcionam momentos de divertimento à faixa etária Infantil, ainda como contribuem para o conforto climático nos meses quentes de Verão (Fig.26).



Fig. 26 Elementos de água em Zonas de Estadia (B+B)

3.6.5 Estrutura Verde

A vegetação arbórea existente ao longo de Mariahilferstraße é preservada e, de forma a contribuir para uma melhor e mais diversa estrutura verde, são propostas novas espécies arbóreas e gramíneas para as zonas de estadia. (Anexo 23)

Propõem-se a introdução de algumas árvores ornamentais de pequeno porte (*Magnolia soulangeana* / *Magnolia stellata*) associadas ao mobiliário urbano, desenhado com caixas destinadas à plantação, assim como um “tapete verde” composto por gramíneas, que quebram o pavimento através de um determinado ritmo e padrão (Anexo 18 Fig.4) Para além do valor estético que proporciona, contribuí ainda para a drenagem das águas provenientes da chuva.

A preservação e introdução de nova vegetação não só contribui para o valor cénico do local, como ainda promove um maior conforto climático, em especial nas zonas de estadia, por intervir na proteção das condições climatéricas adversas. (Anexo 18 Fig. 6)

3.6.6 Mobiliário Urbano

É proposta uma linha de diferentes modelos de bancos, de desenho exclusivo para este local (Anexo 24), constituídos por granito e revestidos a ripas de madeira, onde o design, a contemporaneidade e a ergonomia apresentam-se como fatores preponderantes. Com diversidade de formas e dimensões que promovem uma

multiplicidade de usos, estes elementos são estrategicamente dispostos ao longo da rua, através de diferentes composições, definindo o tipo de interações entre o Homem e o espaço. São assim criados espaços de uso mais privado e recatado, ainda como espaços mais dinâmicos e de interação que promovem a animação da rua.

Associados a áreas de plantação, elementos de água, ou simples áreas destinadas a atividades recreativas e culturais, promovem um maior dinamismo para o espaço, com estruturas que servem de palco para atividades de rua. A relação criada entre estes elementos destinados à estadia com os elementos vegetais e o elemento água, proporcionam ainda um espaço confortável e relaxante, através de um jogo de luz e sombras que se faz acompanhar pelo movimento e sonoridade do elemento água (Fig. 27).



Fig. 27 Modelos de Mobiliário Urbano para os Espaços de Estadia

No que se refere ao mobiliário utilizado nas zonas de esplanada, propõem-se que este seja uniformizado, criando não só a ideia de continuidade ao longo da rua, como ainda para contribuir para a imagem do local.

Os postes de Iluminação existentes serão mantidos, sofrendo apenas alterações na sua cor, de forma a uma melhor integração estética com a envolvente. Novos pontos de iluminação são propostos, de forma a proporcionar uma melhor e mais forte iluminação à noite que, em conjunto com a luz proveniente do comércio local, promovem uma rua atractiva e segura.

São ainda propostos outros elementos pontuais, tais como papelerias, sumidouros e estacionadores de bicicleta, que contribuam de igual forma para a uniformidade da imagem deste local. (Fig. 28)



Fig. 28 Mobiliário Urbano Proposto

3.6.7 Sazonalidade

A sazonalidade foi outros dos pontos a ter em atenção na proposta apresentada, garantindo diferentes cenários ao longo de todo o ano, seja pela mudança sazonal da vegetação arbórea, seja pelo elemento água que se destaca na época de Verão, como ainda pelos eventos festivos que podem caracterizar uma diferente época, através de elementos decorativos, como é o caso das decorações da época Natalícia. (Anexo 25)

3.7 Fases de Construção

Os desfasamentos ao nível da construção não só se justificam pelo fator económico, associado aos custos necessários para a execução da obra, como ainda por questões sociais, por permitir uma adaptação gradual de residentes e visitantes, para uma nova rua, onde as alterações do tráfego automóvel estão a ser alvo de forte polémica e descontentamento.

1º Fase – 5 de Maio de 2013

A rua é fechada ao trânsito automóvel durante 24 horas. Esta Ação permitiu dar a conhecer aos habitantes e visitantes como se consegue um espaço diferente na ausência do automóvel. (Anexo 28)

2º Fase – Junho 2013

Marcação provisória nos pavimentos com o intuito de dar a conhecer a organização espacial e funcional ao longo da rua. Marcação dos percursos destinados exclusivamente aos transportes públicos. (Anexo 28)

3º Fase – 16 de Agosto de 2013

São implementados os primeiros exemplares de bancos propostos para o local, permitindo perceber a interação destes com as pessoas e com o espaço. (Anexo 28)

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Projeto de requalificação do eixo Urbano Mariahilferstraße constitui um exemplo de como através de diferentes estratégias podemos recuperar a qualidade dos espaços públicos urbanos na cidade, tendo em conta as linhas orientadoras apresentadas ao longo do capítulo 2.

A ideia de cidade invadida é abandonada e são postos em prática os princípios para a cidade recuperada, onde o automóvel deixa de se apresentar como elemento dominante do espaço, permitindo desta forma o equilíbrio da cidade enquanto local de encontros sociais. Para isso, a estratégia de redução da intensidade do automóvel ao longo de Mariahilferstraße contribui para esse efeito.

Os princípios de proteção e conforto definidos por Jan Gehl como elementos importantes na promoção da qualidade dos espaços públicos urbanos são aplicados ao longo de Mariahilferstraße. Os diversos espaços de recreio e estadia que se propõem acompanhados pelo elemento água, pelo mobiliário urbano e pela vegetação promovem o conforto do local, e as estratégias aplicadas ao nível do tráfego automóvel e da iluminação pública contribuem para a segurança ao longo deste eixo.

A atratividade do local que se obtém através dos diferentes fatores que contribuem para a qualidade da Paisagem Urbana, promovem as atividades opcionais e sociais, em detrimento do elevado número de atividades necessárias.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Geografia Universal*. (1990). Lisboa: Ressonia editores.
- Nova Enciclopedia Portuguesa*. V26. Viena. (1992). Lisboa: Edição e Promoção do Livro.
- ALVES, F. M. (2003). *Avaliação da Qualidade do Espaço público Urbano. Proposta Metodológica*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- FERNANDES, A. (2012). *Metodologias de Avaliação da Qualidade dos Espaços Públicos*. Dissertação de Mestrado: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.
- FERNANDES, I. (2012). *Requalificação do Espaço Público Urbano. Caso de Estudo - Bairro Olival de Fora*. Dissertação de Mestrado: Instituto Superior de Agronomia. Universidade Técnica de Lisboa.
- FRANCISCO, M. (2005). Espaço Público Urbano: oportunidade de Identidade Urbana Participada. *X Colóquio Ibérico de Geografia*. Évora: Associação Portuguesa de Geógrafos.
- Gehl Architect & Helle Lis Sørholt, A. (2002). *Public Spaces and Public Life*. Adelaide city Council. Obtido em 18 de Setembro de 2013, de http://www.adelaidecitycouncil.com/assets/acc/Council/docs/public_spaces_and_public_life_report.pdf
- Gehl Architects. (s.d.). *Major Projects book*. Obtido em Outubro de 2013, de http://issuu.com/gehlarchitects/docs/ga_major_projects_book_single_pages
- GEHL, J. (1987). *Life Between Buildings. Using Public Space*. Nova Iorque: Van Nostrand Reinhold.
- GEHL, J., & GEMZØE, L. (2002). *Novos espaços Urbanos*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili,SA.
- GmbH, F. C.-C., & Tilia. (2011). *Sozialraumanalyse zur: Mariahilfer Straße*. Vienna.
- KRONEDER, G. (2005). The Environmental Situation in the City of Vienna. *Seminar on waste, air pollution and renewable energy*. Vienna, áustria: Eurosai Working Group on Environmental Auditing. Obtido de Municipal Department for Environmental Protection. City of Viena: http://www.eurosaiwgea.org/Activitiesandmeetings/OtherEUROSaiWGEAmeetings/Documents/Austria_Vienna.pdf
- LAMAS, J. (2004). *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian. Fundação para a Ciência e a Tecnologia.
- LYNCH, K. (2008). *A Imagem da cidade*. Lisboa: Edições 70.
- MORO, A. (2011). *Una Metodología Sistemática para el Análisis de los Espacios Públicos. El caso de la ciudad de La Plata*. Obtido de Revista *Questión*, vol.1, nº30, Buenos Aires: <http://perio.unlp.edu.ar/ojs/index.php/question/article/view/1072/1051>

PPS. (2012). *Projects for Public Spaces*. Obtido em Novembro de 2013, de <http://www.pps.org/>

SERDOURA, F. M. (Dezembro de 2007). As dimensões do espaço urbano público. *Artitextos*, pp. 149-156.

UNESCO. (2011). *Unesco: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*. Obtido em 22 de Outubro de 2013, de <http://whc.unesco.org/en/list/1033>

Vienna City Administration. (2012). *Vienna in Figures*. Obtido em 22 de Outubro de 2013, de <http://www.wien.gv.at/statistik/pdf/viennainfigures.pdf>

Webgrafia

Strøget:

<http://www.copenhagenet.dk/cph-map/CPH-Pedestrian.asp>

<http://cphpost.dk/news/national/%E2%80%98copenhagenizing%E2%80%99-world-one-city-time>

História Áustria e Viena:

<http://www.austria.info>

http://austriantimes.at/mobile/news/General_News/2012-07-25/43117/Mariahilferstrasse_Pedestrianisation_Plan

<http://www.wien.gv.at/english/environment/watersupply/supply/distribution.html>

Paisagem Urbana Envolvente – o caracter da Paisagem

<http://www.wien.info/en/sightseeing/green-vienna/green-spaces-and-recreation-areas>

<http://www.wien.info/en/sightseeing/architecture-design/modern-architecture-vienna>

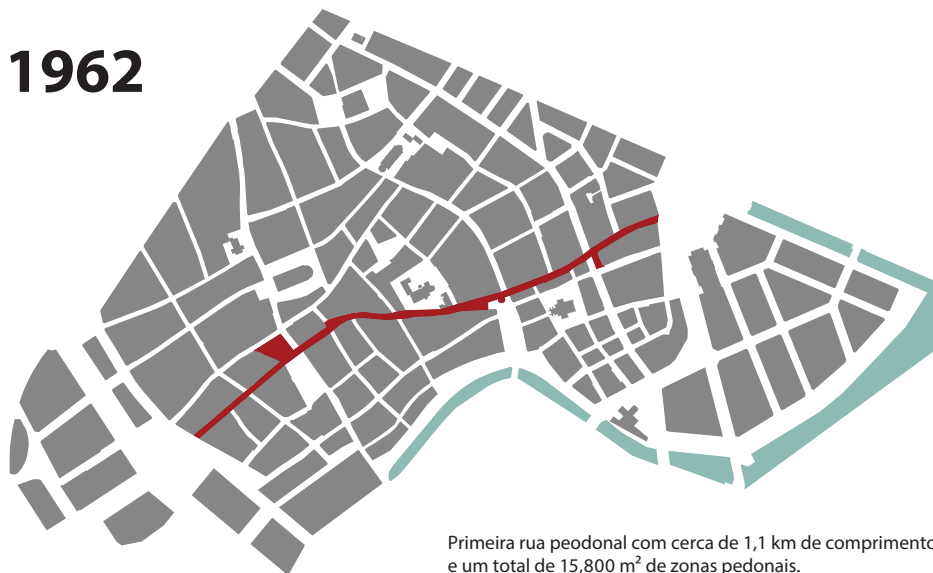
<http://www.austria.info>

<http://architectuul.com/architecture>

Mariahilferstraße

<http://www.wien-vienna.at/blickpunkte.php?ID=582>

1962



Primeira rua pedonal com cerca de 1,1 km de comprimento e um total de 15,800 m² de zonas pedonais.

1973

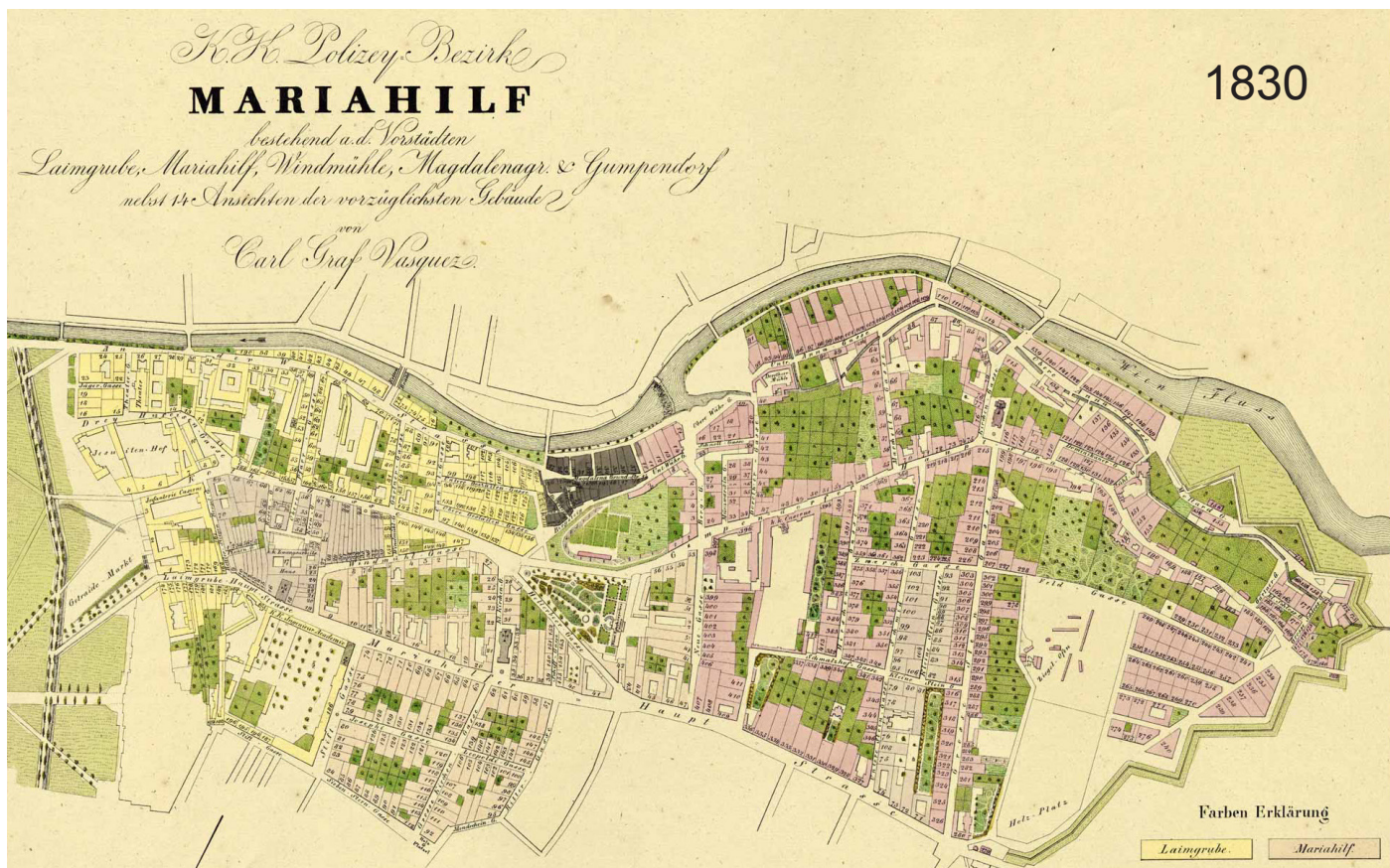


As principais zonas do centro da cidade estavam conectadas por zonas pedonais num total de 49,200 m².

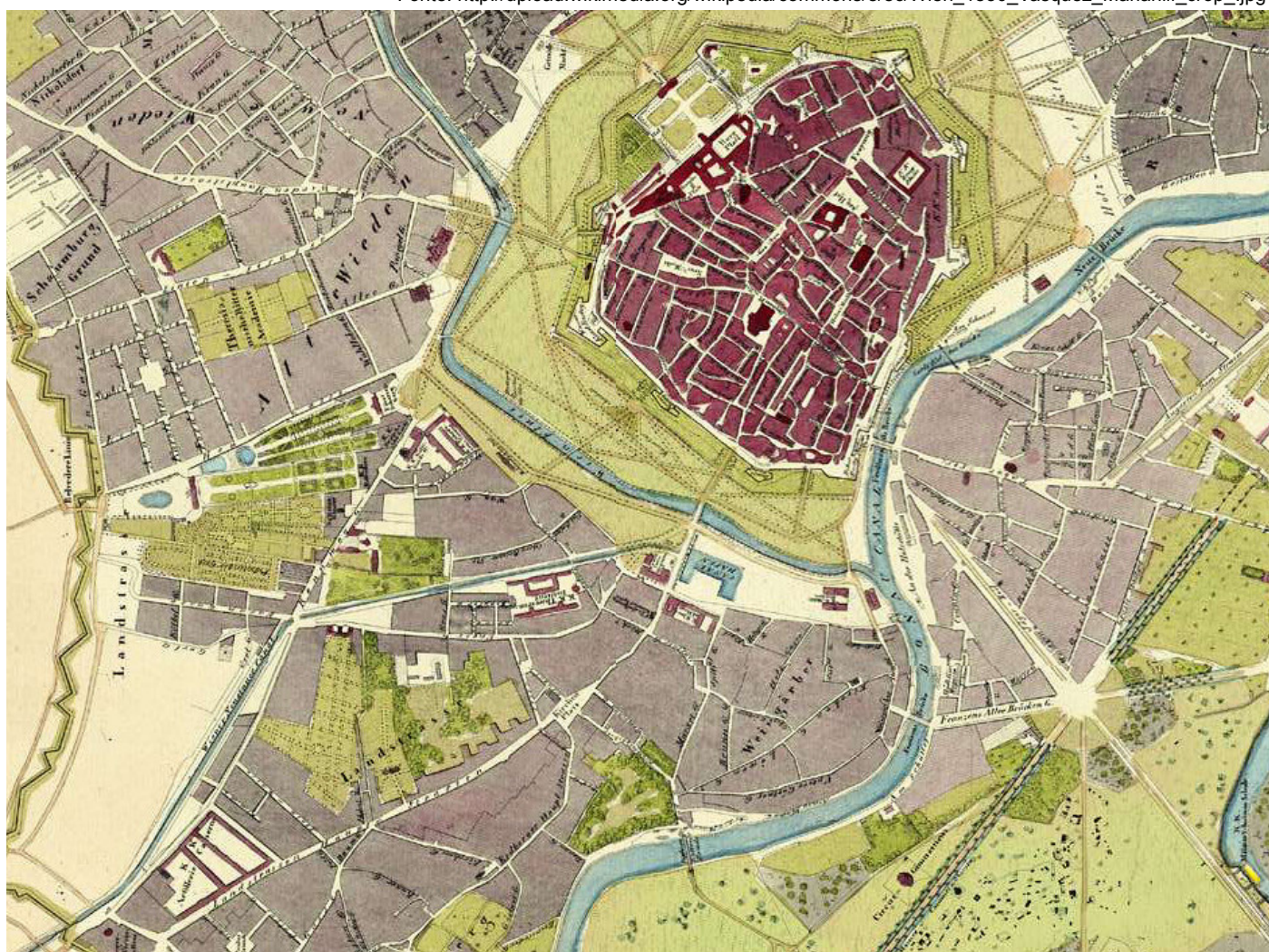
2005



sistema de ruas pedonais e praças com cerca de 99,770 m².



Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8c/Wien_1830_Vasquez_Mariahilf_crop_.jpg



Fonte: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wien_1830_Vasquez_Wien_crop_.jpg

ANEXO 2

Mapas da Cidade de Viena e de Mariahilferstraße em 1830

Extremo Este de Mariahilferstraße. Museum Quartier



Fonte: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/18/MariahilferStra%C3%9Fe2.jpg>

Extremo Oeste de Mariahilferstraße.



Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/25/Mariahilfer_Stra%C3%9Fe1.jpg

ANEXO 3

Evolução Histórica de Mariahilferstraße



Fonte: <http://www.delcampe.net/page/item/id,218340685,var,Wien-Mariahilferstrasse,language,E.html>



Fonte: <http://www.flickr.com/photos/wienschau/2244024641/lightbox/>



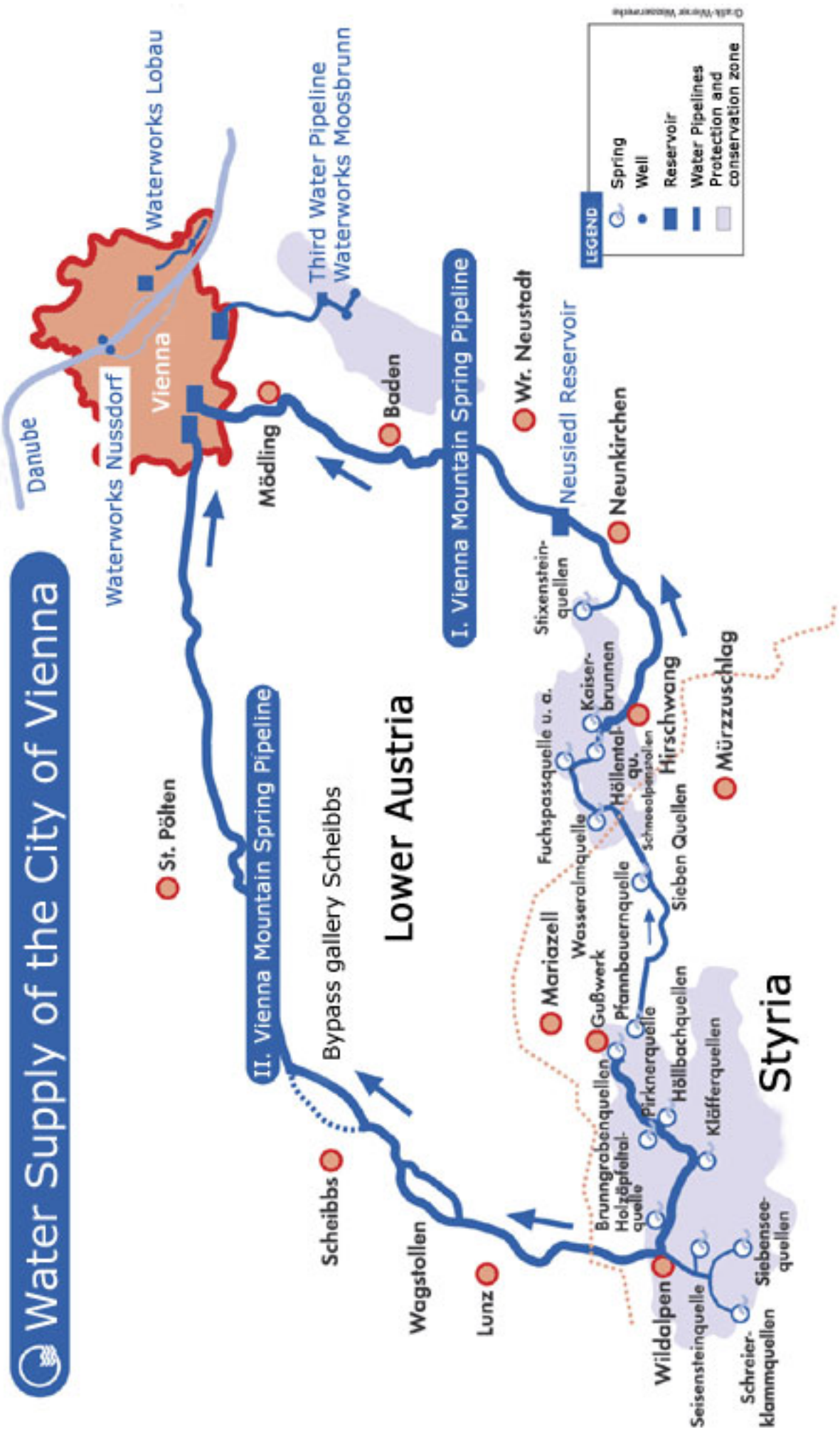
Fonte: <http://www.flickr.com/photos/heinz-rolfes/1477204410/>



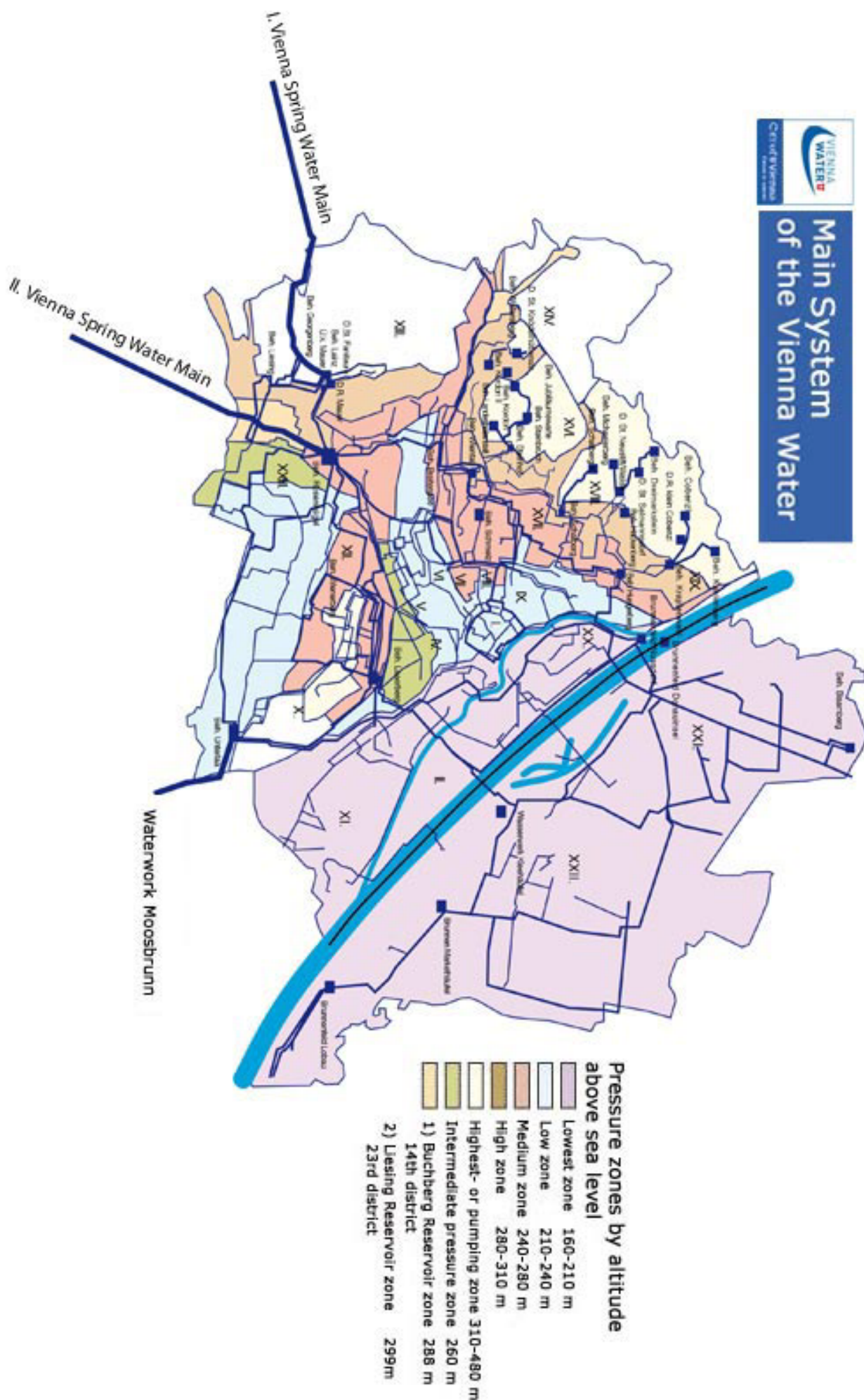
Fonte: <http://blog.homeaway.co.uk/wp-content/uploads/2013/08/Mariahilfer.jpg>

ANEXO 3

Evolução Histórica de Mariahilferstraße



Main System of the Vienna Water



ANEXO 5

Mapa com o principal sistema de água da cidade de Viena

Fonte: <http://www.wien.gv.at/english/environment/watersupply/supply/distribution.html>

CORTE AA'

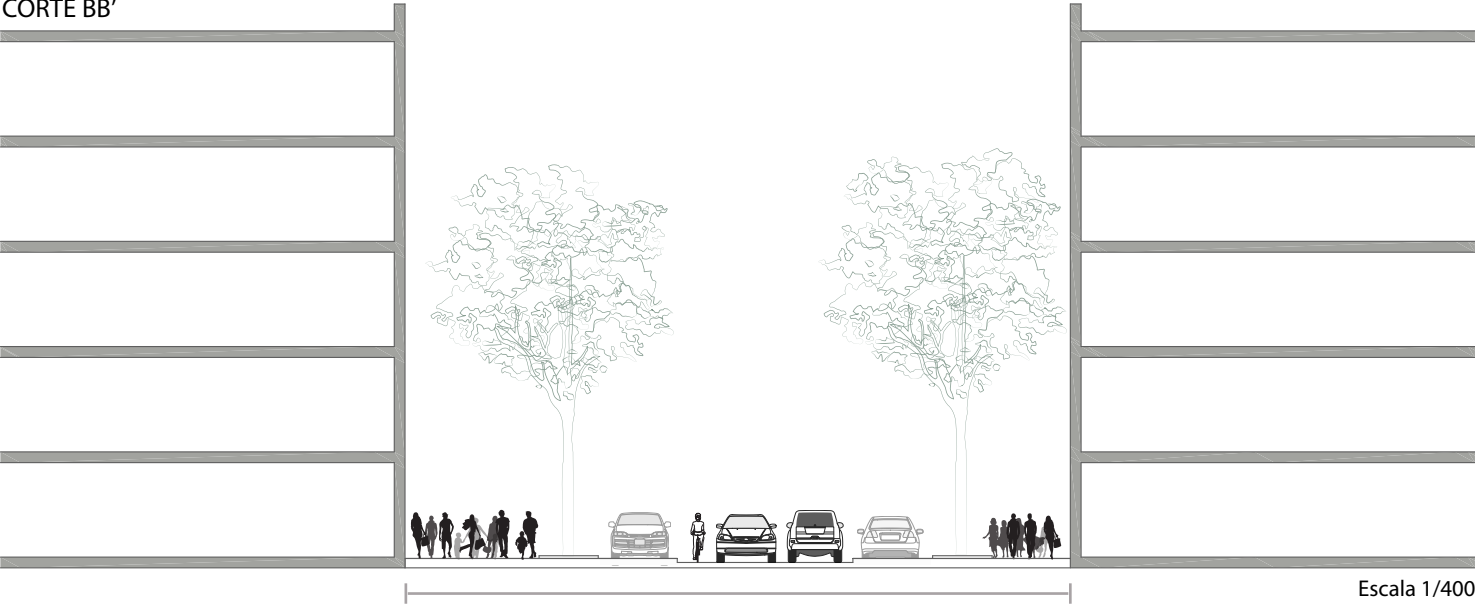


33 metros

Escala 1/400

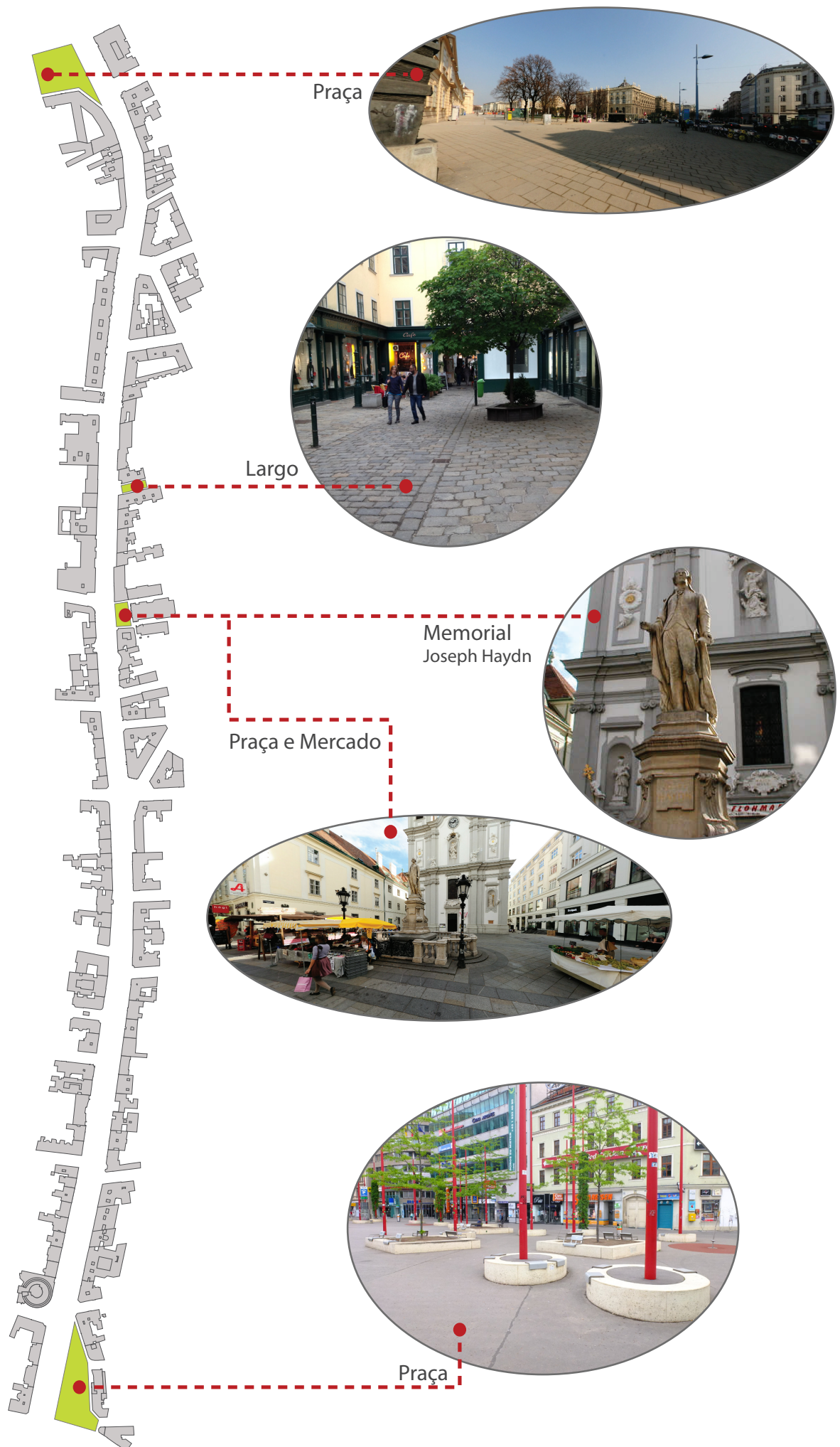


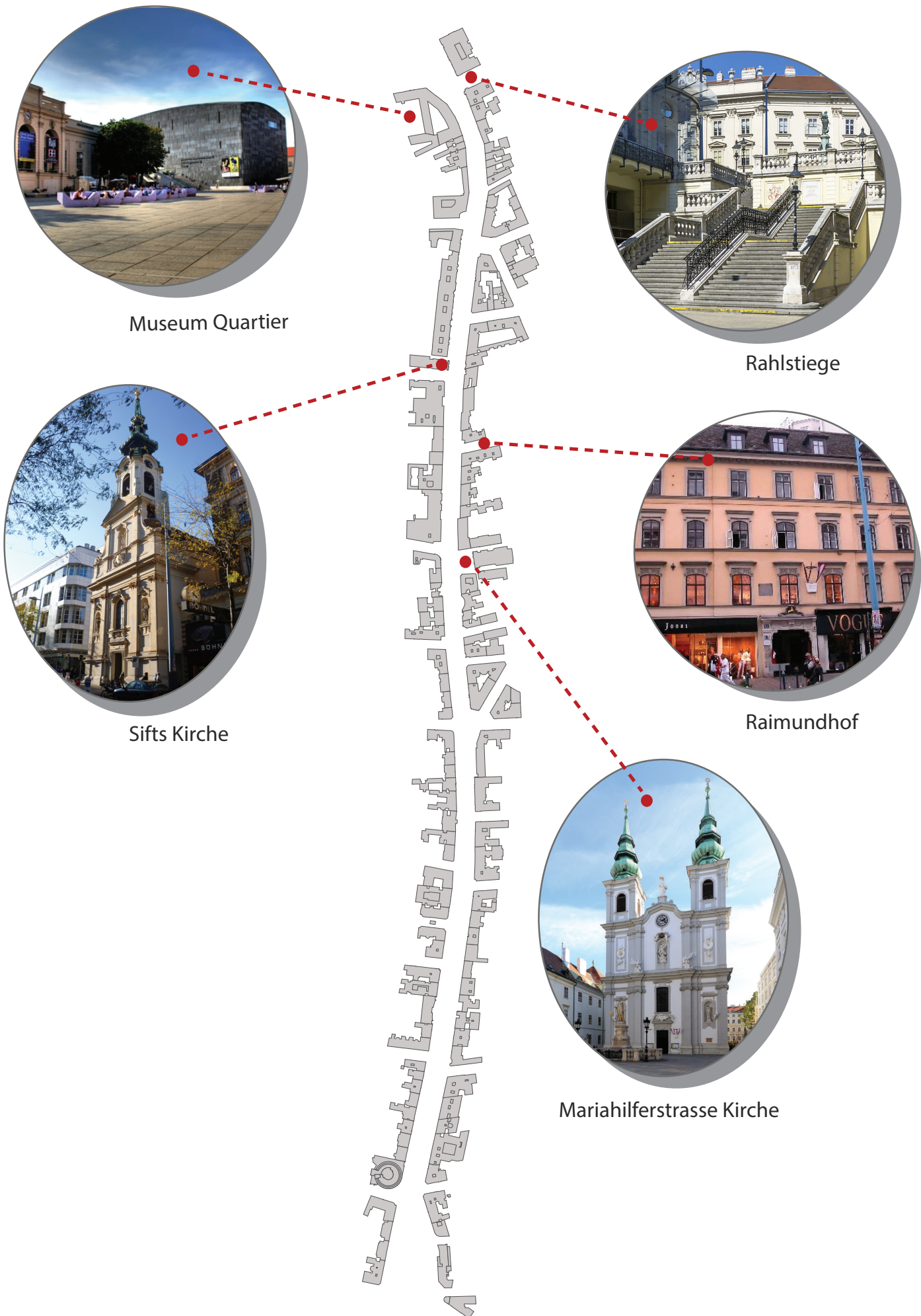
CORTE BB'



25 metros

Escala 1/400

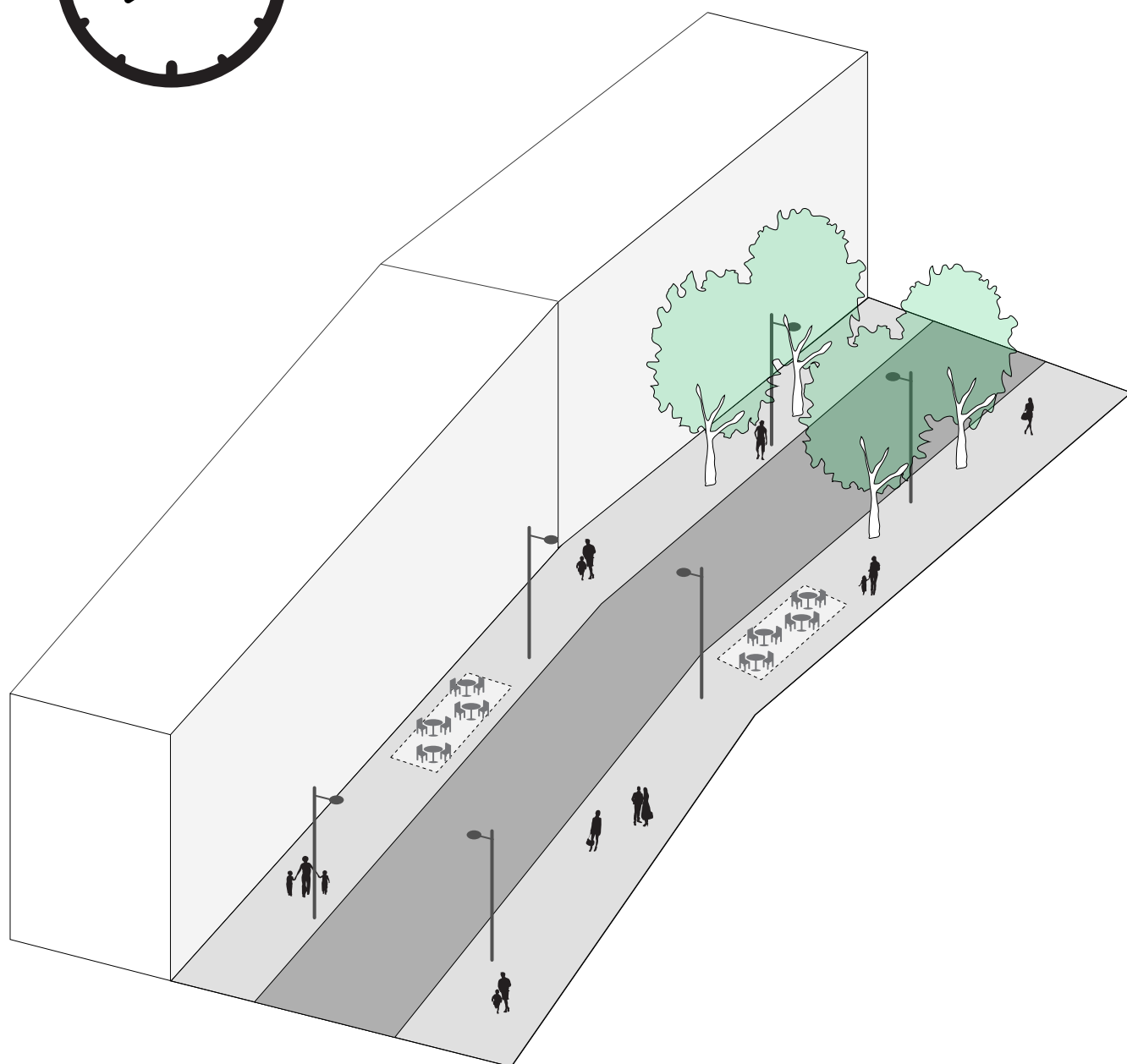
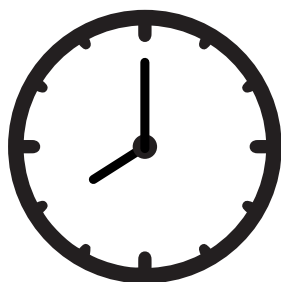




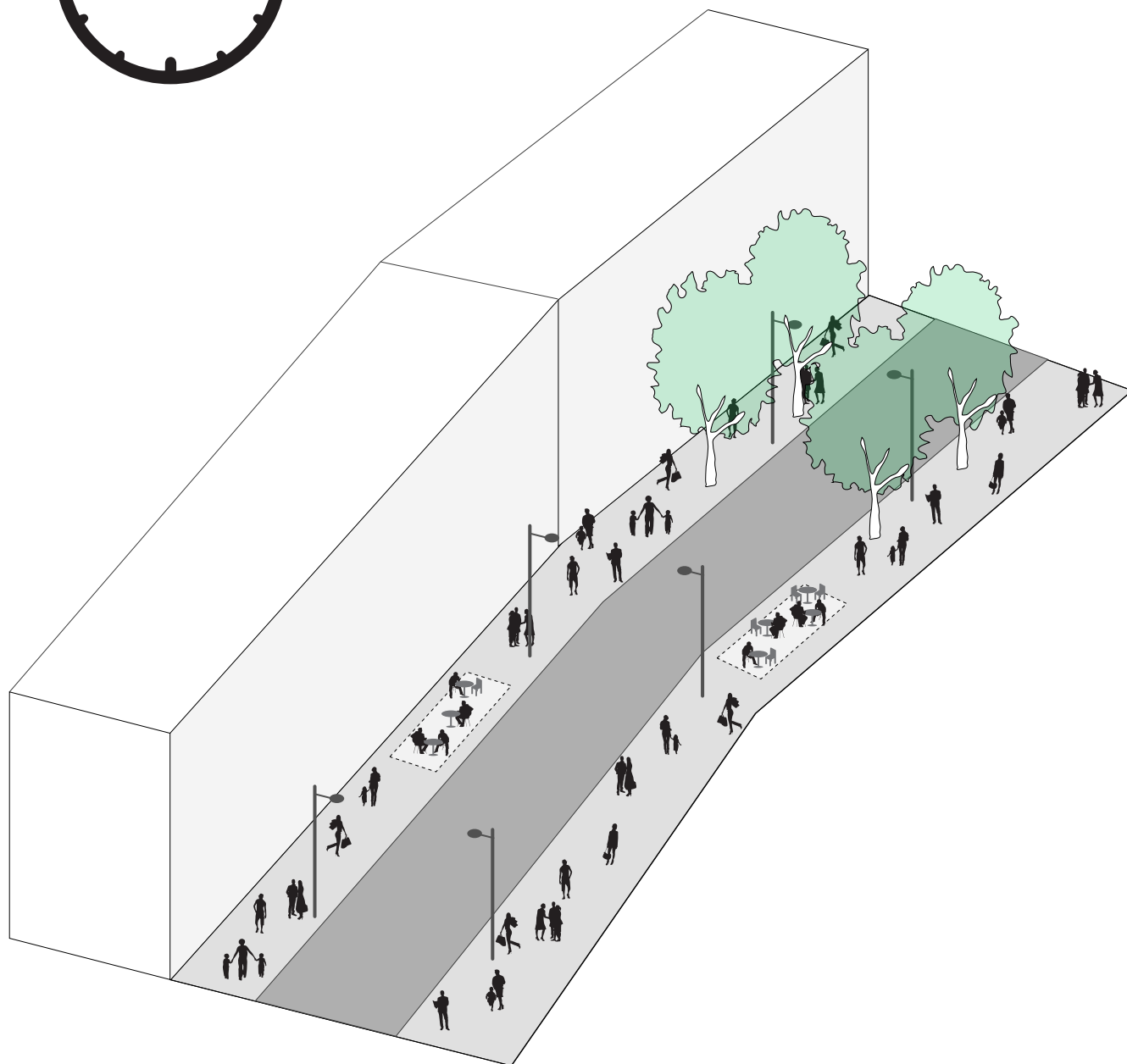
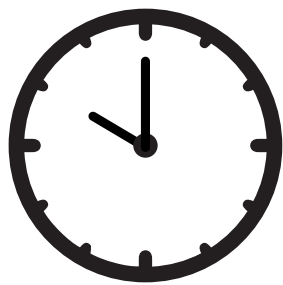


-  Acessos Metro
-  Circulação Transportes Públicos
-  Circulação automóvel - Principal
-  Circulação automóvel - Secundária
- 13A/14A Linhas Autocarros

8H



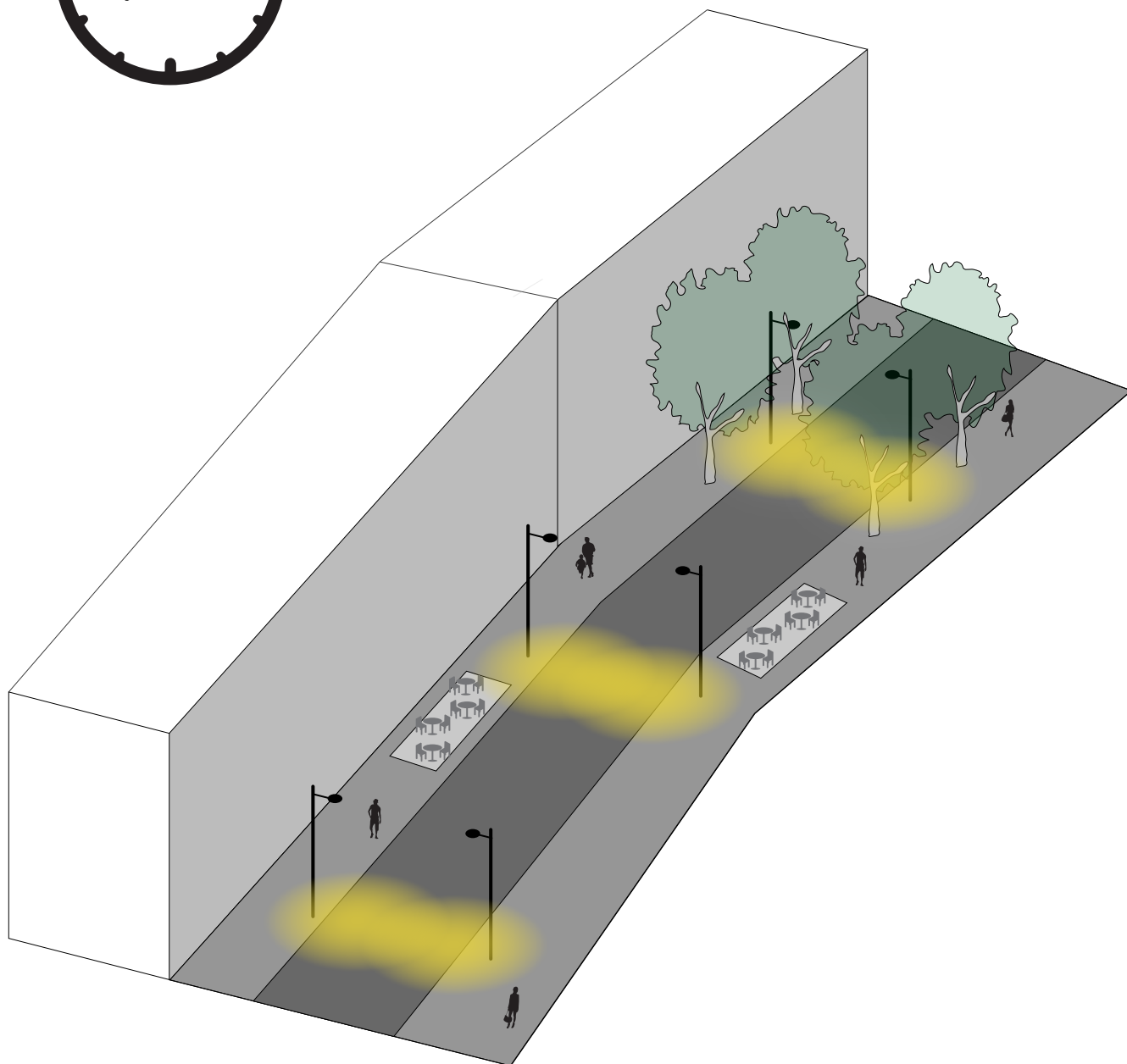
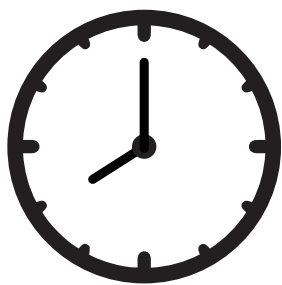
10h - 20h



ANEXO 10

Fluxos Pedonais. Entre as 10H e as 20h

21h



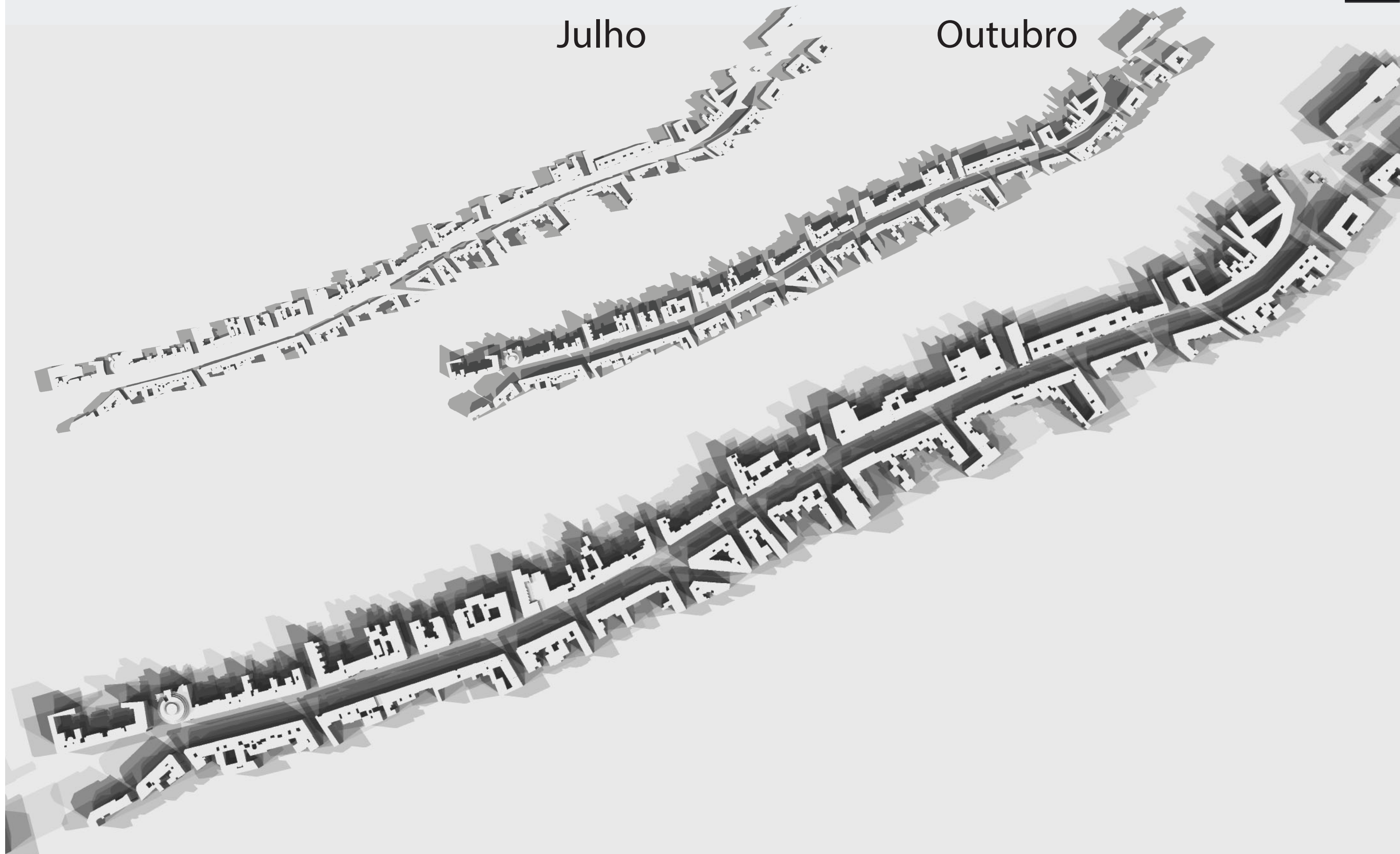
ANEXO 10

Fluxos Pedonais. Depois das 21H



Julho

Outubro







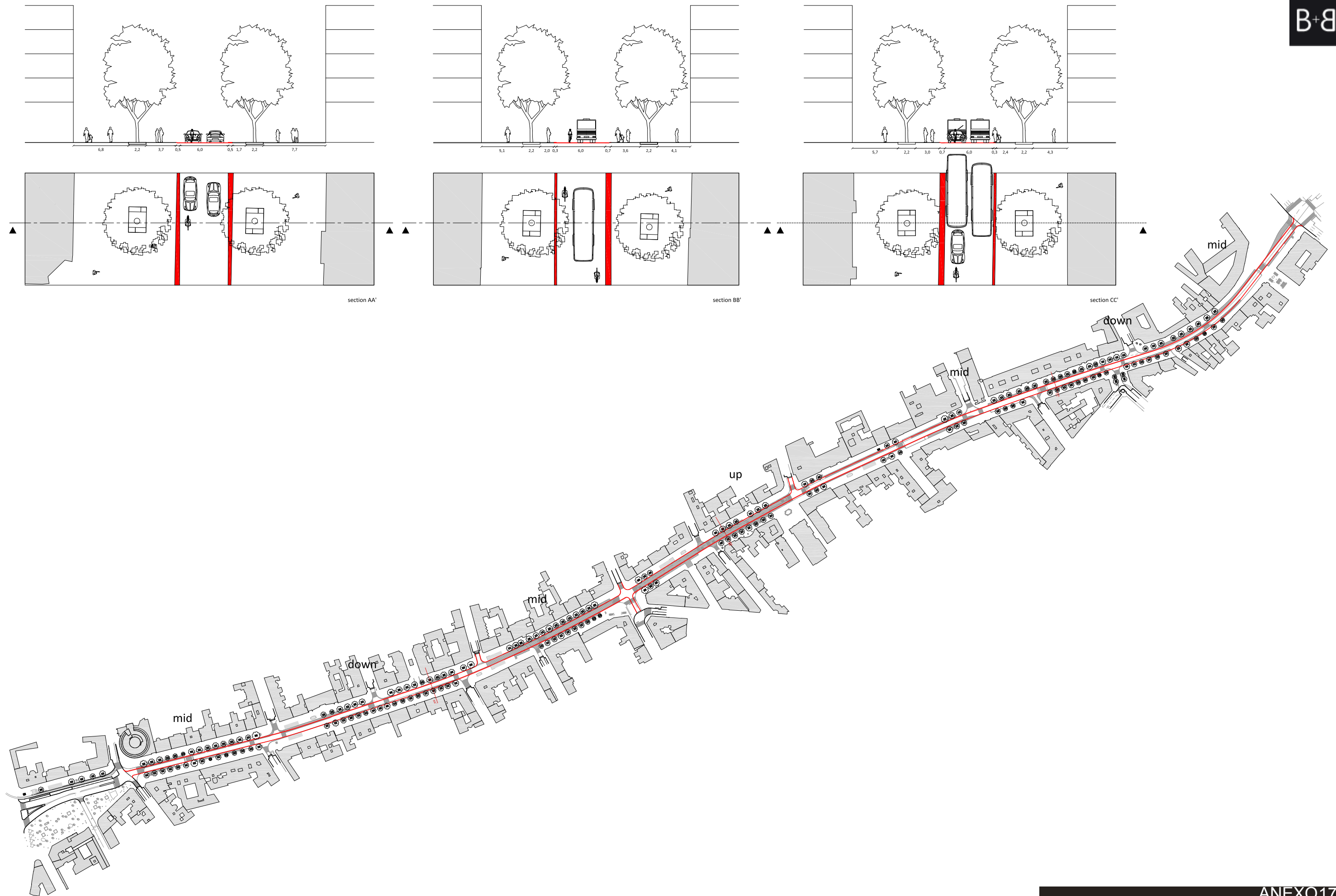
- Agência de Viagens
- Farmácias
- Galeria de Arte
- Cinema
- Serviços
- Restaurantes "Fast food"
- Restaurantes/cafés
- Lojas de Moda
- Lojas Desporto
- Lojas Acessórios
- Supermercados/ Merciarías (bakery, chocolatier, others)
- Lojas Tecnologias
- Escritórios
- Bancos



- Serviços de Restauração
- ▬ Zonas de esplanadas



-  Maior concentração de áreas com esplanadas
-  Carência de Estrato Arbóreo
-  Zona com elevado nível de Iluminação Nocturna
-  Zona com maior grau de Ensombramento ao longo do ano
-  Zona com elevado tráfego motorizado (Automóvel e Transportes Públicos)



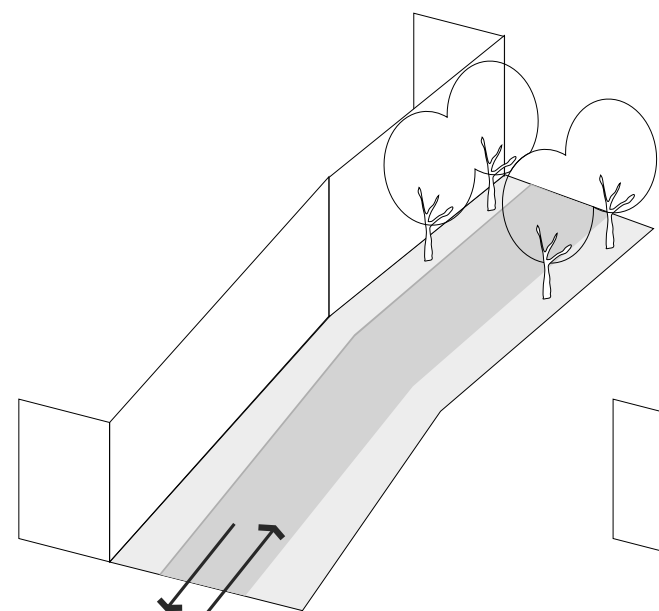
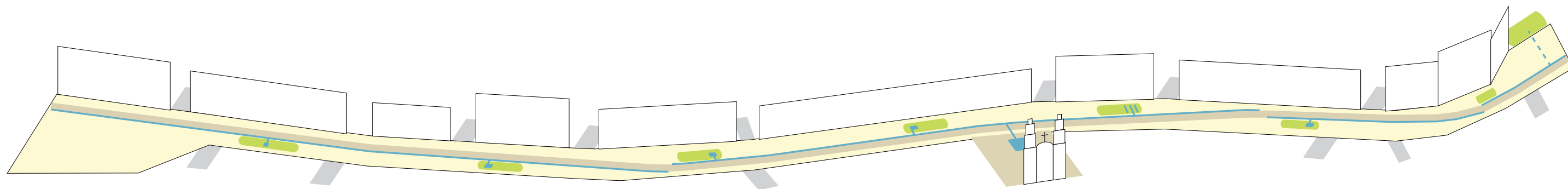


Fig. 1

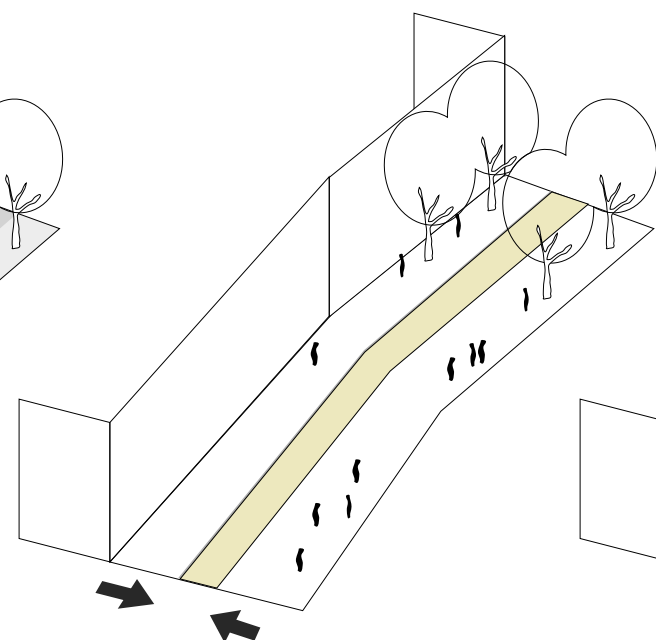


Fig. 2

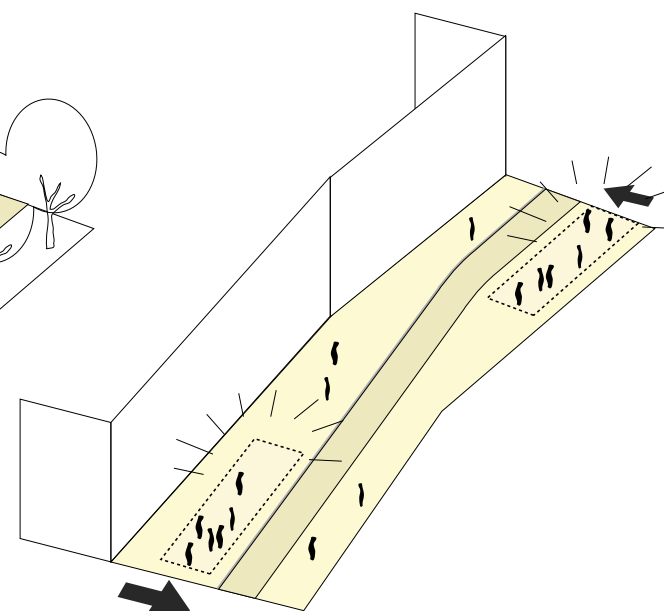


Fig. 3

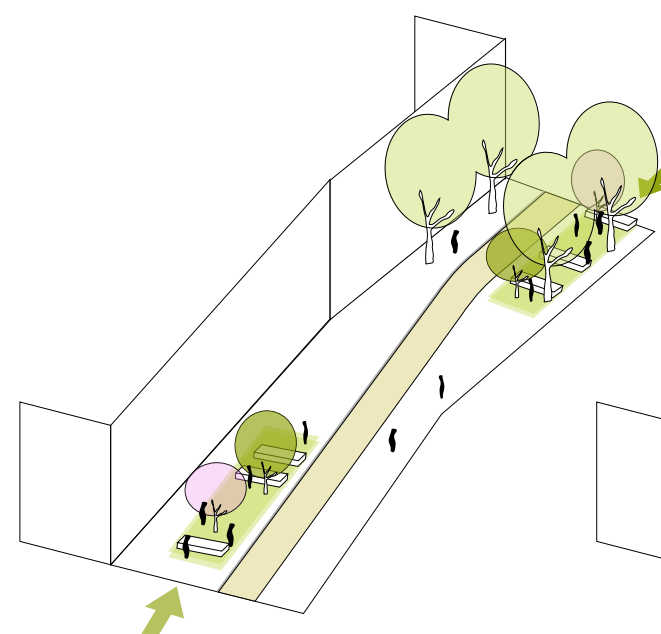


Fig. 4

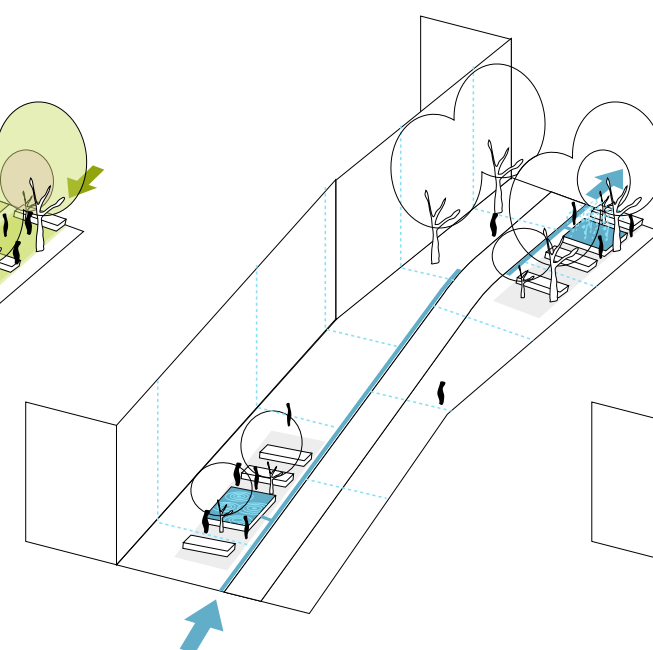


Fig. 5

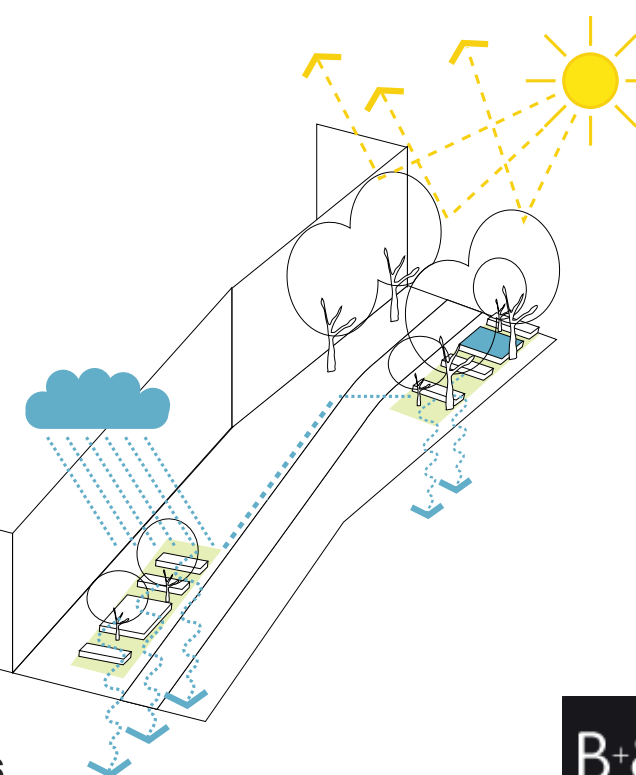
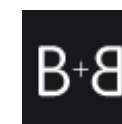
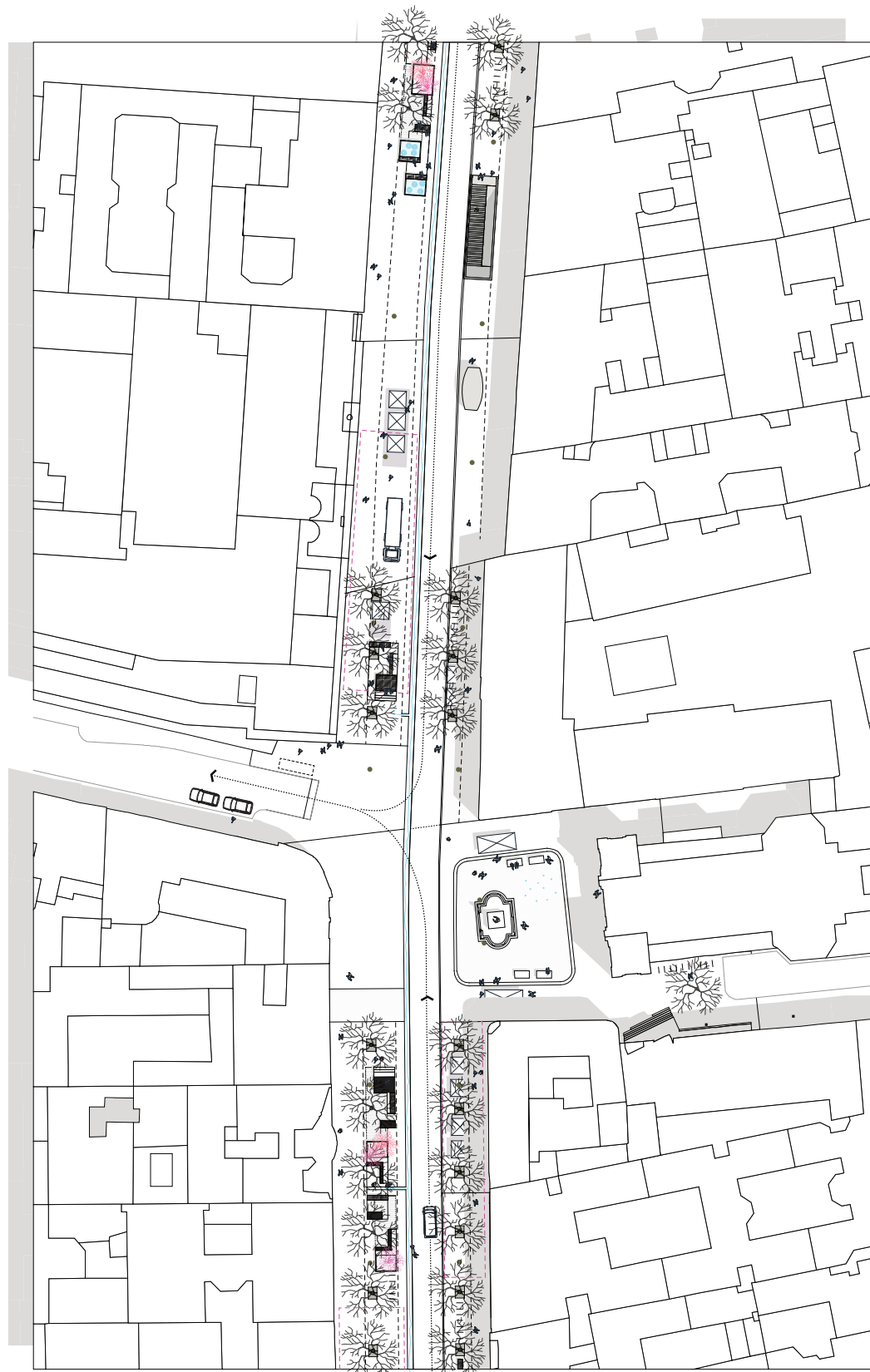
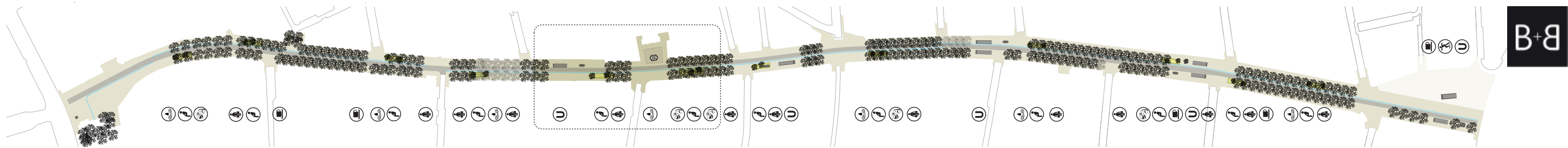


Fig. 6



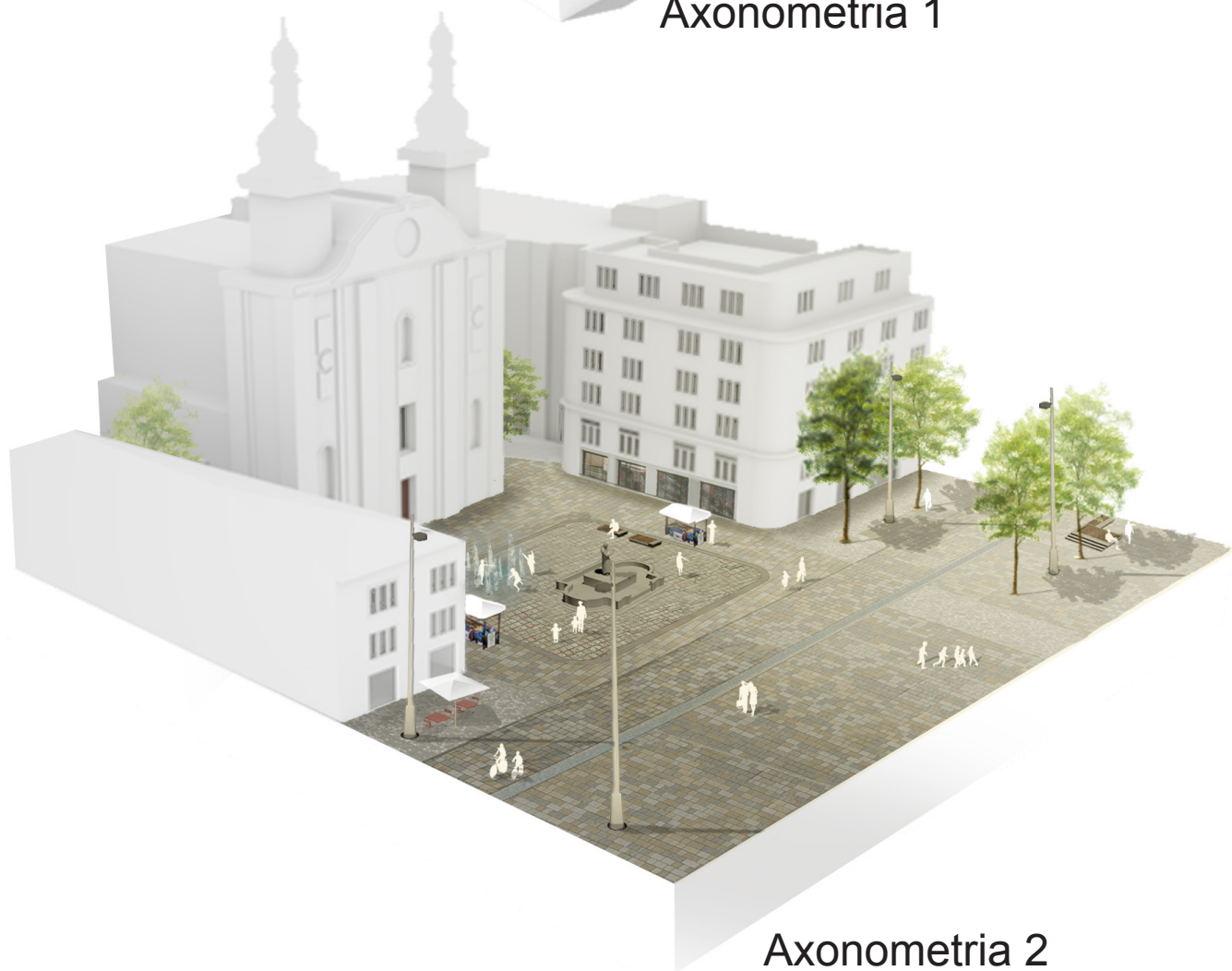




- Limite Intervenção
- 1ª área de Intervenção



Axonometria 1



Axonometria 2



-  Acessos Metro
-  Circulação Transportes Públicos
-  Circulação automóvel - Principal
-  Circulação automóvel - Secundária
-  Circulação automóvel Proposta
-  Zona Pedonal
-  13A/14A Linhas Autocarros



- Espaços verdes propostos
- Estrato arbóreo existente

3

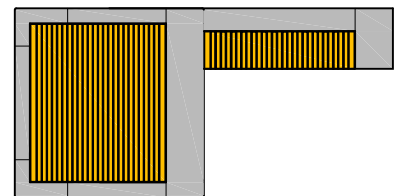
PLANUNG PROVISORIUM MARIAHILFER STRASSE

DIALOGMÖBEL TECHNISCHE DETAILS

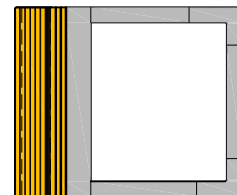
20130712



STANDTLOUNGE



BAUMGARTEN



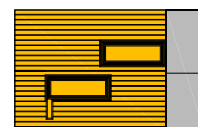
DOPPERLT EINFACH
80/250



DOPPERLT EINFACH
50/250



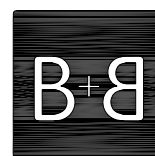
MIT RÜCKENLEHNE



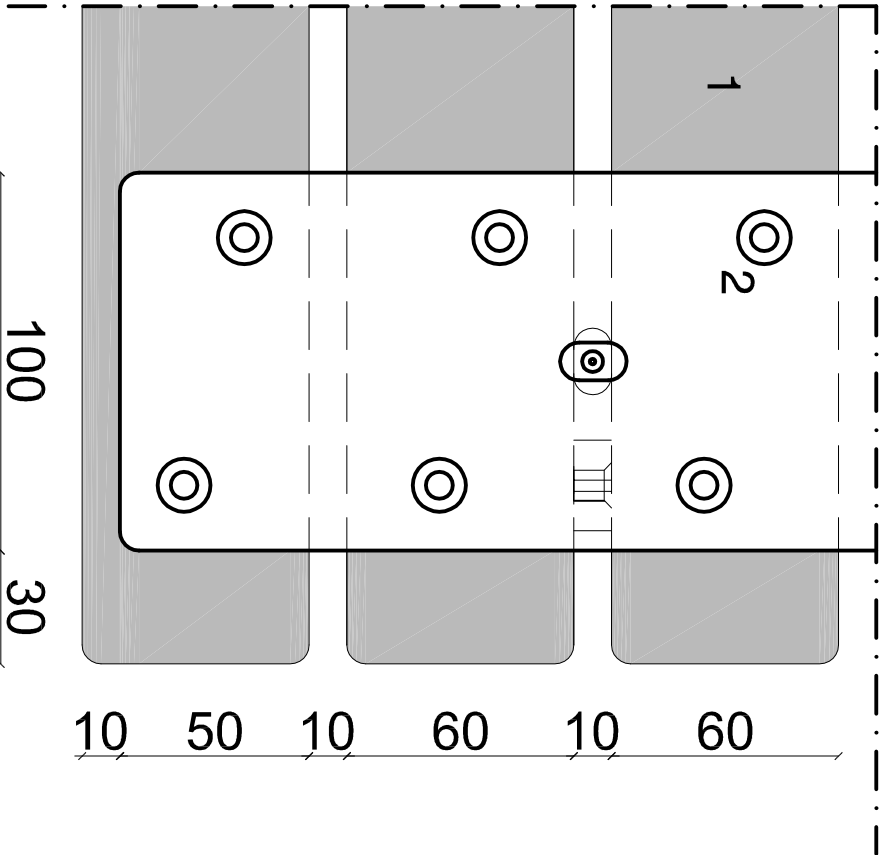
Projektnummer: 0065
 Projekttitel: Gestaltung Mariahilferstrasse Neu
 Auftraggeber: STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung

Inhalt:	Provisorium	Projektstufe:
Mass:	-	P Provisorim
Datum:	2013-07-11	

DIE BAUTEILE SIND GENAU NACH STATIK AUSZUFÜHREN. BEI UNKLARHEITEN IST MIT DER ÖRTLICHEN BAUAUFSICHT RÜCKSPRACHE ZU NEHMEN. FÜR DIE RICHTIGKEIT HAFTET DER AUFTRAGNEHMER. WERKZEICHNUNGEN SIND HINSICHTLICH ENTWURF UND GESTALTUNG VOM ARCHITEKTEN FREIGEBEN ZU LASSEN.



BUREAU B+B
 Stedebouw en Landschapsarchitectuur
 Gedempt Hamerkanaal 96
 1021 KR Amsterdam
 Email bureau@bplusb.nl
 Telefoon +31 (0)20 623 9801
 www.bplusb.nl

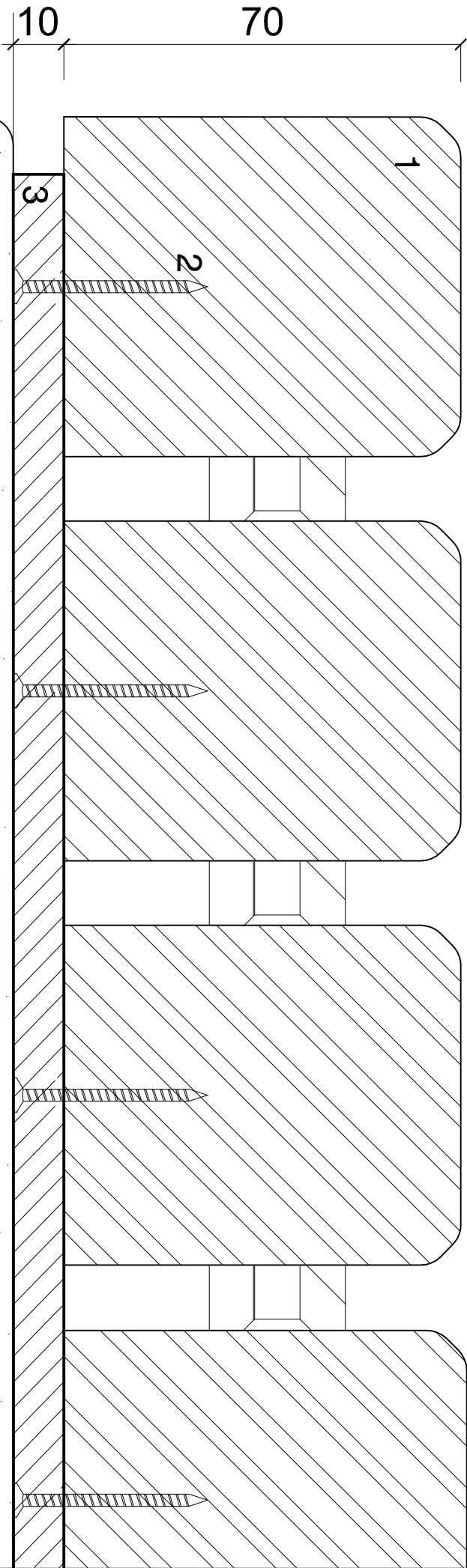
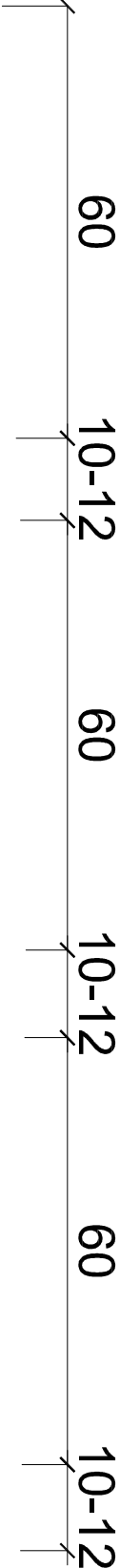


1 - Holzlatting 60x70x250 mm
Abrundung 5 mm
Holzsorte wie mit MA 28 besprochen
naturbelassen

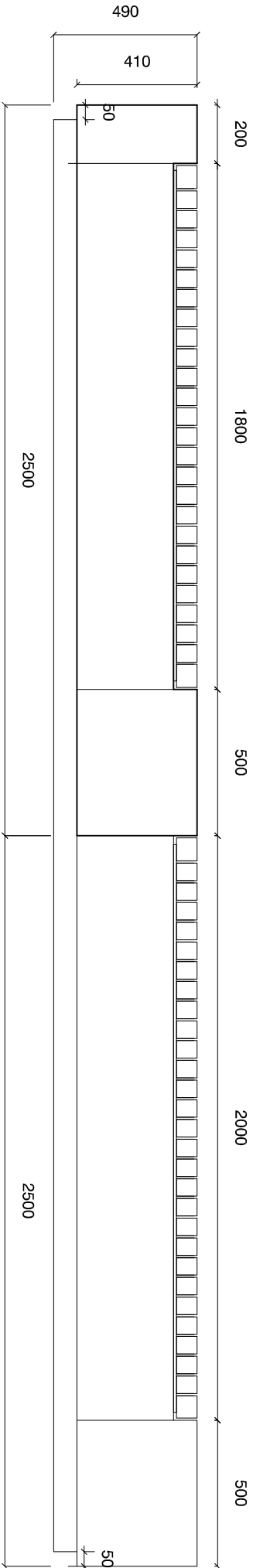
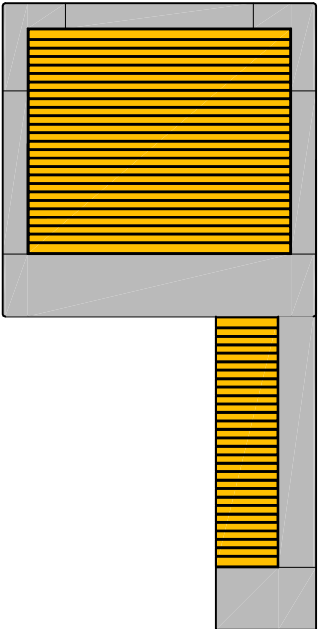
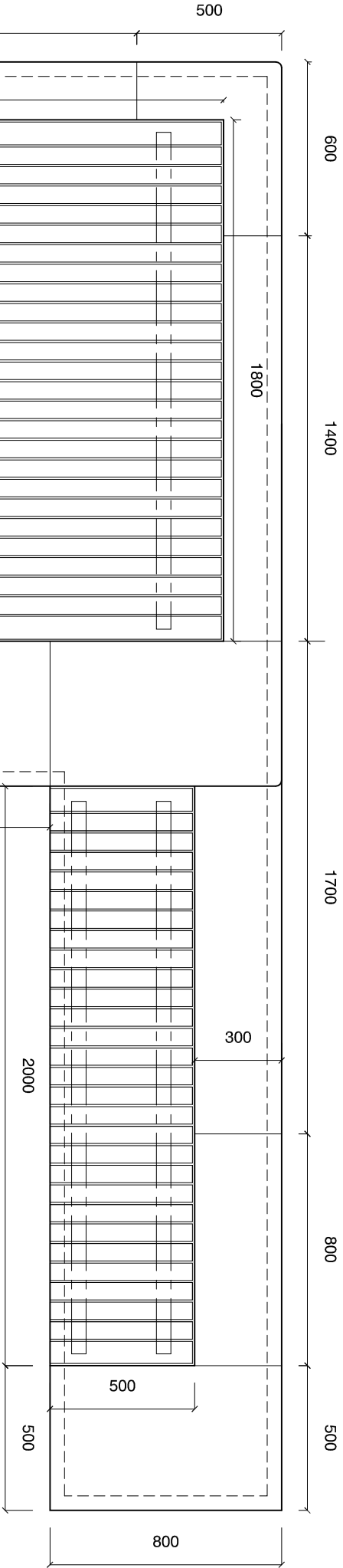
2 - Alle Schraubverbindungen Nirosta
(Typen siehe Hersteller)

3 - Unterkonstruktion
Stahlplatte Breite 100 mm/10mm
Länge variabel / Nirosta 304

4 - Naturstein



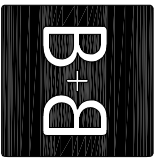
Projektnummer:	0065	Kennzeichen:		Mass:	-	Projekstufe:	P	B+B BUREAU B+B Stedebouw en Landschapsarchitectuur Gedempt Hamerkanaal 96 1021 KR Amsterdam Email bureau@bplusb.nl Telefoon +31 (0)20 623 9801 www.bplusb.nl
Projektitel:	Gestaltung Mariahilferstrasse Neu		Datum:	2013-07-11				
Auftraggeber:	STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung		Bearbeitet:					
Inhalt:	Dialogmöbel A B C D		Bestandsname:	0065-20130711 - Gestaltung Mariahilferstrasse Neu				
Material:	Bank: Granit Hartberg grau gelb, Holzauflege s.w. mit MA 28 besprochen		Gezeichnet:	MS				
Bemerkung:	-	Status:	Konzept	Provisorium				



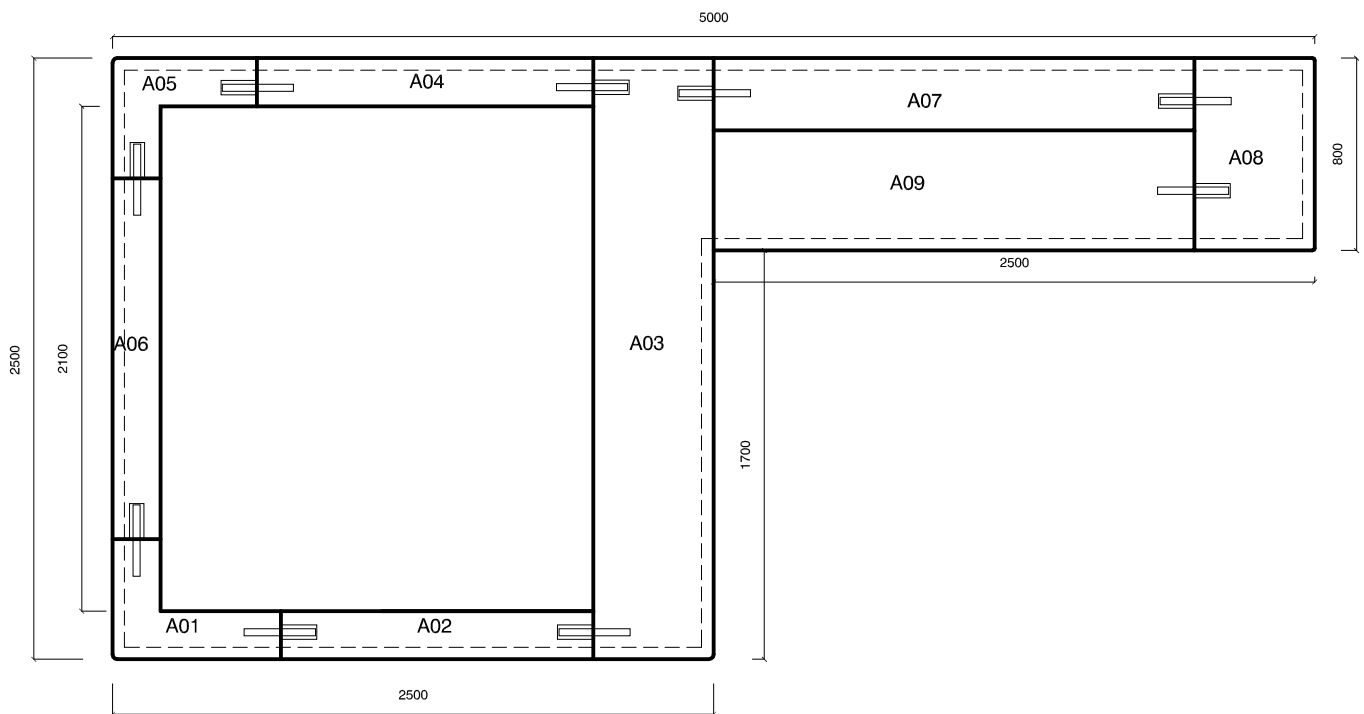
STANDTLOUNGE

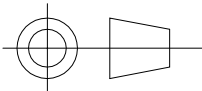
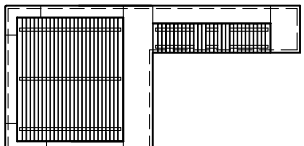
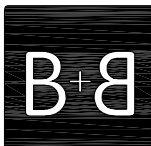
Projektnummer:	0065
Projektitel:	Gestaltung Mariahilferstrasse Neu
Auftraggeber:	STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung
Inhalt:	Provisorium
Mass:	1:20
Datum:	2013-07-11
Projektstufe:	P

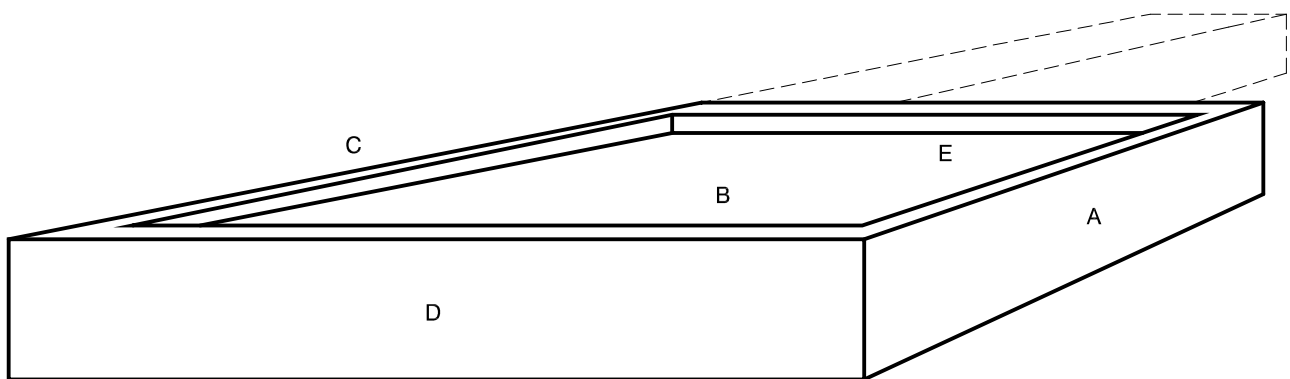
DE BAUTEILE SIND GENAU NACH STARK AUSZUFÜHREN. BEI UNKLARHEITEN IST MIT DER ÖRTLICHEN BAUAUFSCHEIT RÜCKSICHT ZU NEHMEN. FÜR DIE RICHTIGKEIT HÄTET DER AUFTRAGGEBER, WERZUGENUNGEN SIND HINRICHTICH ENTWURF UND GESTALTUNG VOM ARCHITECTEN FREIGEBEN ZU LASSEN.

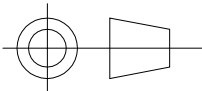
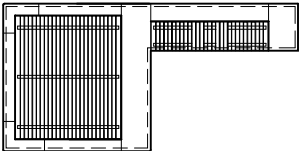
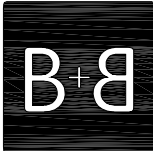


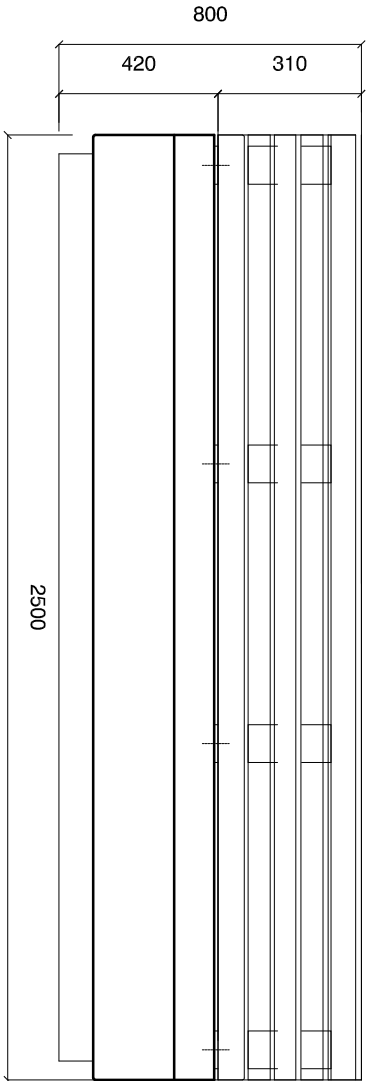
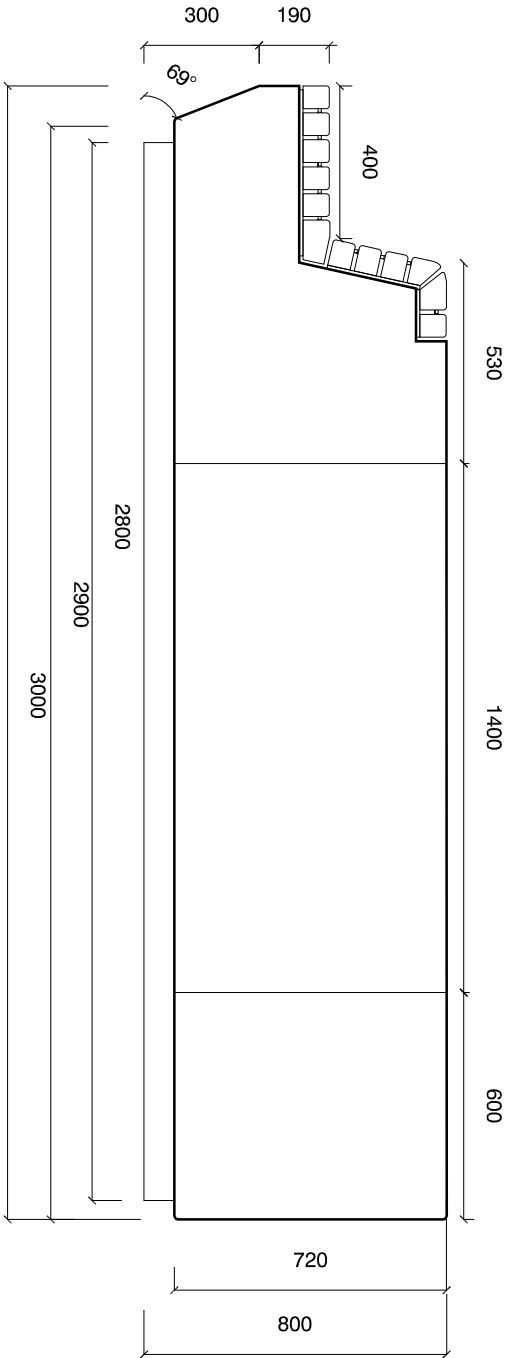
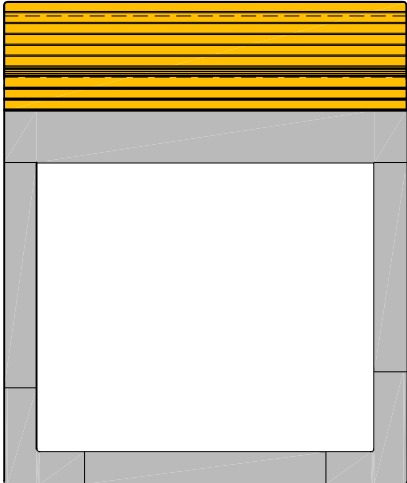
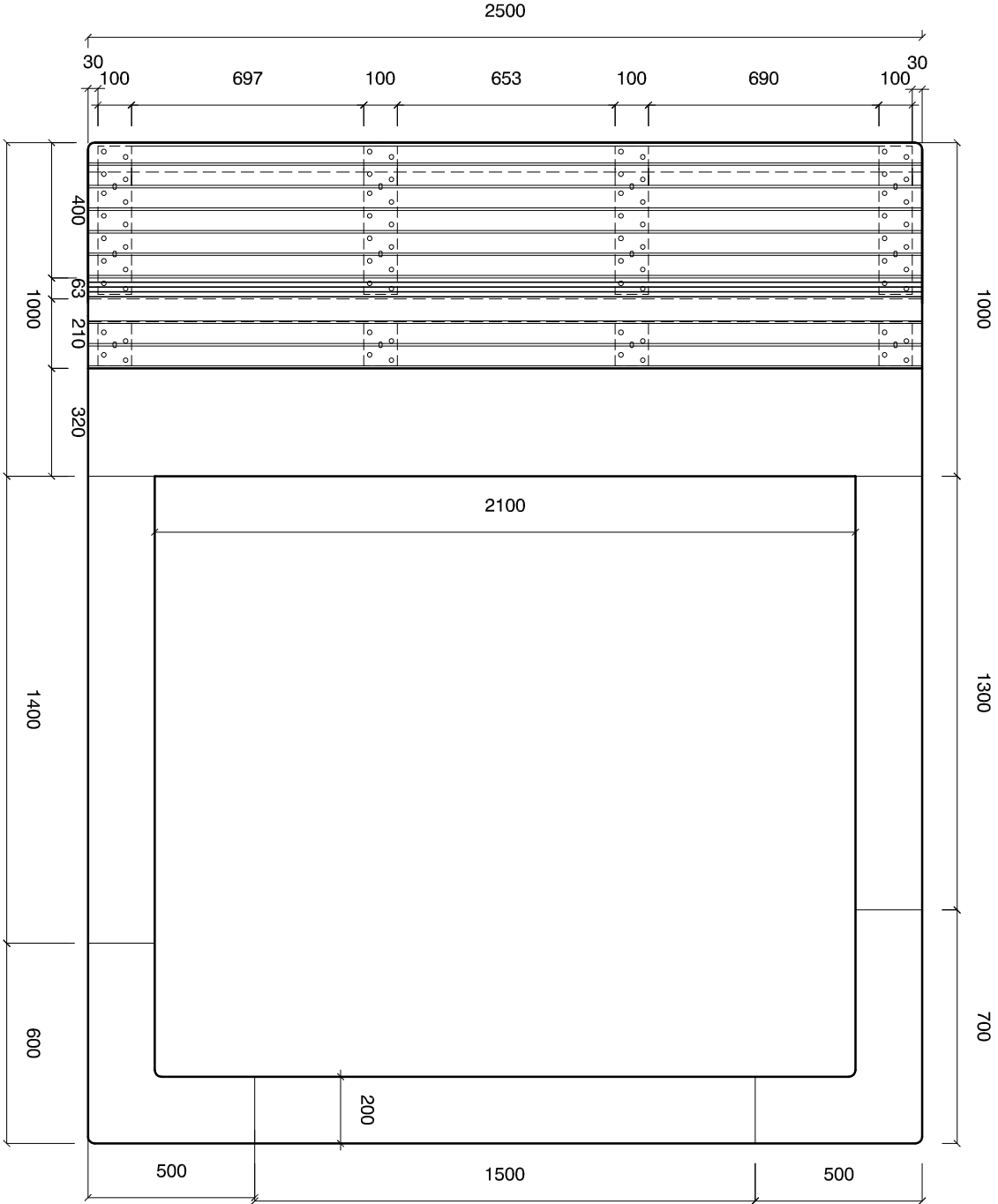
BUREAU B+B
Stedebouw en Landschapsarchitectuur
Gedempt Hamerkanaal 96
1021 KR Amsterdam
Email bureau@bplusb.nl
Telefoon +31 (0)20 623 9801
www.bplusb.nl



Projektnummer:	0065		Mass:	-
Projekttitel:	Gestaltung Mariahilferstrasse Neu		Datum:	2013-07-11
Auftraggeber:	STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung	Projektstufe: P Provisorium	Bearbeitet:	
Inhalt:	Dialogmöbel A		Bestandsname:	0065-20130711-furnitureprovisorium-werk.dwg
Material:	Bank: Granit, Hartberg grau gelb Holzauflage: s.w. mit MA 28 besprochen		Gezeichnet:	MS
			Status:	Konzept
Bemerkung: -			Kennzeichen:	A
				
DIE BAUTEILE SIND GENAU NACH STATIK AUSZUFÜHREN. BEI UNKLARHEITEN IST MIT DER ÖRTLICHEN BAUAUFSICHT RÜCKSPRACHE ZU NEHMEN. FÜR DIE RICHTIGKEIT HAFTET DER AUFTRAGNEHMER. WERKZEICHNUNGEN SIND HINSICHTLICH ENTWURF UND GESTALTUNG VOM ARCHITEKTEN FREIGEBEN ZU LASSEN.		 BUREAU B+B Stedebouw en Landschapsarchitectuur Gedempt Hamerkanaal 96 1021 KR Amsterdam Email bureau@bplusb.nl Telefoon +31 (0)20 623 9801 www.bplusb.nl		



Projektnummer:	0065		Mass:	-
Projekttitel:	Gestaltung Mariahilferstrasse Neu		Datum:	2013-07-11
Auftraggeber:	STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung	Projektstufe:	Bearbeitet:	
Inhalt:	Dialogmöbel A		Bestandsname:	0065-20130711-furnitureprovisorium-werk.dwg
Material:	Bank: Granit, Hartberg grau gelb Holzauflage: s.w. mit MA 28 besprochen		Gezeichnet:	MS
			Status:	Konzept
Bemerkung:	-	P	Kennzeichen:	A
			Provisorium	
				
DIE BAUTEILE SIND GENAU NACH STATIK AUSZUFÜHREN. BEI UNKLARHEITEN IST MIT DER ÖRTLICHEN BAUAUFSICHT RÜCKSPRACHE ZU NEHMEN. FÜR DIE RICHTIGKEIT HÄFTET DER AUFTRAGNEHMER. WERKZEICHNUNGEN SIND HINSICHTLICH ENTWURF UND GESTALTUNG VOM ARCHITEKTEN FREIGEBEN ZU LASSEN.		BUREAU B+B Stedebouw en Landschapsarchitectuur Gedempt Hamerkanaal 96 1021 KR Amsterdam Email bureau@bplusb.nl Telefoon +31 (0)20 623 9801 www.bplusb.nl		



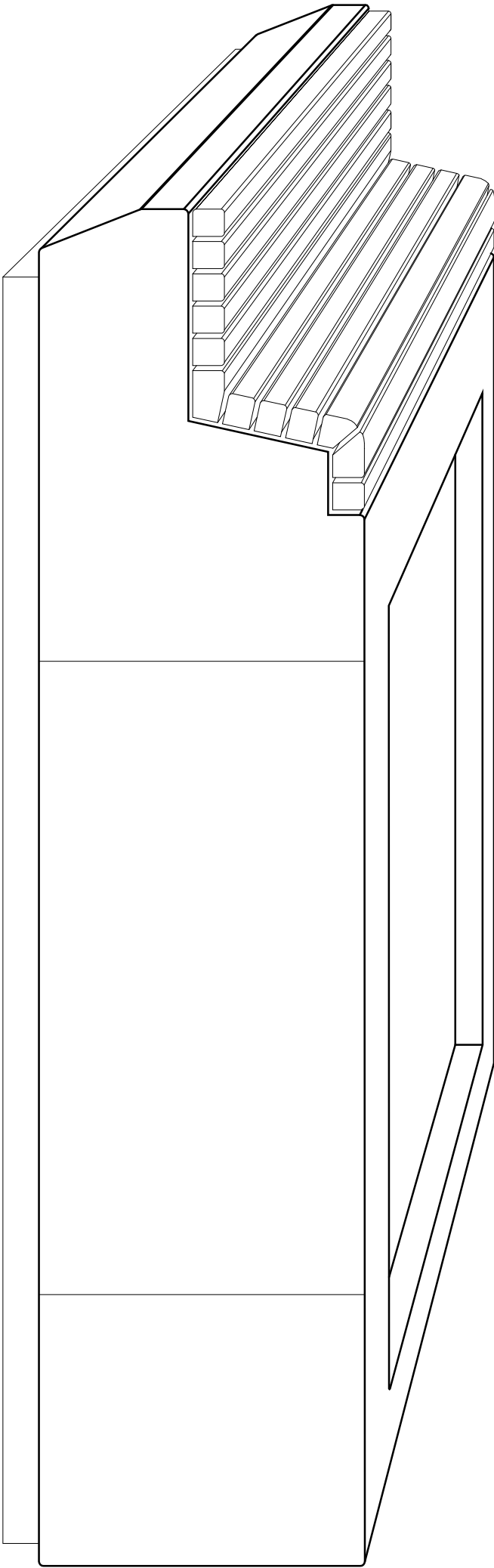
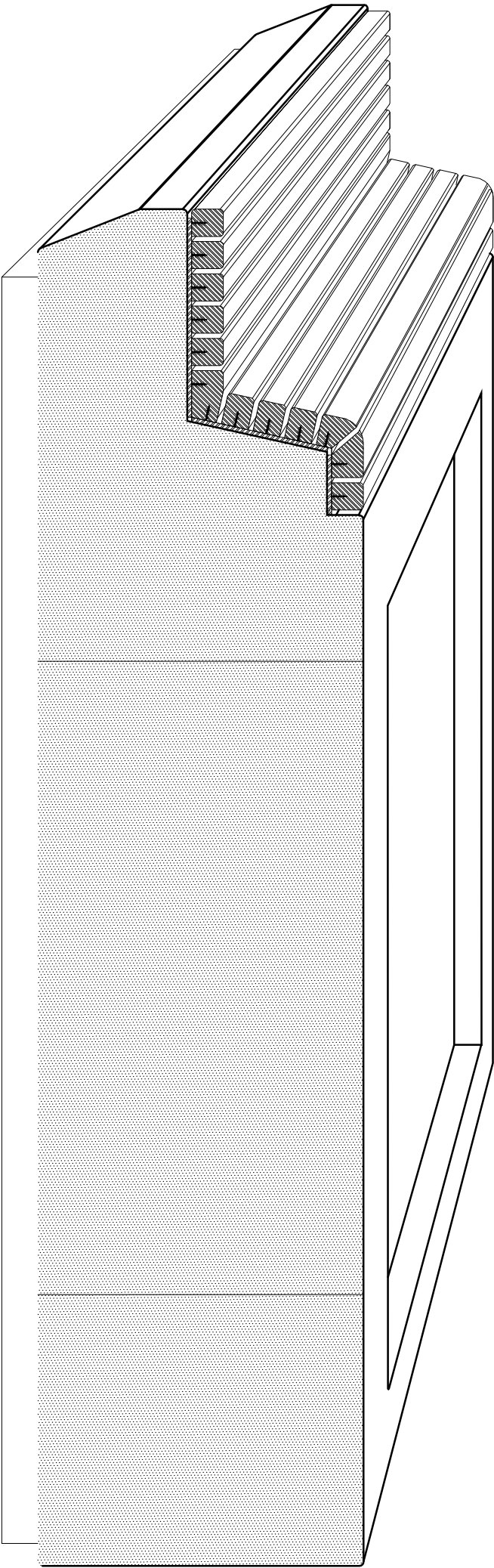
Projektnummer: 0065		Gestaltung Mariahilferstrasse Neu	
Projekttitel: Auftragsgeber: STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung			
Inhalt: Provisorium		Projektstufe: P	
Mass: 1:20			
Datum: 2013-07-11		Provisorium	

DE BAUTEILE SIND GENAU NACH STARK AUSZUFÜHREN. BEI UNKLARHEITEN IST MIT DER ÖRTLICHEN BAUFÜHRUNG RÜCKSICHT ZU NEHMEN. FÜR DIE RICHTIGKEIT HÄFTET DER AUFTRAGGEBER. VERZERRUNGEN SIND HINRICHTLICH ENTWURF UND GESTALTUNG VOM ARCHitekten FREIGEBEN ZU LASSEN.

BAUMGARTEN



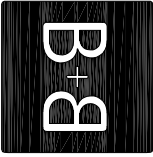
BUREAU B+B
Stedebouw en Landschapsarchitectuur
Gedempt Hamerkanaal 96
1021 KK Amsterdam
Email bureau@bplusb.nl
Telefoon +31 (0)20 623 9801
www.bplusb.nl



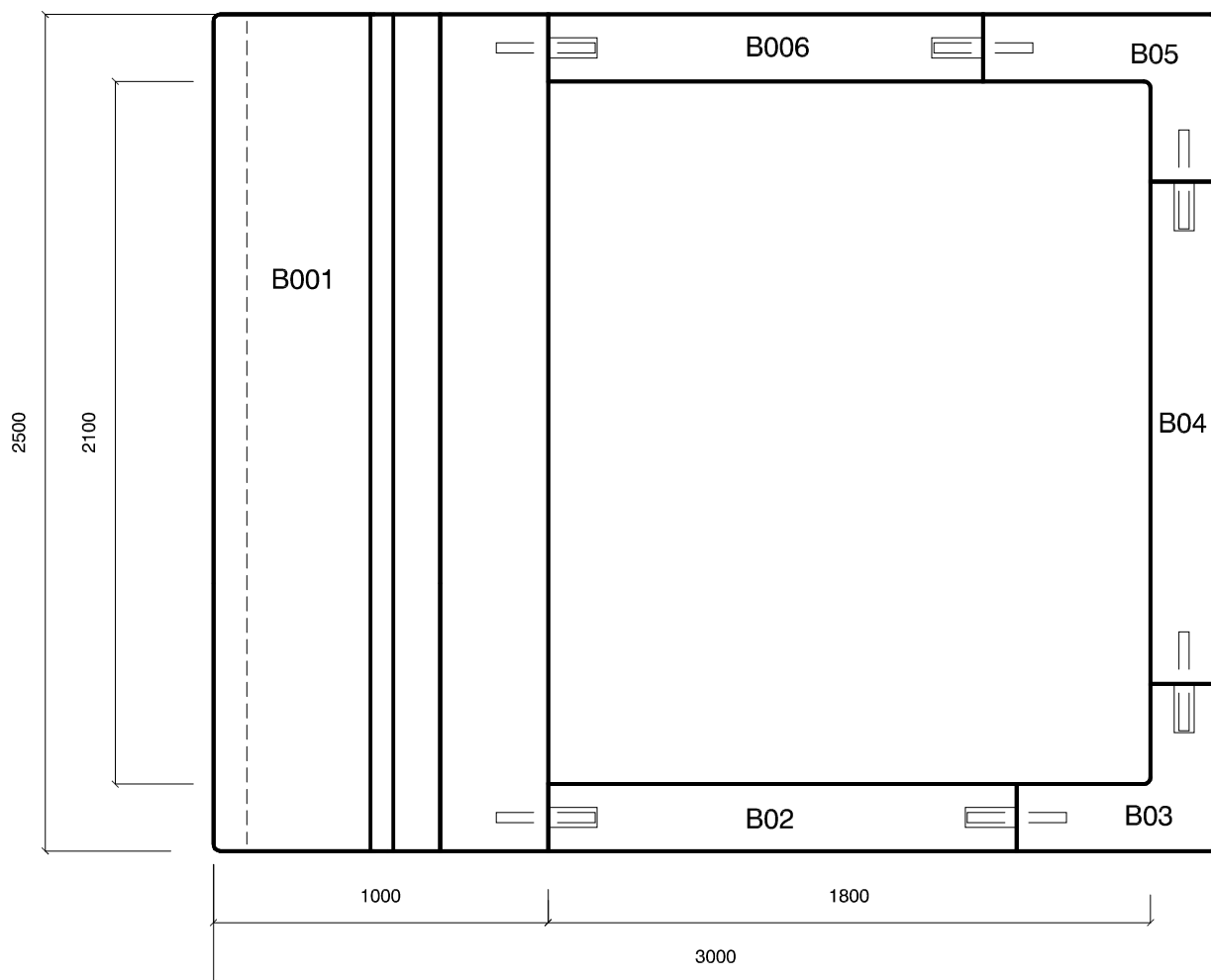
BAUMGARTEN

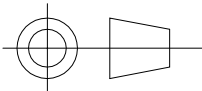
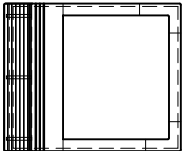
Projektnummer:	0065
Projekttitel:	Gestaltung Mariahilferstrasse Neu
Auftraggeber:	STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung
Inhalt:	Provisorium
Mass:	-
Datum:	2013-07-11
P	
Provisorium	

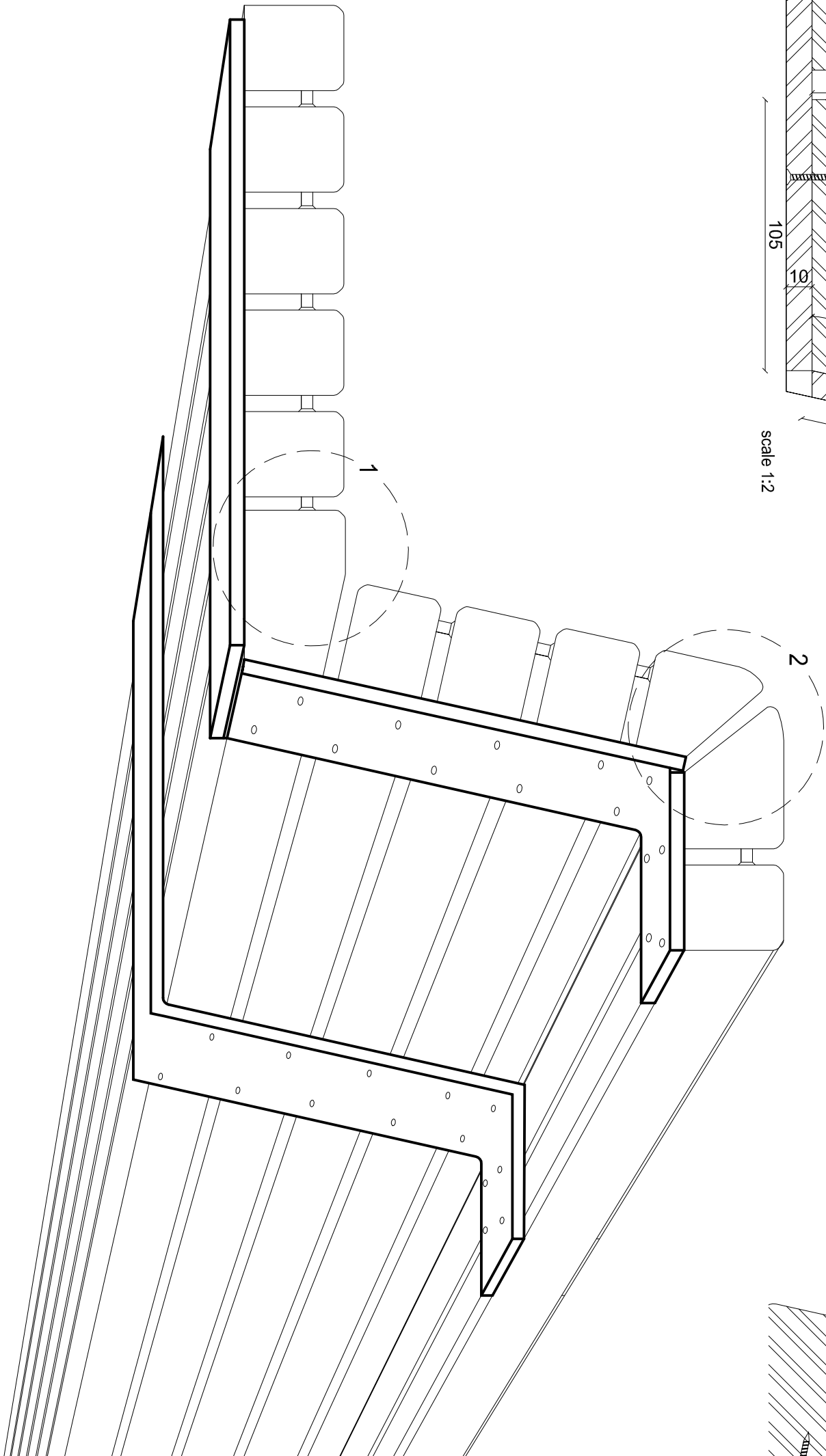
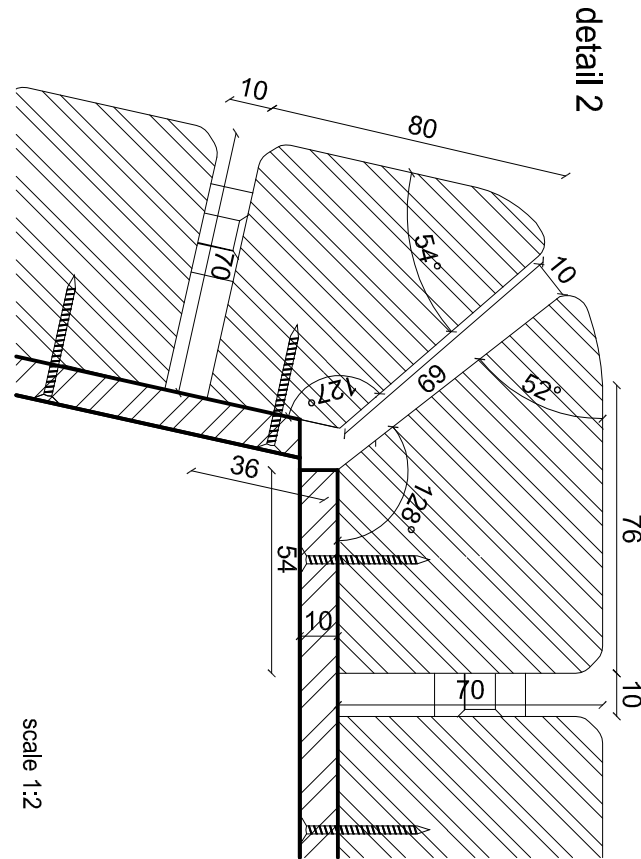
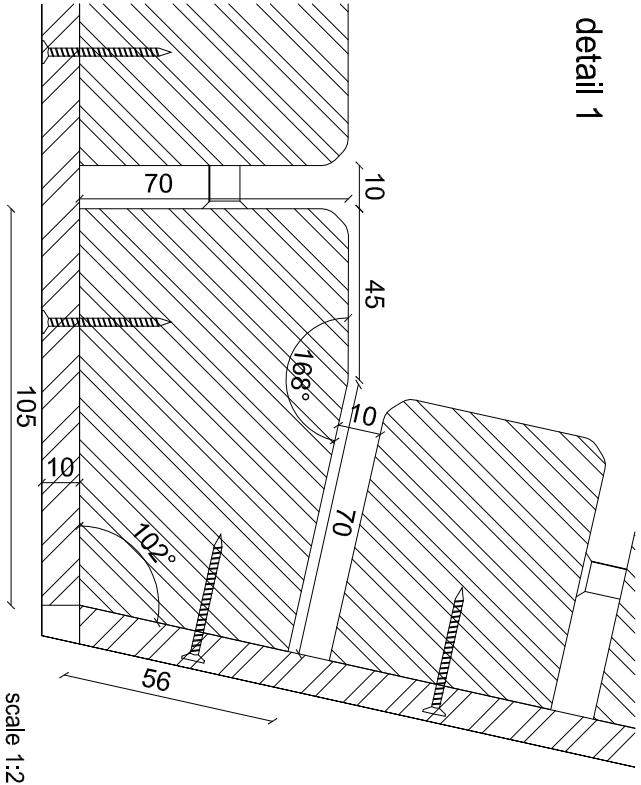
DE BAUTEILE SIND GENAU NACH STÄTKE AUSZUFÜHREN. BEI UNKLAGEN IST MIT DER ÖRTLICHEN BAUVERFÄHRUNG RÜCKSICHT ZU NEHMEN. FÜR DIE RICHTIGKEIT HÄFTET DER AUFTRAGGEBER. VERZÖGERUNGEN SIND HINRICHTLICH ENTWURF UND GESTALTUNG VOM ARCHITECTEN FREIGEBEN ZU LASSEN.



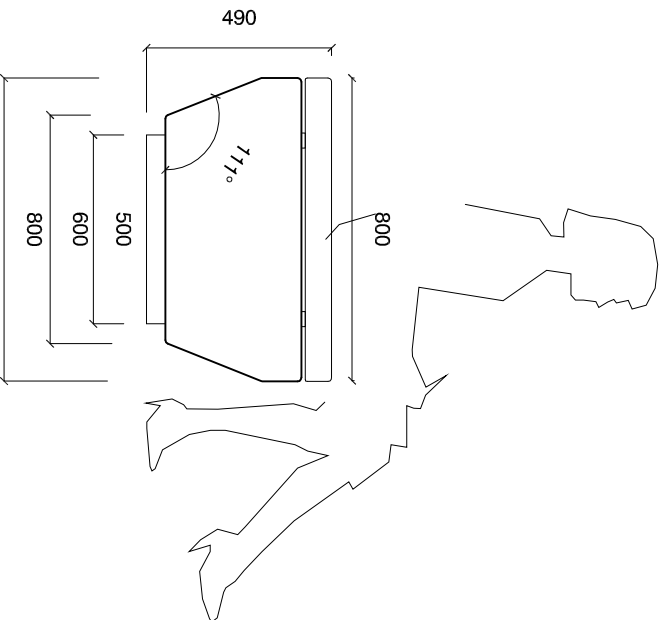
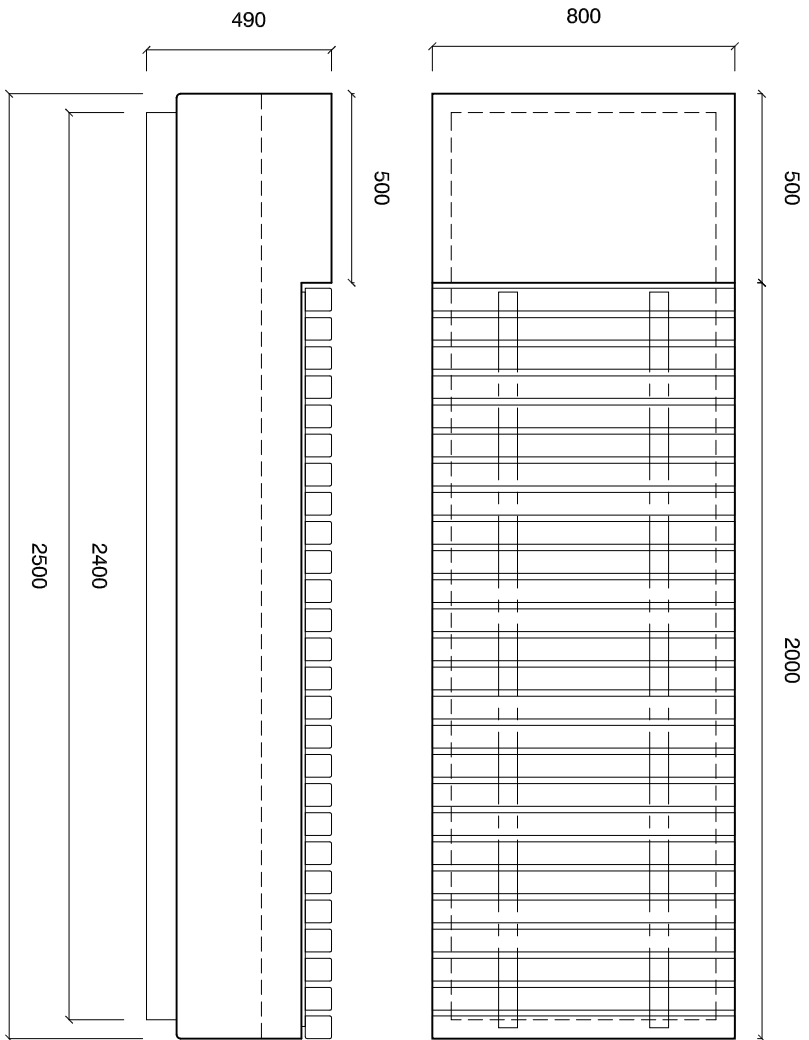
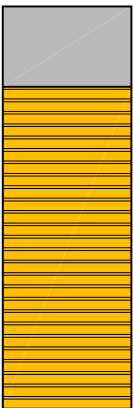
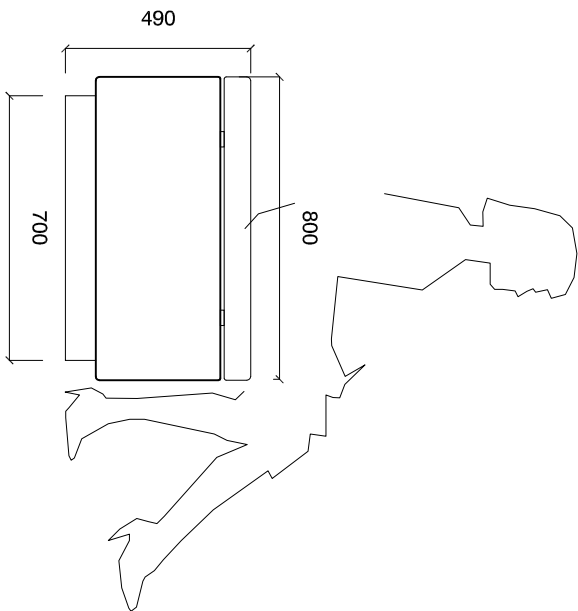
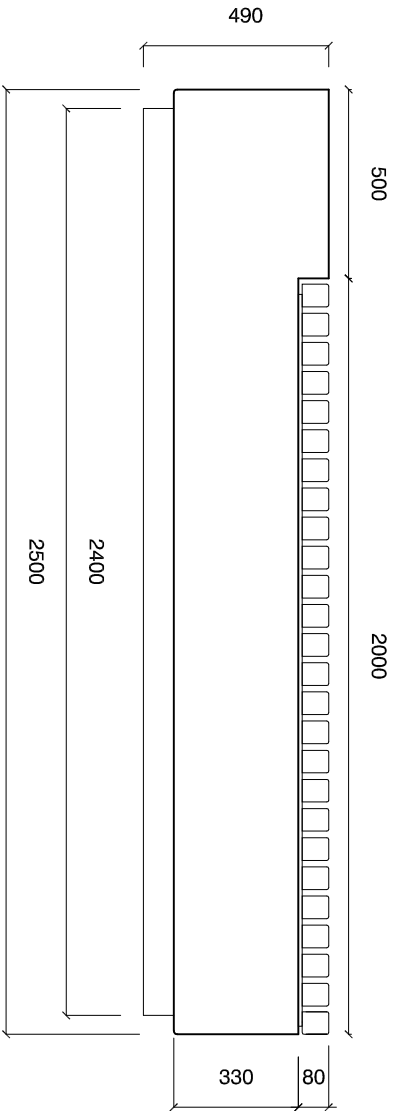
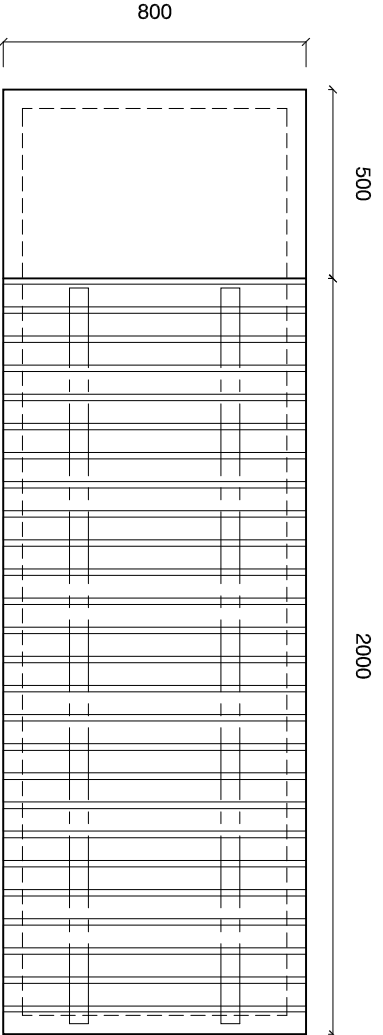
BUREAU B+B
Stadtbau en Landscapsarchitectuur
Gedempt Hamerkanaal 96
1021 KR Amsterdam
Email bureau@bplusb.nl
Telefoon +31 (0)20 623 9801
www.bplusb.nl



Projektnummer:	0065		Mass:	-
Projekttitel:	Gestaltung Mariahilferstrasse Neu		Datum:	2013-07-11
Auftraggeber:	STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung	Projektstufe: P Provisorium	Bearbeitet:	
Inhalt:	Dialogmöbel B		Bestandsname:	0065-20130711-furnitureprovisorium-werk.dwg
Material:	Bank: Granit, Hartberg grau gelb Holzauflage: s.w. mit MA 28 besprochen		Gezeichnet:	MS
Bemerkung:			Status:	Konzept
		Kennzeichen:	B	
DIE BAUTEILE SIND GENAU NACH STATIK AUSZUFÜHREN. BEI UNKLARHEITEN IST MIT DER ÖRTLICHEN BAUAUFSICHT RÜCKSPRACHE ZU NEHMEN. FÜR DIE RICHTIGKEIT HÄFTET DER AUFTRAGNEHMER. WERKZEICHNUNGEN SIND HINSICHTLICH ENTWURF UND GESTALTUNG VOM ARCHITEKTEN FREIGEBEN ZU LASSEN.		 BUREAU B+B Stedebouw en Landschapsarchitectuur Gedempt Hamerkanaal 96 1021 KR Amsterdam Email bureau@bplusb.nl Telefoon +31 (0)20 623 9801 www.bplusb.nl		



Projektnummer:	0065	Kennzeichen:	-		Projekstufe:	P	BUREAU B+B Stedebouw en Landschapsarchitectuur Gedempt Hamerkanaal 96 1021 KR Amsterdam Email bureau@bplusb.nl Telefoon +31 (0)20 623 9801 www.bplusb.nl
Projecttitel:	Gestaltung Mariahilferstrasse Neu	B					
Auftraggeber:	STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung				Bearbeitet:		
Inhalt:	Dialogmöbel B, Baumgarten				Bestandname:		
Material:	Bank: Granit Hartberg, grau gelb, Holzauflage s.w. mit MA 28 besprochen				Gezeichnet:		
Bemerkung:	-			Status:	Konzept		



DOPPELT EINFACH

80/250

Projektnummer:	0065
Projekttitel:	Gestaltung Mariahilferstrasse Neu
Auftraggeber:	STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung
Inhalt:	Provisorium
Mass:	1:20
Datum:	2013-07-11
DE BAUTEILE SIND GENAU NACH STYLK, AUSZUFÜHREN. BEI UNKLARHEITEN IST MIT DER ÖRTLICHEN BAUAUFSICHT RÜCKSICHT ZU NEHMEN. FÜR DIE RICHTIGKEIT HÄFTET DER AUFTRAGGEBER. WERZUGENUNGEN SIND HINRICHTLICH ENTWURF UND GESTALTUNG VOM ARCHitekten FREIGEBEN ZU LASSEN.	

B+B

BUREAU B+B

Stedebouw en Landschapsarchitectuur

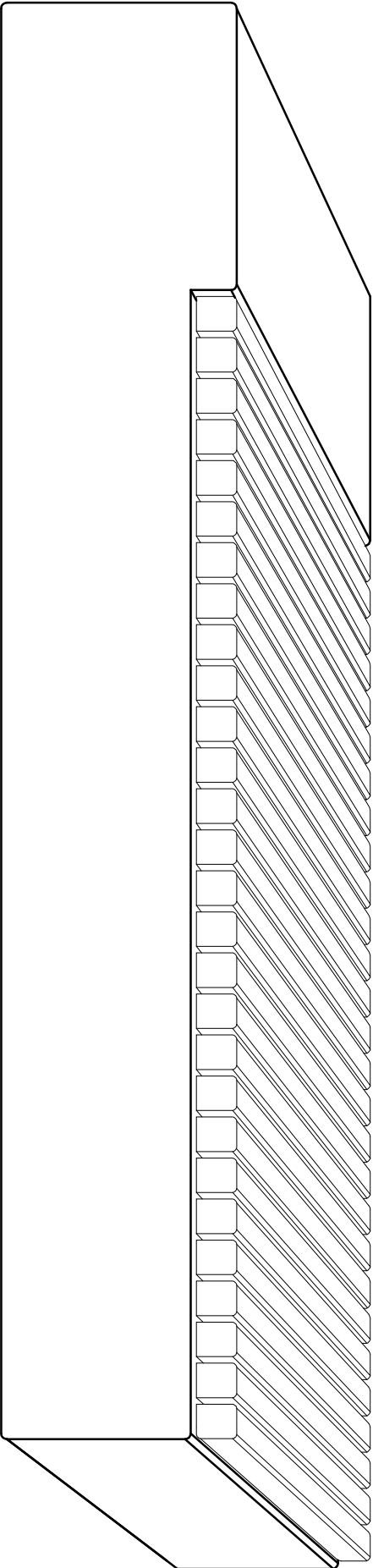
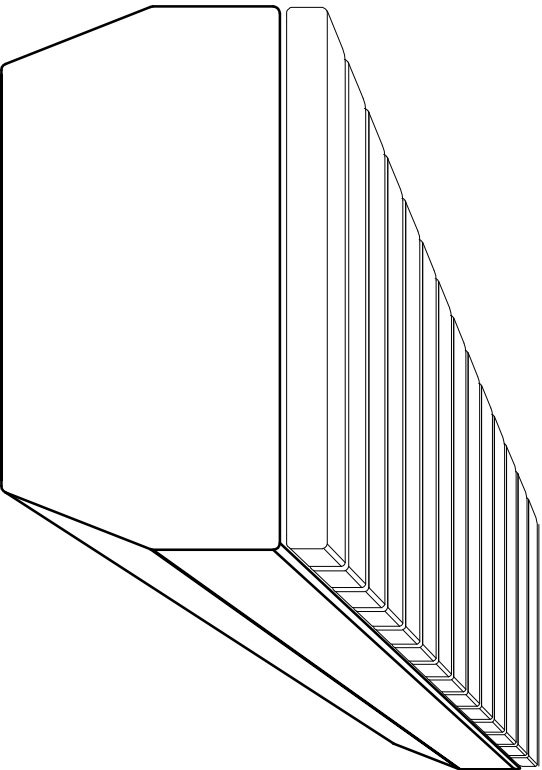
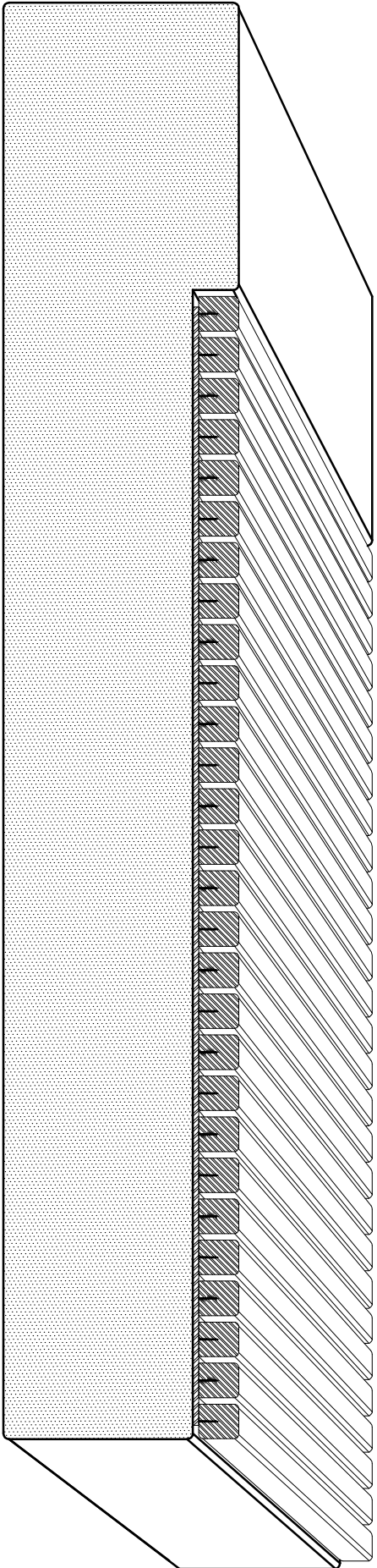
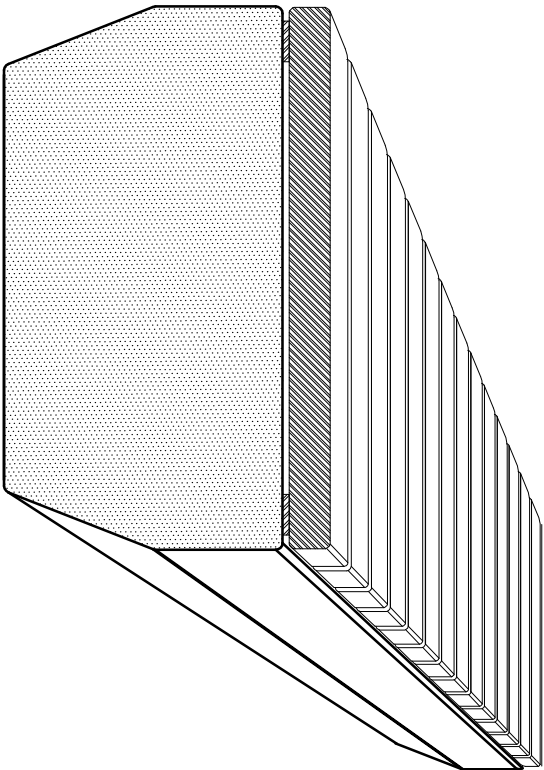
Gedempt Hamerkanaal 96

1021 KR Amsterdam

Email bureau@bplusb.nl

Telefoon +31 (0)20 623 9801

www.bplusb.nl

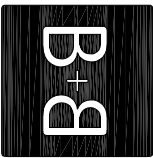


DOPPELT EINFACH

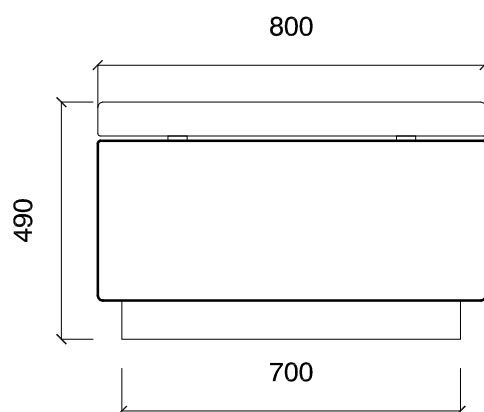
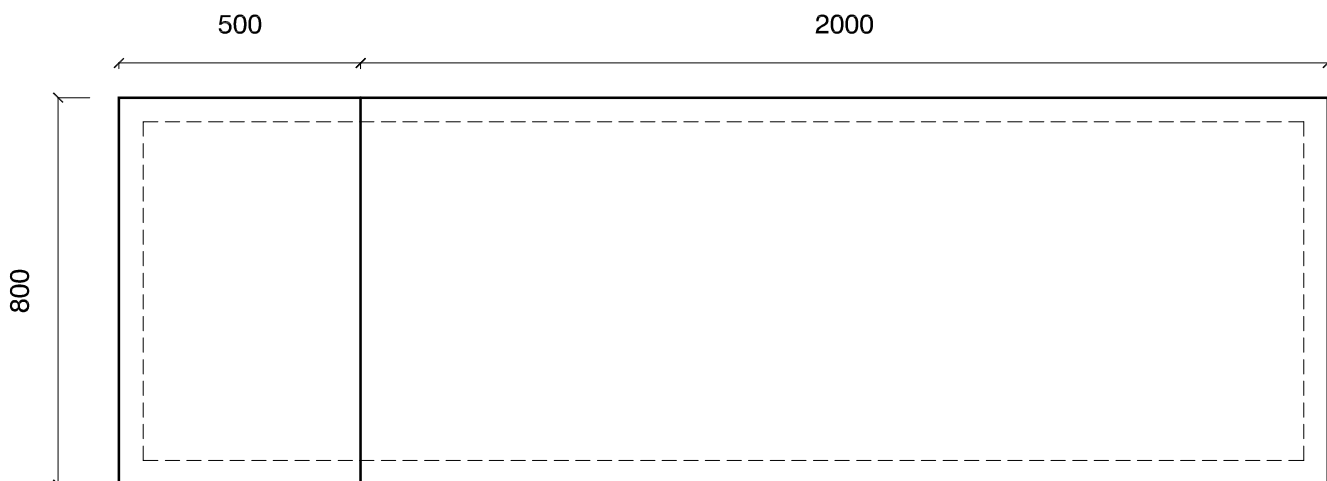
80/250

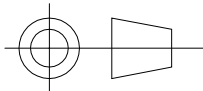
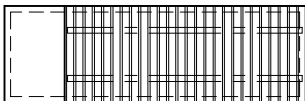
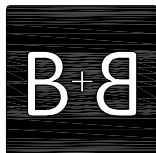
Projektnummer: 0065		Gestaltung Mariahilferstrasse Neu	
Projekttitel:		STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung	
Auftraggeber:		Provisorium	
Inhalt:		Projektstufe:	
Mass:		P	
Datum:		2013-07-11	
Provisorium		Provisorium	

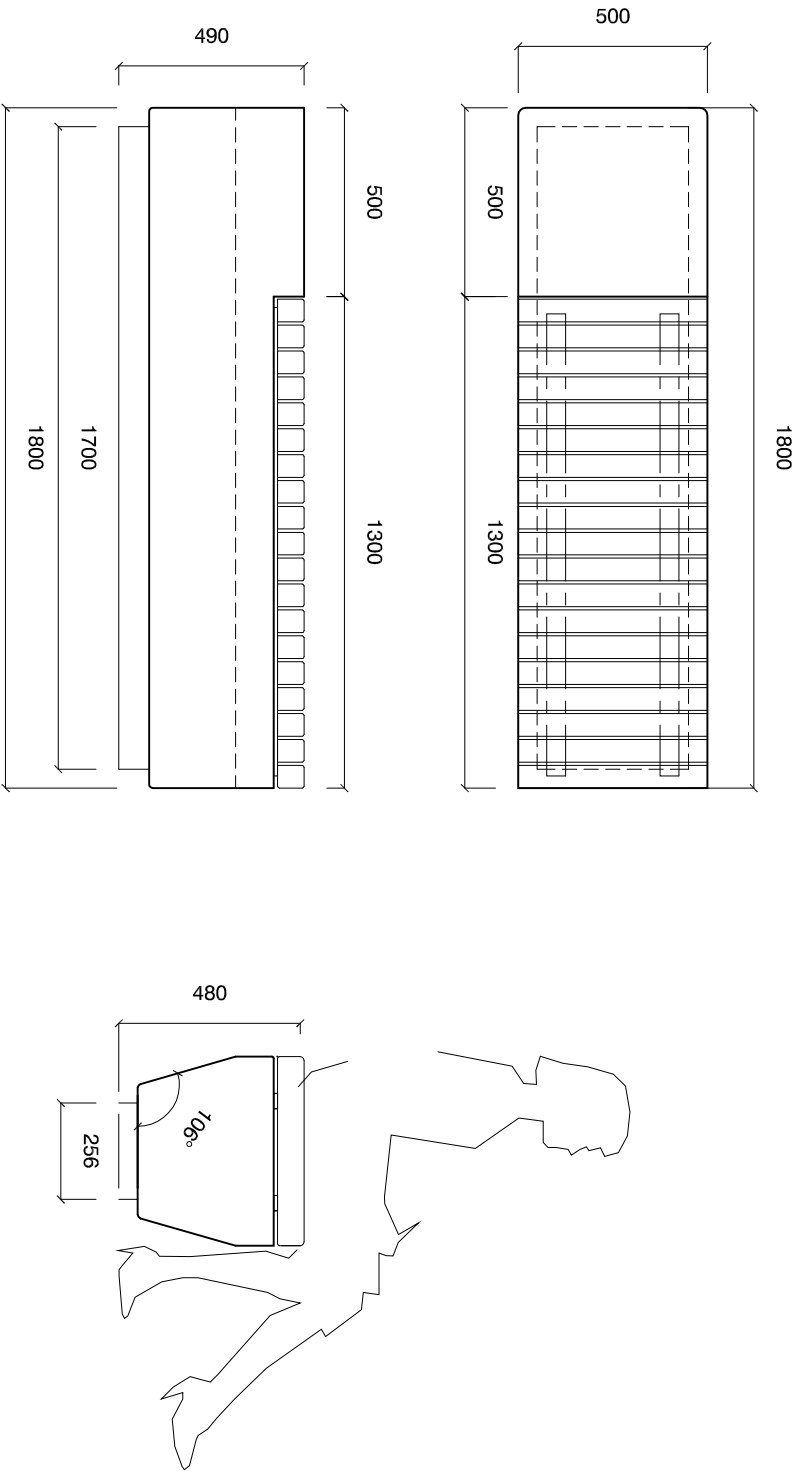
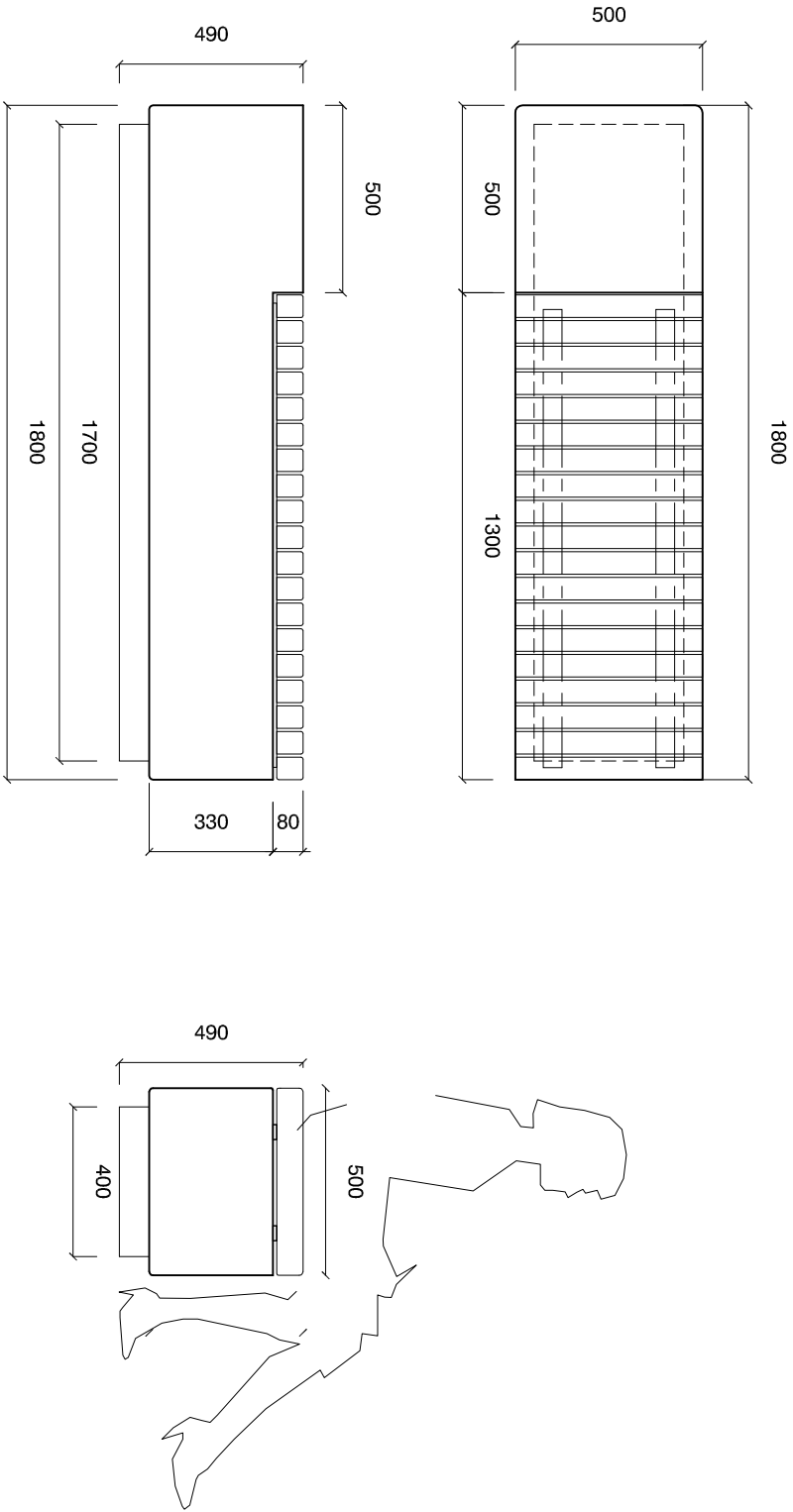
DE BAUTEILE SIND GENAU NACH STYLK AUSZUFÜHREN. BEI UNKLARHEITEN IST MIT DER ÖRTLICHEN BAUAUFICHT RÜCKSICHT ZU NEHMEN. FÜR DIE RICHTIGKEIT HÄTET DER AUFTRAGGEBER VERZECHENUNGEN SIND HINSEITICH ENTWURF UND GESTALTUNG VOM ARCHITECTEN FREIGEBEN ZU LASSEN.



BUREAU B+B
Stadtbau en Landschapsarchitectuur
Gedempt Hamerkanaal 96
1021 KR Amsterdam
Email bureau@bplusb.nl
Telefoon +31 (0)20 623 9801
www.bplusb.nl



Projektnummer:	0065		Mass:	-
Projekttitel:	Gestaltung Mariahilferstrasse Neu		Datum:	2013-07-11
Auftraggeber:	STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung	Projektstufe: P Provisorium	Bearbeitet:	
Inhalt:	Dialogmöbel C		Bestandsname:	0065-20130711-furnitureprovisorium-werk.dwg
Material:	Bank: Granit, Hartberg grau gelb Holzauflage: s.w. mit MA 28 besprochen		Gezeichnet:	MS
Bemerkung:	-		Status:	Konzept
		Kennzeichen:	C1	
		 BUREAU B+B Stedebouw en Landschapsarchitectuur Gedempt Hamerkanaal 96 1021 KR Amsterdam Email bureau@bplusb.nl Telefoon +31 (0)20 623 9801 www.bplusb.nl		
DIE BAUTEILE SIND GENAU NACH STATIK AUSZUFÜHREN. BEI UNKLARHEITEN IST MIT DER ÖRTLICHEN BAUAUFSICHT RÜCKSPRACHE ZU NEHMEN. FÜR DIE RICHTIGKEIT HÄFTET DER AUFTRAGNEHMER. WERKZEICHNUNGEN SIND HINSICHTLICH ENTWURF UND GESTALTUNG VOM ARCHITEKTEN FREIGEBEN ZU LASSEN.				

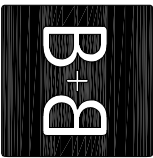


Projektnummer: 0065		Gestaltung Mariahilferstrasse Neu	
Projekttitel:		STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung	
Auftraggeber:		Provisorium	
Inhalt:		Projektstufe: P	
Mass:		1:20	Provisorium
Datum:		2013-07-11	

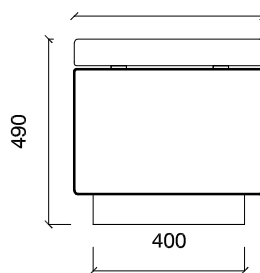
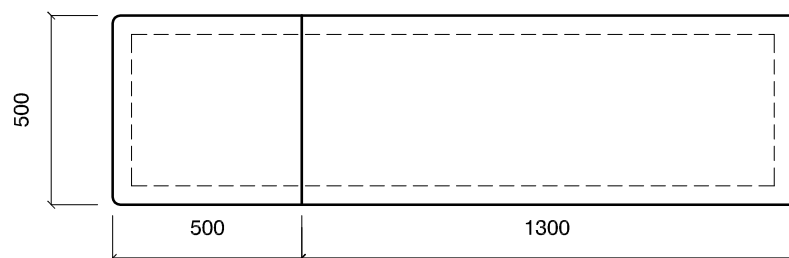
DE BAUTEILE SIND GENAU NACH STYLK AUSZUFÜHREN. BEI UNKLARHEITEN IST MIT DER ÖRTLICHEN BAUFÜHRUNG RÜCKSICHT ZU NEHMEN. FÜR DIE RICHTIGKEIT HÄTET DER AUFTRAGGEBER, WERZUGENUNGEN SIND HINSEITIG ENTWURF UND GESTALTUNG VOM ARCHITECTEN FREIGEBEN ZU LASSEN.

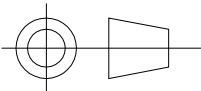
DOPPELT EINFACH

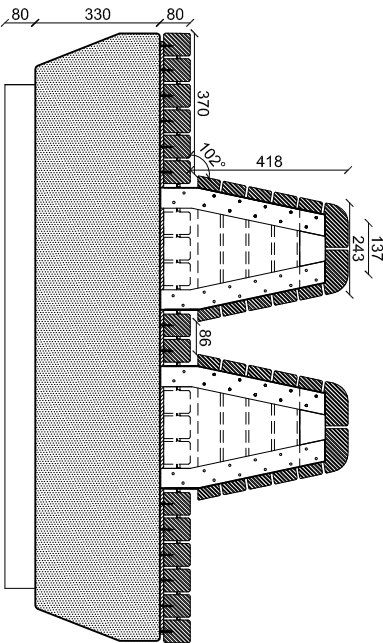
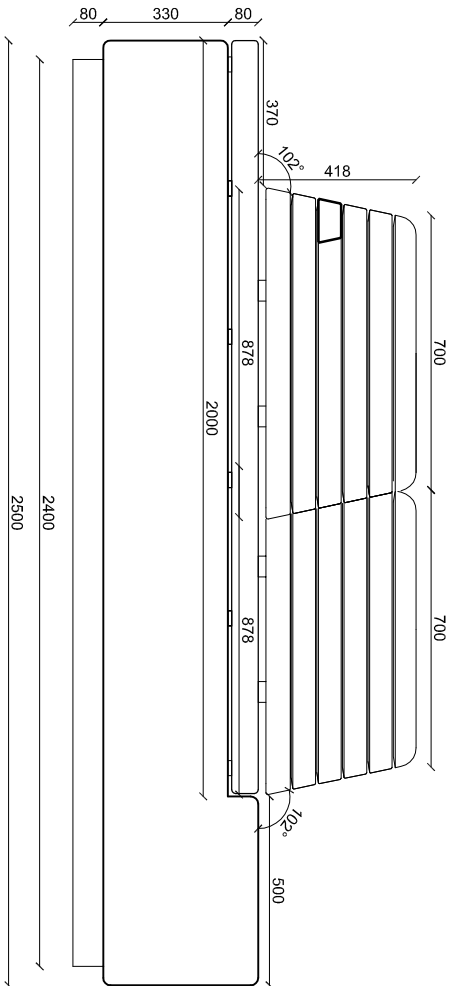
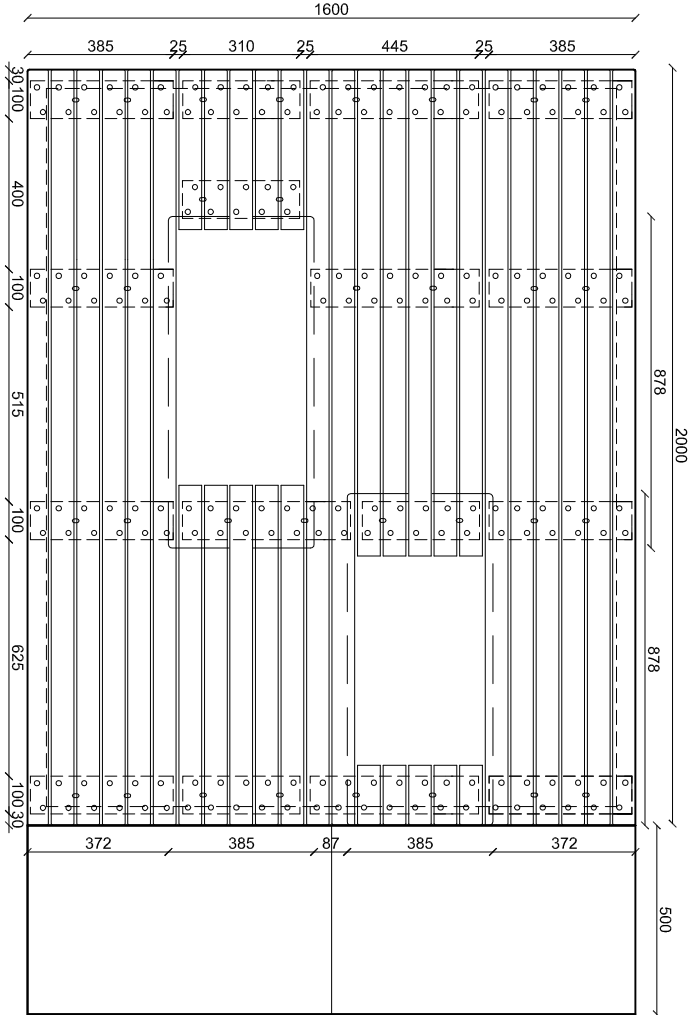
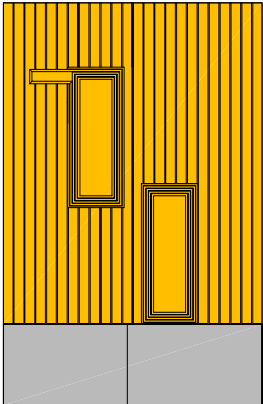
50/250



BUREAU B+B
Stedebouw en Landschapsarchitectuur
Gedempt Hamerkanaal 96
1021 KR Amsterdam
Email bureau@bplusb.nl
Telefoon +31 (0)20 623 9801
www.bplusb.nl

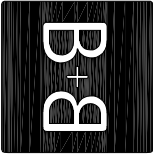


Projektnummer:	0065		Mass:	-
Projekttitel:	Gestaltung Mariahilferstrasse Neu		Datum:	2013-07-11
Auftraggeber:	STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung	Projektstufe:  Provisorium	Bearbeitet:	
Inhalt:	Dialogmöbel C		Bestandsname:	0065-20130711-furnitureprovisorium-werk.dwg
Material:	Bank: Granit, Hartberg grau gelb Holzauflage: s.w. mit MA 28 besprochen		Gezeichnet:	MS
Bemerkung:	-		Status:	Konzept
		Kennzeichen:		
		 BUREAU B+B Stedebouw en Landschapsarchitectuur Gedempt Hamerkanaal 96 1021 KR Amsterdam Email bureau@bplusb.nl Telefoon +31 (0)20 623 9801 www.bplusb.nl		
DIE BAUTEILE SIND GENAU NACH STATIK AUSZUFÜHREN. BEI UNKLARHEITEN IST MIT DER ÖRTLICHEN BAUAUFSICHT RÜCKSPRACHE ZU NEHMEN. FÜR DIE RICHTIGKEIT HÄFTET DER AUFTRAGNEHMER. WERKZEICHNUNGEN SIND HINSICHTLICH ENTWURF UND GESTALTUNG VOM ARCHITEKTEN FREIGEBEN ZU LASSEN.				



Projektnummer:	0065		
Projektitel:	Gestaltung Mariahilferstrasse Neu		
Auftraggeber:	STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung		
Inhalt:	Provisorium	Projektstufe:	
Mass:	1:20	P	
Datum:	2013-07-11	Provisorium	

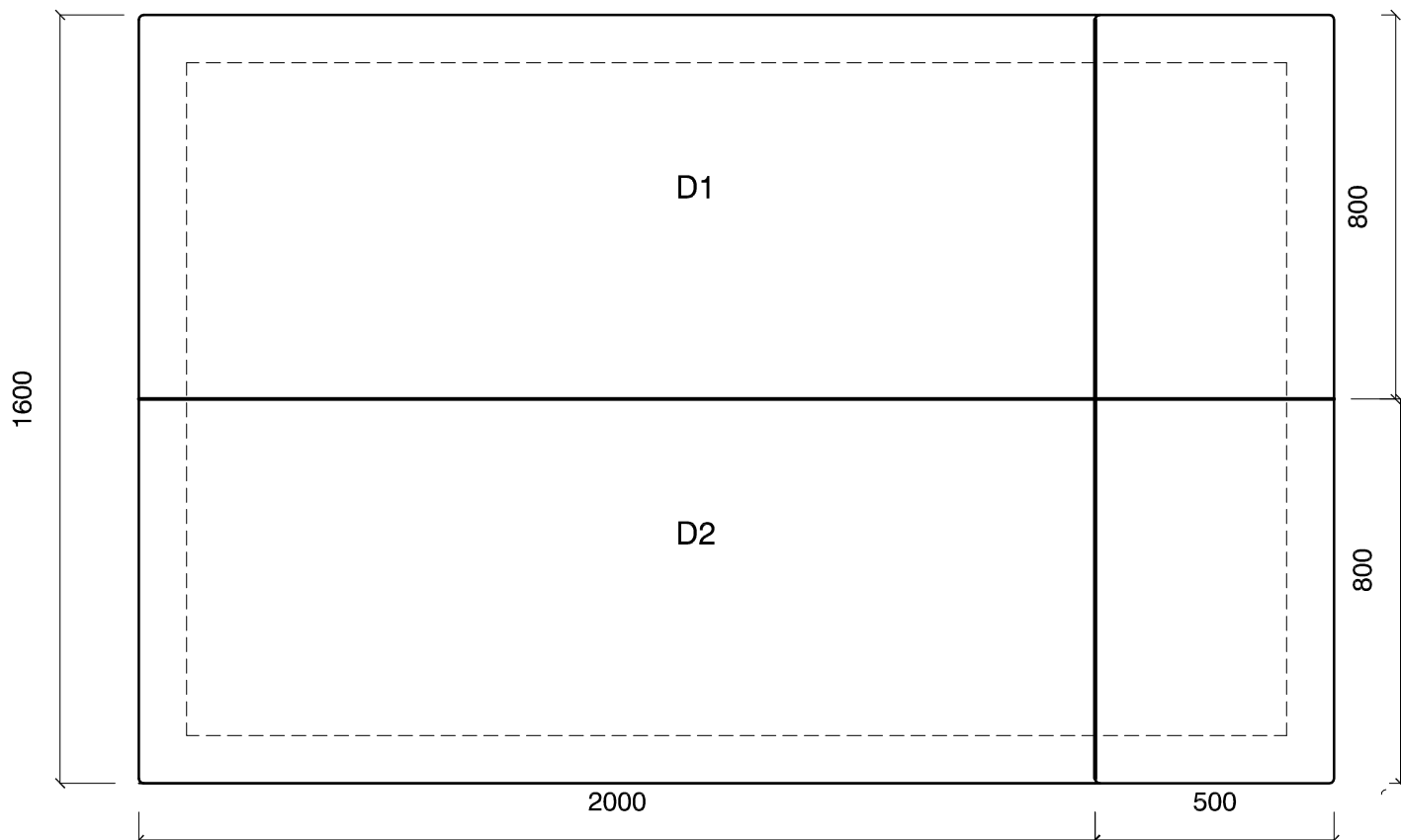
DE BAUTEILE SIND GENAU NACH STARK AUSZUFÜHREN. BEI UNKLARHEITEN IST MIT DER ÖRTLICHEN BAUFÜHRUNG RÜCKSICHT ZU NEHMEN. FÜR DIE RICHTIGKEIT HÄFTET DER AUFTRAGGEBER. VERZERRUNGEN SIND HINSEITIG ENTWURF UND GESTALTUNG VOM ARCHitekten FREIGEBEN ZU LASSEN.

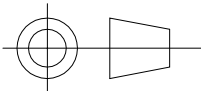


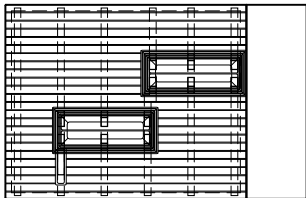
BUREAU B+B
Stedebouw en Landschapsarchitectuur
Gedempt Hamerkanaal 96
1021 KR Amsterdam
Email bureau@bplusb.nl
Telefoon +31 (0)20 623 9801
www.bplusb.nl

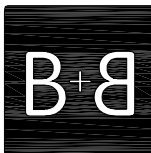
MIT RÜCKENLEHNE

80/250



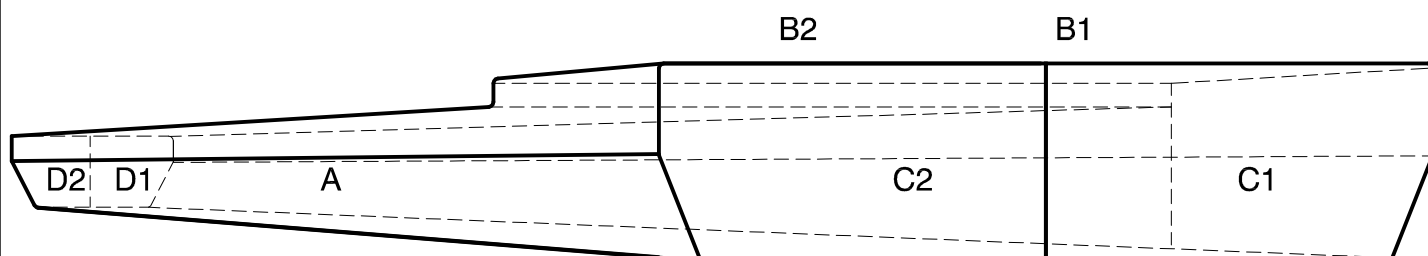
Projektnummer:	0065		Mass:	-
Projekttitel:	Gestaltung Mariahilferstrasse Neu		Datum:	2013-07-11
Auftraggeber:	STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung	Projektstufe:	Bearbeitet:	
Inhalt:	Dialogmöbel D		Bestandsname:	0065-20130711-furnitureprovisorium-lue-werk.dwg
Material:	Bank: Granit, Hartberg grau gelb Holzauflage: s.w. mit MA 28 besprochen		Gezeichnet:	MS
Bemerkung:			Status:	Konzept
		Kennzeichen:	D	
		Provisorium		

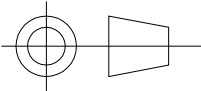
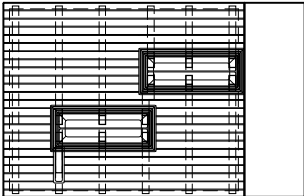
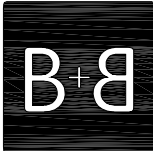


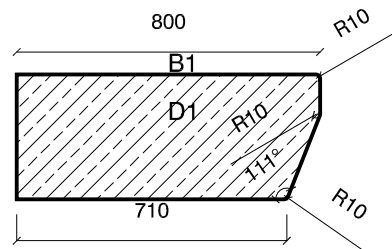
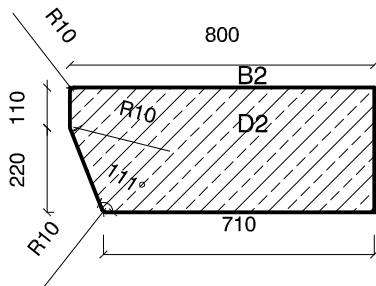
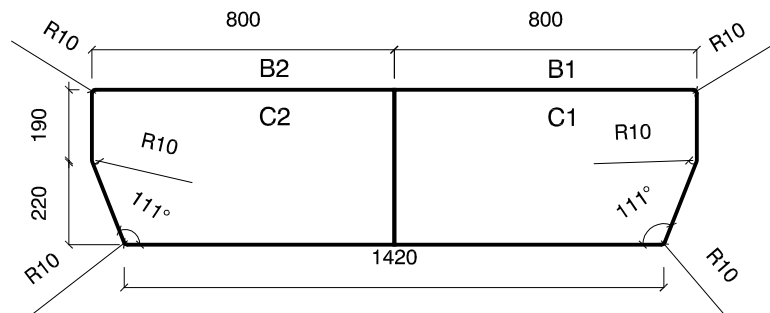
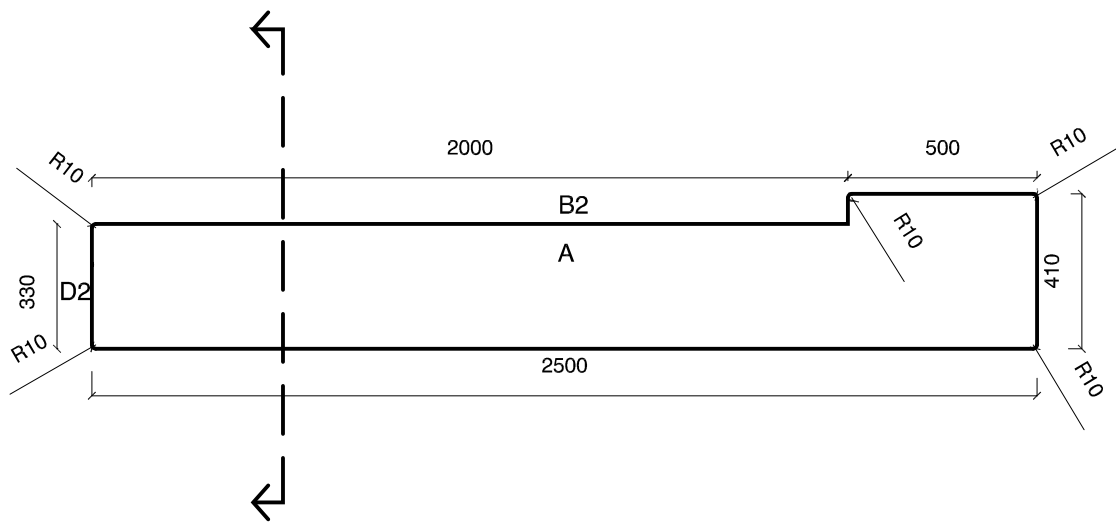


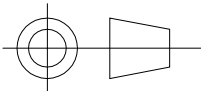
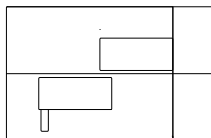
BUREAU B+B
Stedebouw en Landschapsarchitectuur
Gedempt Hamerkanaal 96
1021 KR Amsterdam
Email bureau@bplusb.nl
Telefoon +31 (0)20 623 9801
www.bplusb.nl

DIE BAUTEILE SIND GENAU NACH STATIK AUSZUFÜHREN. BEI UNKLARHEITEN IST MIT DER ÖRTLICHEN BAUAUFSICHT RÜCKSPRACHE ZU NEHMEN. FÜR DIE RICHTIGKEIT HÄFTET DER AUFTRAGNEHMER. WERKZEICHNUNGEN SIND HINSICHTLICH ENTWURF UND GESTALTUNG VOM ARCHITEKTEN FREIGEBEN ZU LASSEN.



Projektnummer:	0065		Mass:	-
Projekttitel:	Gestaltung Mariahilferstrasse Neu		Datum:	2013-07-11
Auftraggeber:	STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung	Projektstufe: P Provisorium	Bearbeitet:	
Inhalt:	Dialogmöbel D		Bestandsname:	0065-20130711-furnitureprovisorium-lue-werk.dwg
Material:	Bank: Granit, Hartberg grau gelb Holzauflage: s.w. mit MA 28 besprochen		Gezeichnet:	MS
Bemerkung:	-		Status:	Konzept
		Kennzeichen:	D	
		 BUREAU B+B Stedebouw en Landschapsarchitectuur Gedempt Hamerkanaal 96 1021 KR Amsterdam Email bureau@bplusb.nl Telefoon +31 (0)20 623 9801 www.bplusb.nl		
DIE BAUTEILE SIND GENAU NACH STATIK AUSZUFÜHREN. BEI UNKLARHEITEN IST MIT DER ÖRTLICHEN BAUAUFSICHT RÜCKSPRACHE ZU NEHMEN. FÜR DIE RICHTIGKEIT HÄFTET DER AUFTRAGNEHMER. WERKZEICHNUNGEN SIND HINSICHTLICH ENTWURF UND GESTALTUNG VOM ARCHITEKTEN FREIGEBEN ZU LASSEN.				



Projektnummer:	0065		Mass:	1:20
Projekttitel:	Gestaltung Mariahilferstrasse Neu		Datum:	2013-07-11
Auftraggeber:	STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung		Bearbeitet:	
Inhalt:	Dialogmöbel D, Formzeichnung Granit		Bestandsname:	0065-20130711-furnitureprovisorium-werk.dwg
Material:	Granit Hartberg gelb grau	Projektstufe: P Provisorium	Gezeichnet:	MS
Anzahl:	-		Status:	Konzept
Sichtseite:	A,B,C,D,E		Kennzeichen:	D
Bemerkung:				
DIE BAUTEILE SIND GENAU NACH STATIK AUSZUFÜHREN. BEI UNKLARHEITEN IST MIT DER ÖRTLICHEN BAUAUFSICHT RÜCKSPRACHE ZU NEHMEN. FÜR DIE RICHTIGKEIT HAFTET DER AUFTRAGNEHMER. WERKZEICHNUNGEN SIND HINSICHTLICH ENTWURF UND GESTALTUNG VOM ARCHITECTEN FREIGEBEN ZU LASSEN.				



BUREAU B+B

Stedebouw en Landschapsarchitectuur

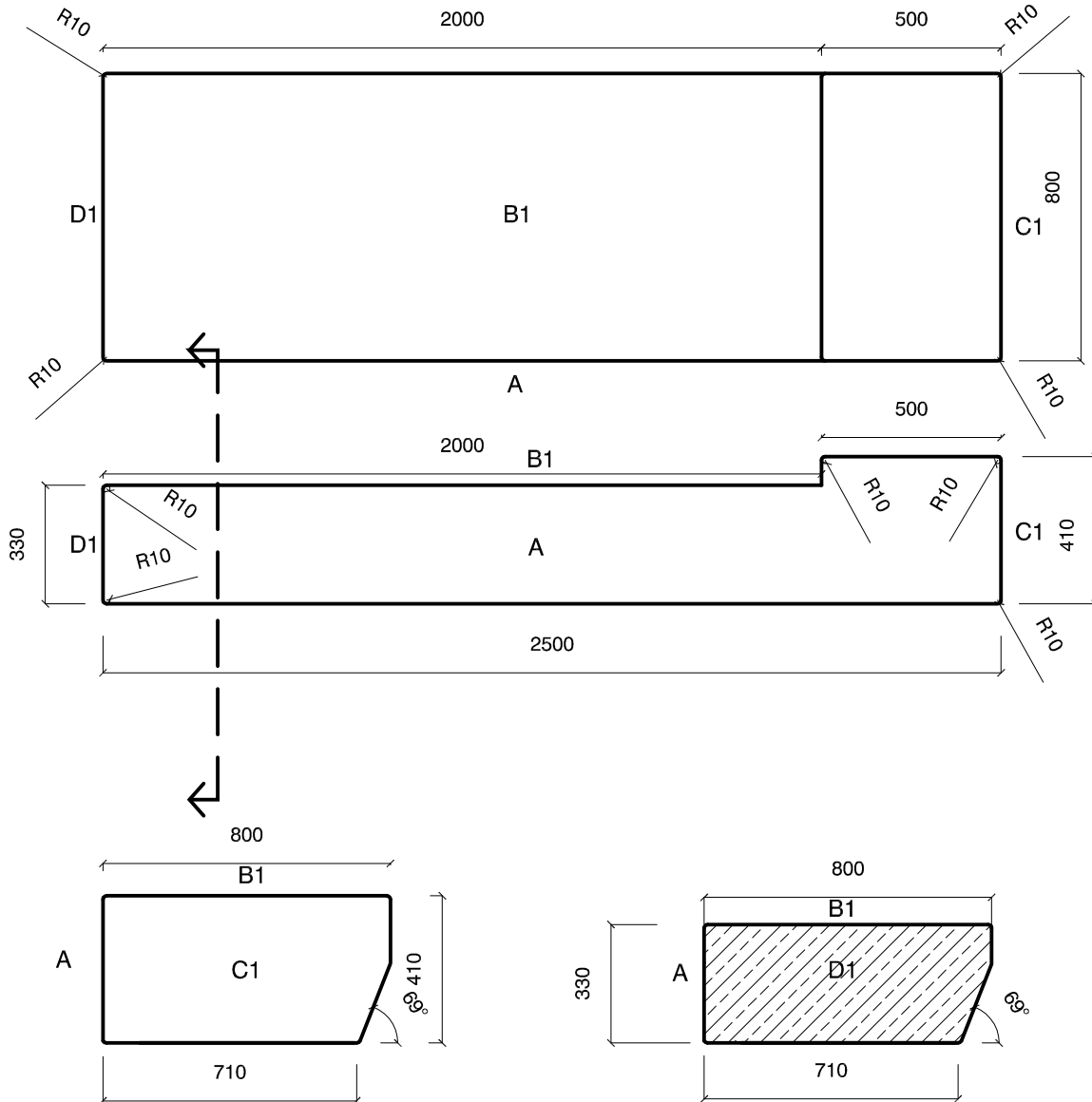
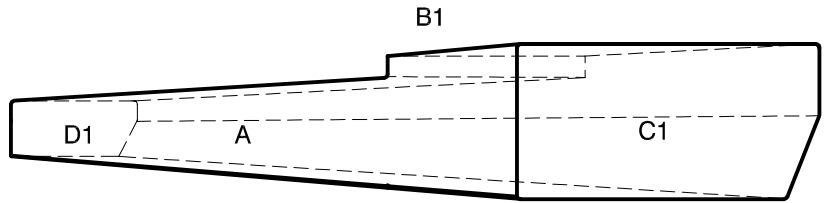
Gedempt Hamerkanaal 96

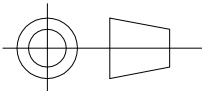
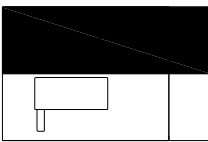
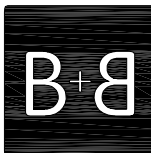
1021 KR Amsterdam

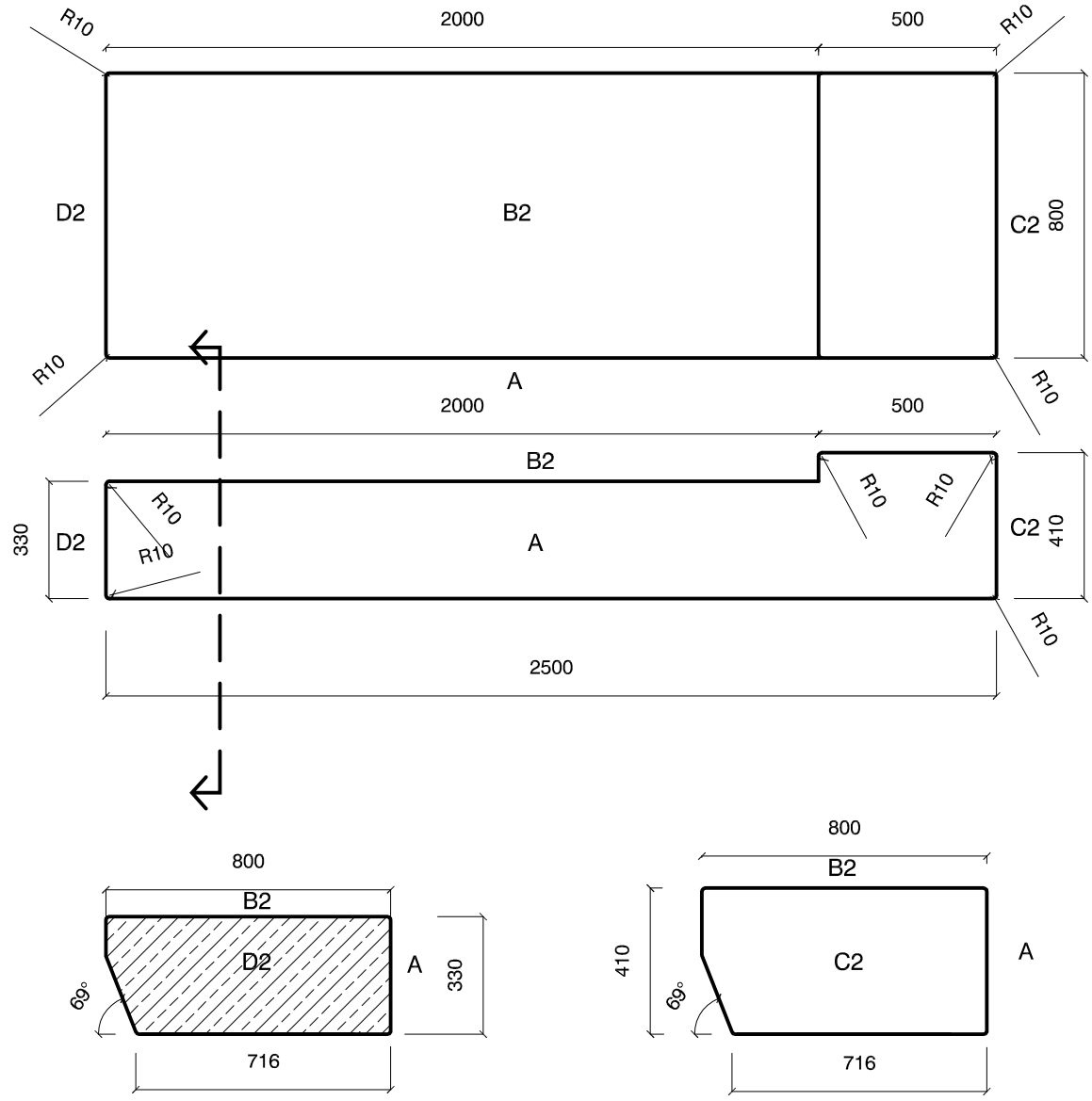
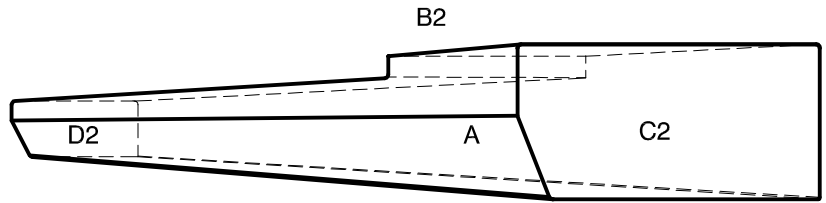
Email bureau@bplusb.nl

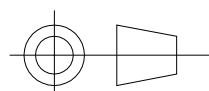
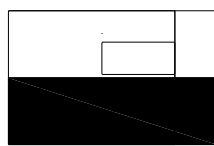
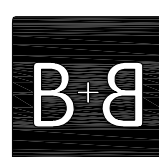
Telefoon +31 (0)20 623 9801

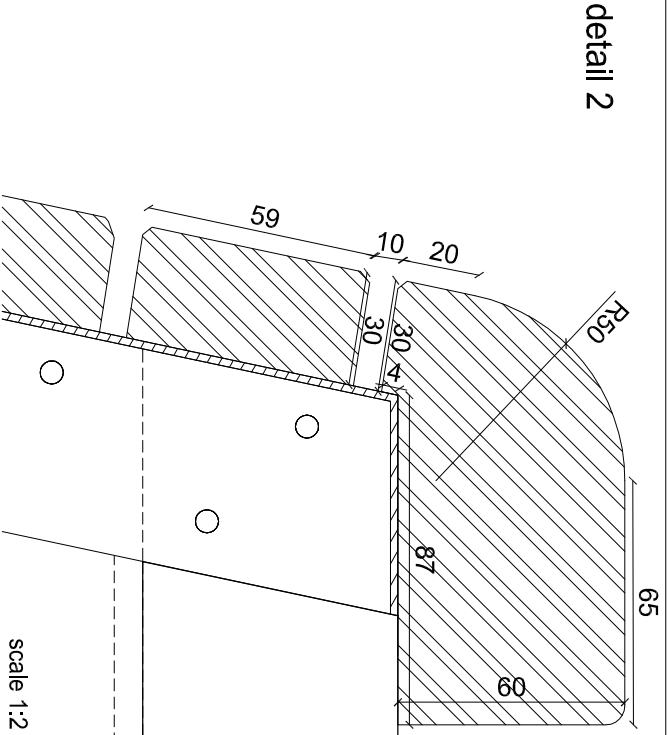
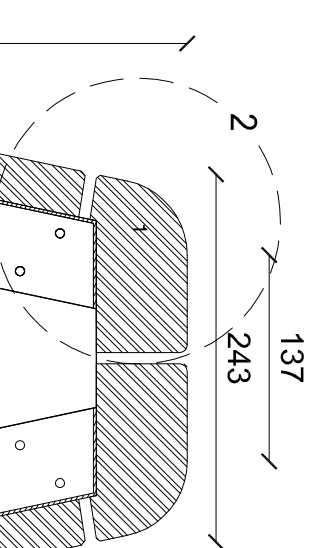
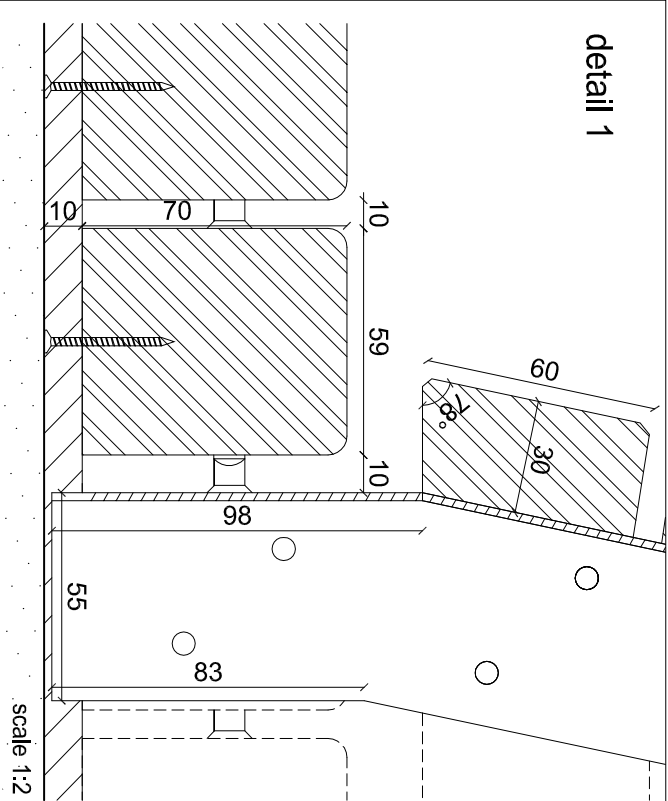
www.bplusb.nl



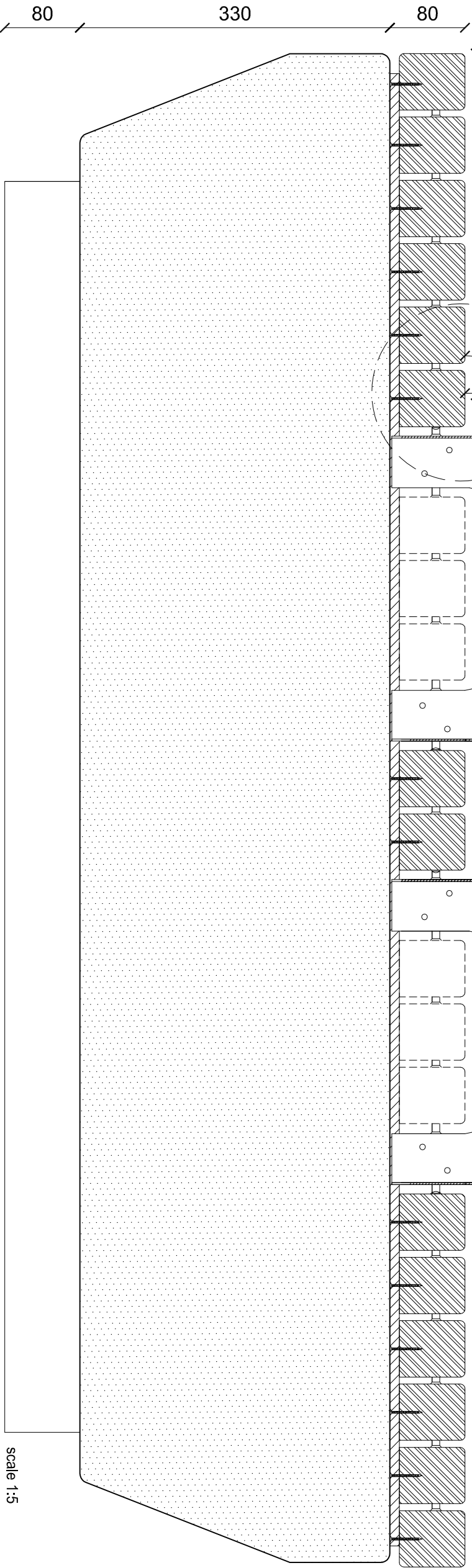
Projektnummer:	0065		Mass:	1:20
Projekttitel:	Gestaltung Mariahilferstrasse Neu		Datum:	2013-07-11
Auftraggeber:	STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung		Bearbeitet:	
Inhalt:	Dialogmöbel D, Formzeichnung Granit		Bestandsname:	0065-20130711-furnitureprovisorium-werk.dwg
Material:	Granit Hartberg gelb grau	Projektstufe: P Provisorium	Gezeichnet:	MS
Anzahl:	-		Status:	Konzept
Sichtseite:	A,B,C,D,E		Kennzeichen:	D1
Bemerkung:				
DIE BAUTEILE SIND GENAU NACH STATIK AUSZUFÜHREN. BEI UNKLARHEITEN IST MIT DER ÖRTLICHEN BAUAUFSICHT RÜCKSPRACHE ZU NEHMEN. FÜR DIE RICHTIGKEIT HÄFTET DER AUFTRAGNEHMER. WERKZEICHNUNGEN SIND HINSICHTLICH ENTWURF UND GESTALTUNG VOM ARCHITECTEN FREIGEBEN ZU LASSEN.		 BUREAU B+B Stedebouw en Landschapsarchitectuur Gedempt Hamerkanaal 96 1021 KR Amsterdam Email bureau@bplusb.nl Telefoon +31 (0)20 623 9801 www.bplusb.nl		



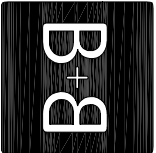
Projektnummer:		0065				Mass:		1:20	
Projekttitel:		Gestaltung Mariahilferstrasse Neu				Datum:		2013-07-11	
Auftraggeber:		STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung		Projektstufe:		Bearbeitet:			
Inhalt:		Dialogmöbel D, Formzeichnung Granit				Bestandsname:		0065-20130711=furnitureprovisorium-werk.dwg	
Material:		Granit Hartberg gelb grau				Gezeichnet:		MS	
Anzahl:		-				Status:		Konzept	
Sichtseite:		A,B,C,D,E		P		Kennzeichen:		D2	
Bemerkung:									
						 BUREAU B+B Stedebouw en Landschapsarchitectuur Gedempt Hamerkanaal 96 1021 KR Amsterdam Email bureau@bplusb.nl Telefoon +31 (0)20 623 9801 www.bplusb.nl			
DIE BAUTEILE SIND GENAU NACH STATIK AUSZUFÜHREN. BEI UNKLARHEITEN IST MIT DER ÖRTLICHEN BAUAUFSICHT RÜCKSPRACHE ZU NEHMEN. FÜR DIE RICHTIGKEIT HAFTET DER AUFTRAGNEHMER. WERKZEICHNUNGEN SIND HINSICHTLICH ENTWURF UND GESTALTUNG VOM ARCHITECTEN FREIGEBEN ZU LASSEN.									



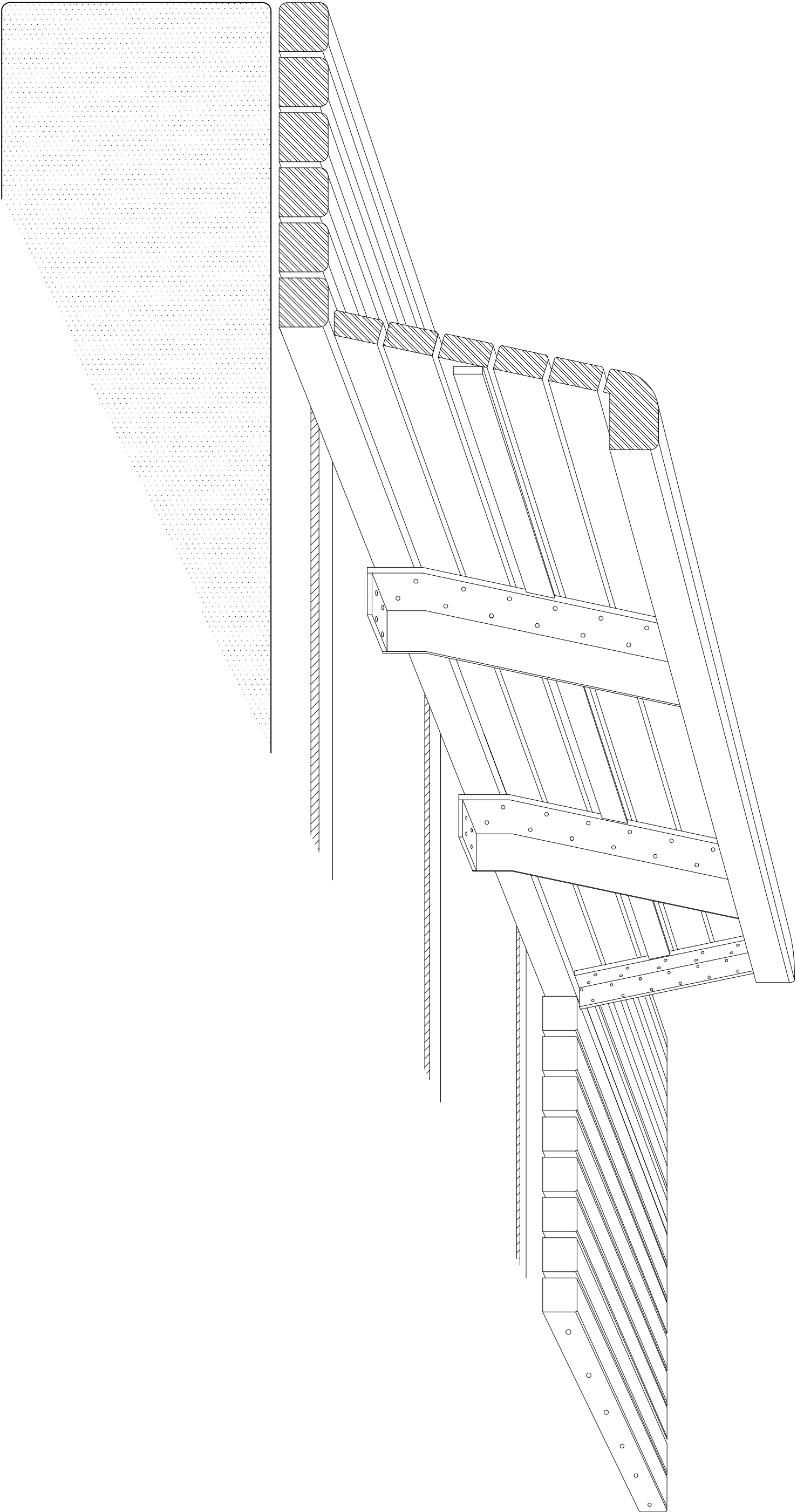
- 1 - Holzlattung 60x70x250 mm
Abrundung 5 mm
Holzsorte wie mit MA 28 besprochen
naturbelassen
- 2 - Alle Schraubverbindungen Nirosta
(Typen siehe Hersteller)
- 3 - Unterkonstruktion
Stahlplatte Breite 100 mm/10mm
Länge variabel / Nirosta 304
- 4 - Naturstein

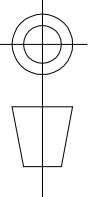


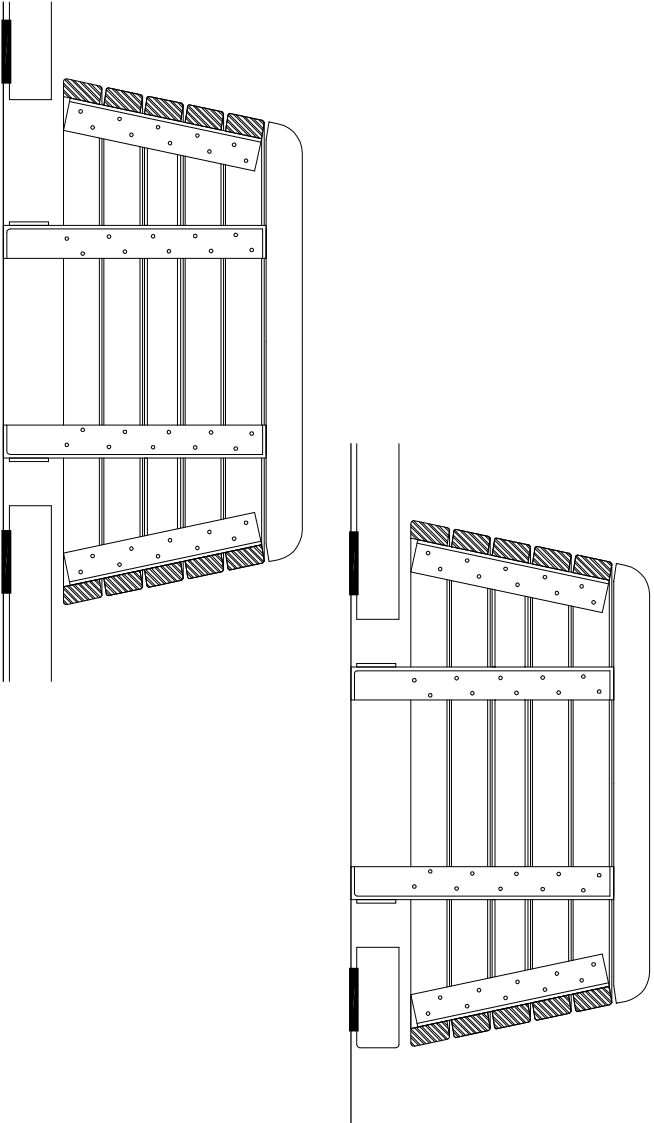
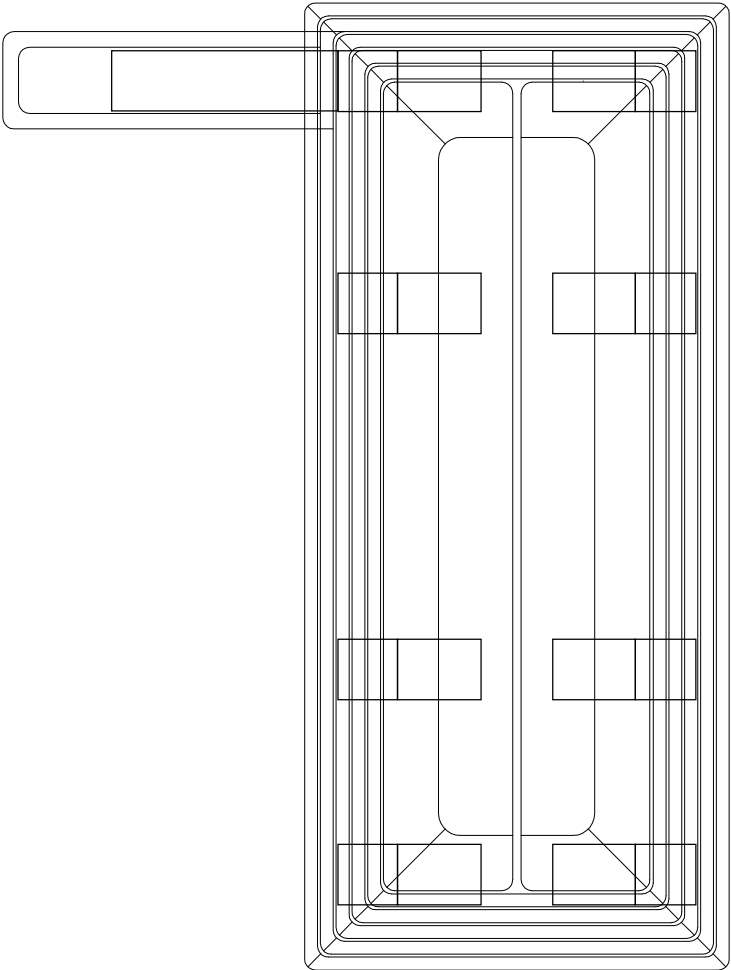
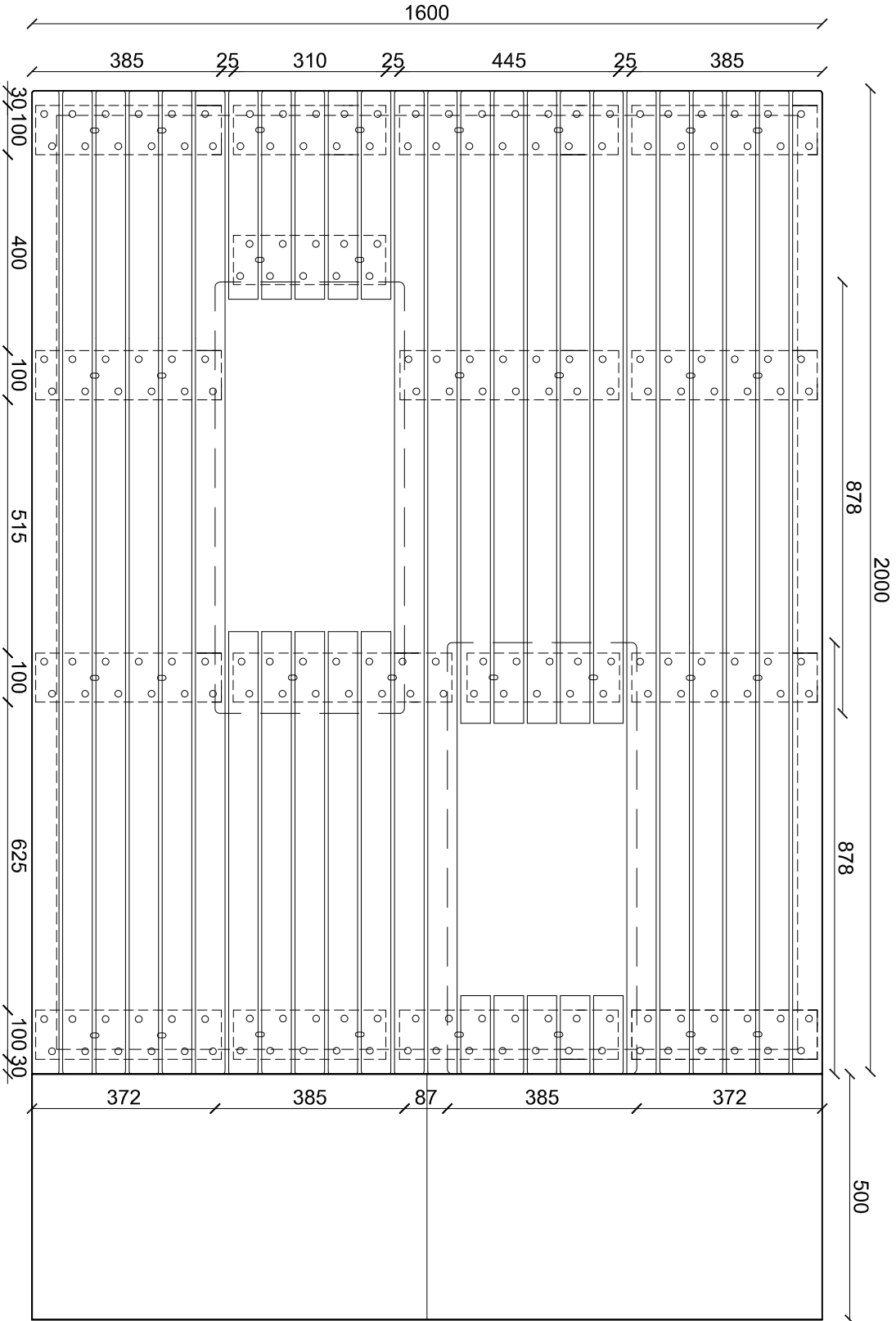
Projektnummer:	0065	Kennzeichen:	D		Projektstufe:	P	
Projekttitel:	Gestaltung Mariahilferstrasse Neu						
Auftraggeber:	STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung				Datum:	2013-07-11	
Inhalt:	Dialogmöbel D, Mit Rückenlehne				Bearbeitet:		
Material:	Bank: Granit Hartberg grau gelb, Holzauflage s.w. mit MA 28 besprochen				Bestandsname:	0065-20130711 - Gestaltungsdokumentation.dwg	
Bemerkung:	-				Gezeichnet:	MS	
					Status:	Konzept	



BUREAU B+B
Stedebouw en Landschapsarchitectuur
Gedempt Hamerkanaal 96
1021 KR Amsterdam
Email: bureau@bplusb.nl
Telefoon +31 (0)20 623 9801
www.bplusb.nl

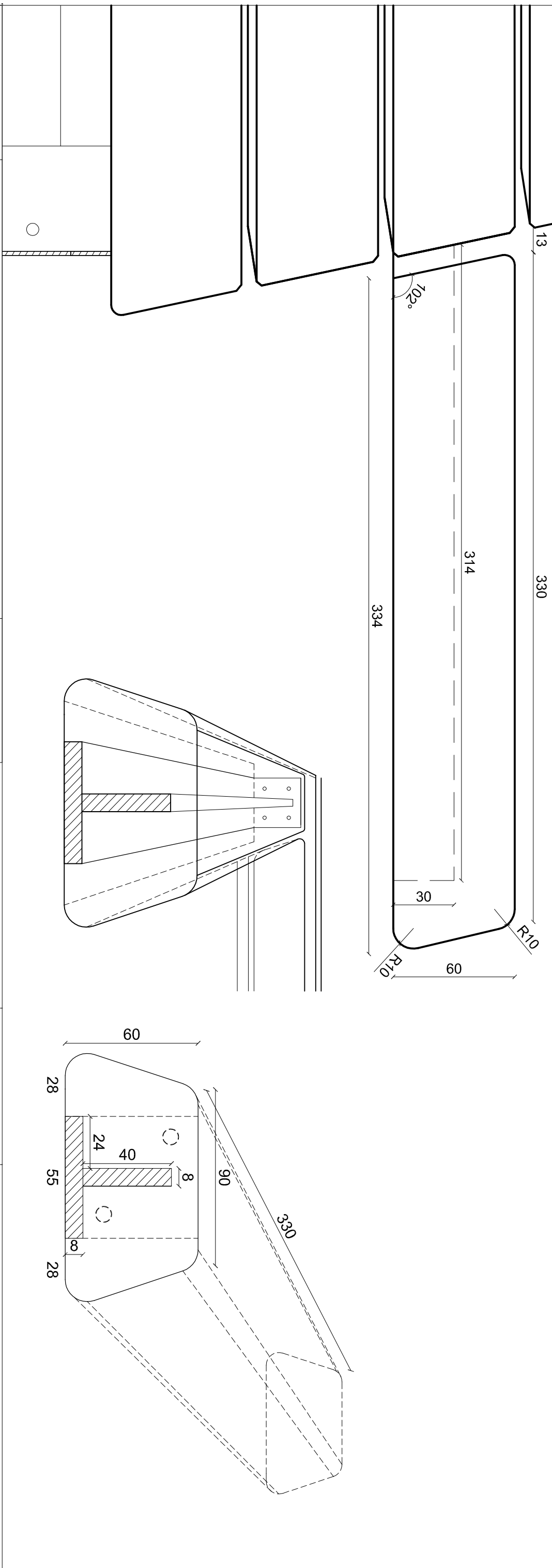
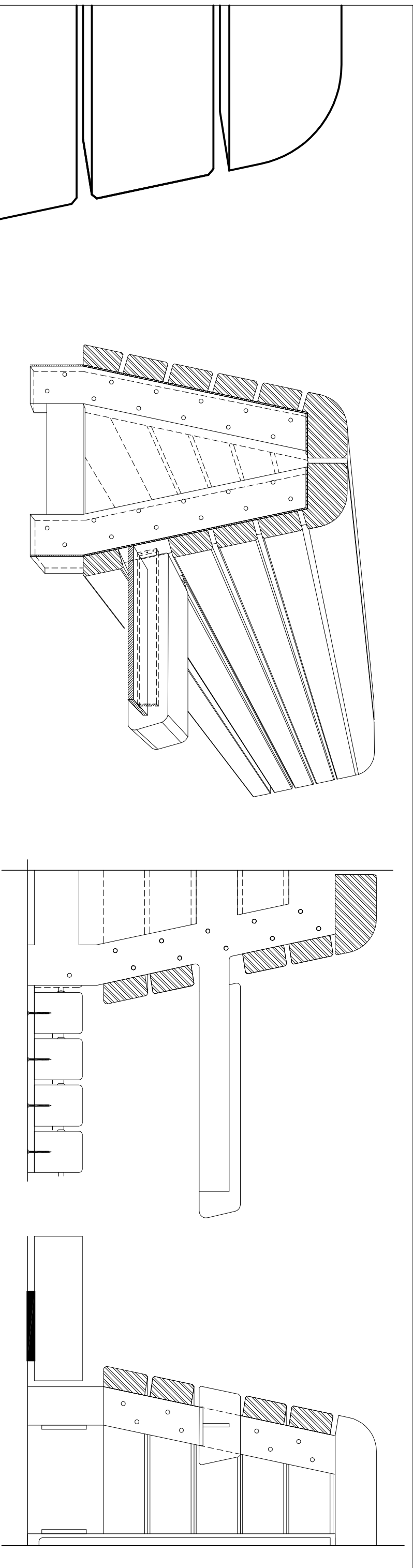


Projektnummer:	0065	Kennzeichen:		
Projekttitel:	Gestaltung Marienhilferstrasse Neu			
Auftraggeber:	STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung	D		
Inhalt:	Dialogmöbel D, Mit Rückenlehne		Bearbeitet:	
Material:	Bank: Granit Hartberg, grau gelb, Holzauflage s.w. mit MA 28 besprochen		Bestandsname:	0065-2012011 - Gestaltungsvorstellungswerk, Abg.
Bemerkung:	-		Gezeichnet:	MS
			Status:	Konzept
			Projekstufe:	
			Datum:	2013-07-11
			Bearbeitet:	
			Gezeichnet:	MS
			Status:	Konzept
			Provisorium	
				
			BUREAU B+B	
			Stedebouw en Landschapsarchitectuur	
			Gedempt Hamerkanaal 96	
			1021 KR Amsterdam	
			Email bureau@bplusb.nl	
			Telefoon +31 (0)20 623 9801	
			www.bplusb.nl	

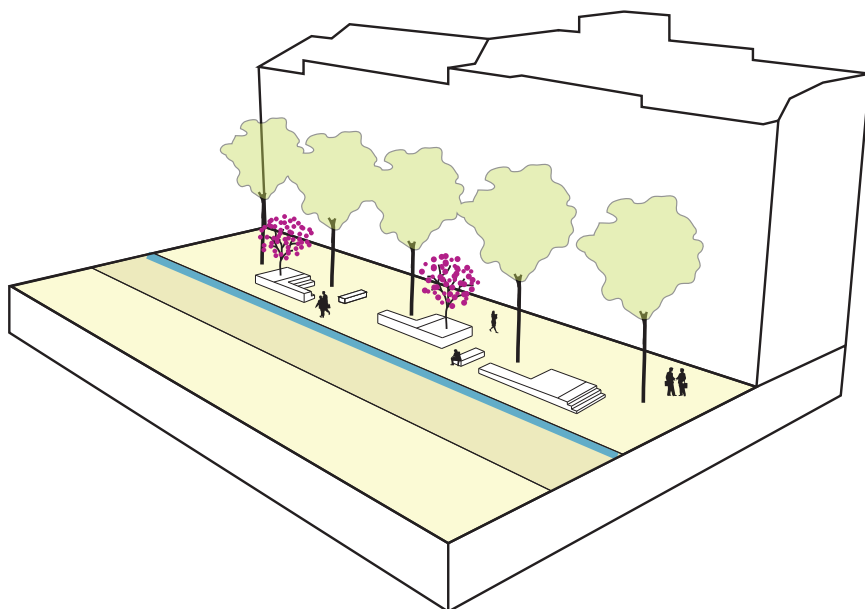


Projektnummer:	0065	Kennzeichen:	-		Projekstufe:	P	BUREAU B+B Stedebouw en Landschapsarchitectuur Gedempt Hamerkanaal 96 1021 KR Amsterdam Email bureau@bplusb.nl Telefoon +31 (0)20 623 9801 www.bplusb.nl
Projecttitel:	Gestaltung Mariahilferstrasse Neu		D				
Auftraggeber:	STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung				Datum:	2013-07-11	
Inhalt:	Dialogmöbel D, Mit Rückenlehne				Bearbeitet:		
Material:	Bank: Granit Hartberg grau gelb, Holzauflage s.w. mit MA 28 besprochen				Bestandsname:	0065-20130711 - Gestaltungprojektskizzen v. Bg	
Bemerkung:	-				Gezeichnet:	MS	
					Status:	Konzept	

Die Bauteile sind genau nach statik auszuführen. Bei Unklarheiten ist mit der örtlichen Bauaufsicht Rücksprache zu nehmen. Für die Richtigkeit der Ausführung sind die Aufzeichnungen und gestaltung vom architekten freigegeben zu lassen.

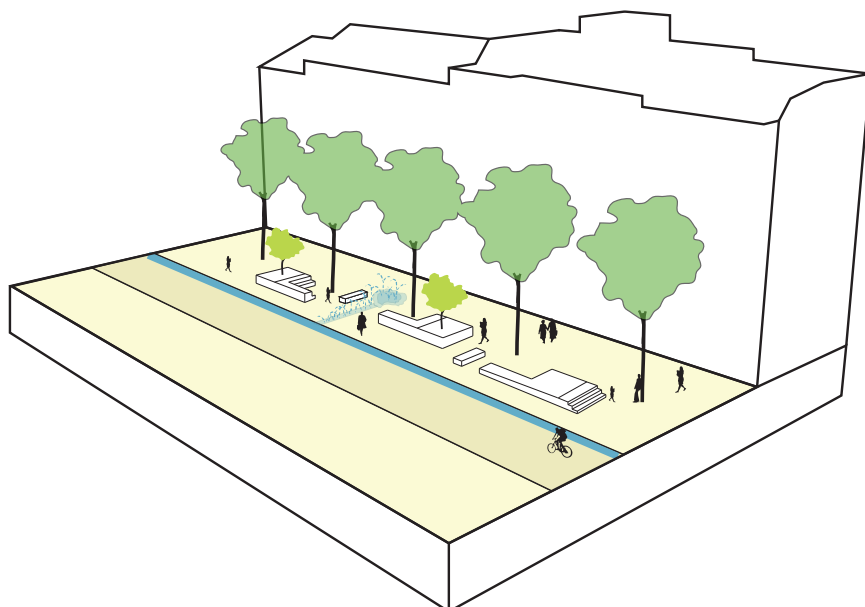


Projectnummer:	0065	Kennzeichen:
Projekttitel:	Gestaltung Marienhilferstrasse Neu	
Auftraggeber:	STADT WIEN, MA 19, Architektur- und Stadtgestaltung	D 
Inhalt:	Dialogmöbel D, Mit Rückenlehne	Bestandsname: 0065-2013(71)-Gartenlampenstiel-Lampe-A-Bag
Material:	Bank: Granit Hartberg grau gelb, Holzauflege s.w. mit MA 28 besprochen	Gezeichnet: MS
Bemerkung:	-	Status: Konzept
Provisorium		P  BUREAU B+B Siedebouw en Landschapsarchitectuur Gedempt Hamerkanaal 96 1021 KR Amsterdam Email bureau@bpjush.nl Telefoon +31 (0)20 623 9801 www.bpjush.nl



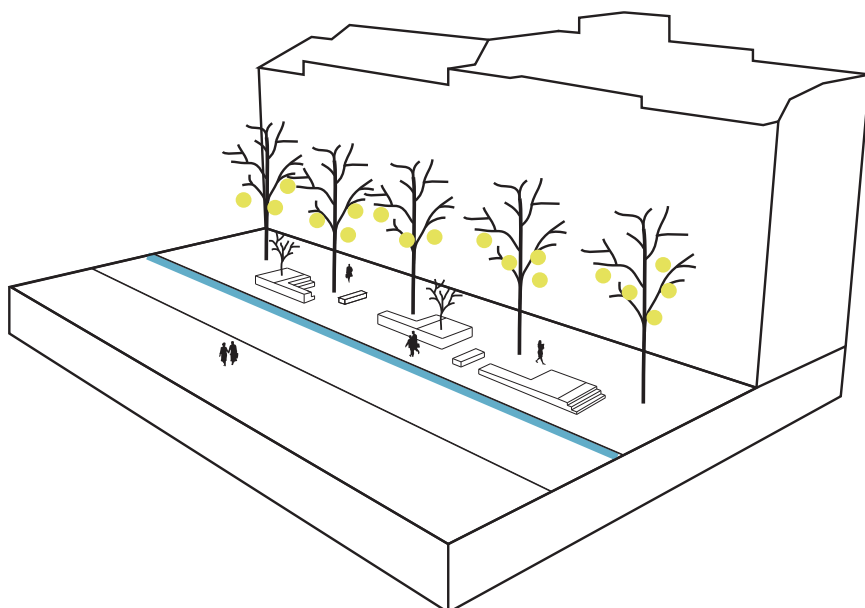
Primavera

A Vegetação arbórea encontra-se em flor ou em início de folhagem.



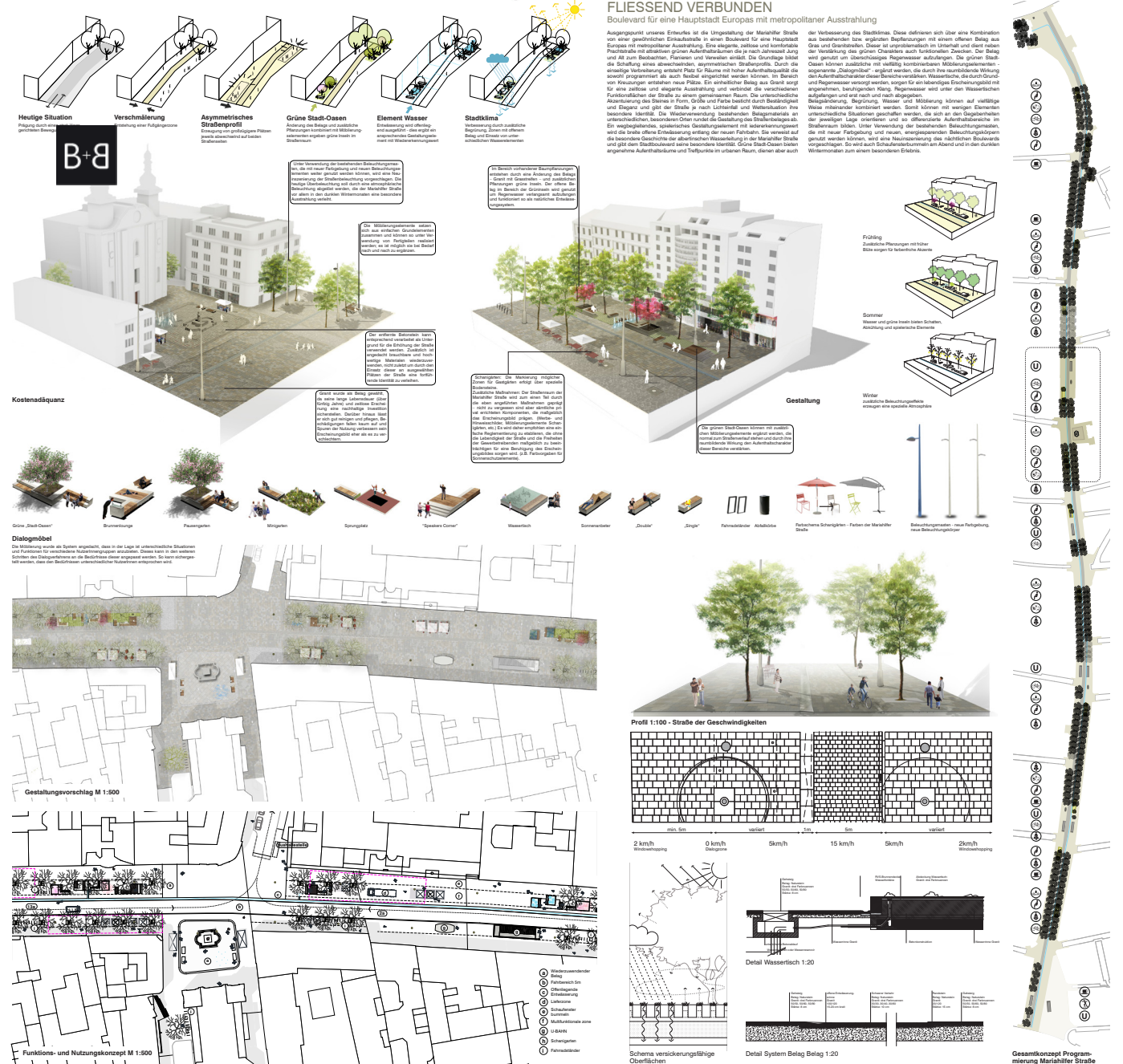
Verão

A Vegetação arbórea encontra-se com a folhagem completa.
O elemento de água dinamiza as zonas de estadia.



Inverno

A vegetação arbórea perde a folhagem.
Elementos decorativos Natalícios invadem a rua.
O pavimento cobre-se de neve.







ANEXO 28

Fases de Construção. 1ª Fase - Maio de 2013

Autoria Gert-Jan Wisse



Autoria Equipa B+B



Fonte: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wien_06_Mariahilfer_Stra%C3%9Fe_065_a_.jpg



ANEXO 28

Fases de Construção. 3ª Fase - Agosto de 2013

Autoria Orso Pitro





ANEXO 28

Fases de Construção. 3ª Fase - Agosto de 2013

Autoria Orso Pitro



Marta Seabra
Rua D. Afonso III n44
3720-851 Oliveira de azeméis
Portugal

August 22, 2013

Certificate of Competence

To whom it may concern,

Marta Seabra, born June 11, 1989, was a trainee in our office from March 01, 2013 till August 30, 2013.

She worked, under supervision on several projects and competitions in landscape design and public space, for example: Winning competition for a neighbourhood park and waterfront and the incorporation of a school and foot-bridge in Utrecht. (together with Next architects, Uytenga architecten and Arup) and the winning competition and development of the main shopping street of Vienna; Maria Hilferstrasse. For the Maria Hilferstrasse Marta was extensively involved in the design of both the conceptual as the detailed planning of the project.

Marta Seabra who is a pleasant personality was a great benefit to the office. She worked with great accuracy and enthusiasm on the projects. Marta works precisely and convincing with several computer programs such as Autocad, Photoshop and Indesign. She proved to be a fast learner who is perfectly able to work within a team as well as independently. Marta would be an asset to any employer and I recommend her for any endeavor she chooses to pursue.

We wish Marta all the best for her future.

Sincerely yours,

Bureau B+B stedenbouw en landschapsarchitectuur bv

J.M. Visser (director)

Estágio curricular

Bureau B+B stedenbouw en landschapsarchitectuur
Amsterdam, Netherlands

Março - Agosto 2013

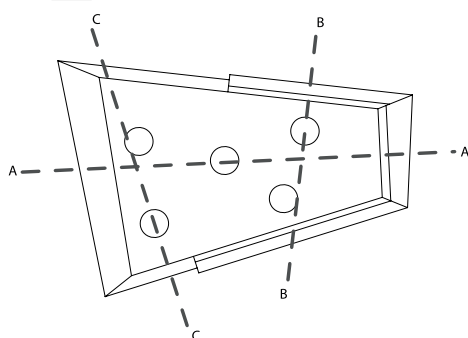
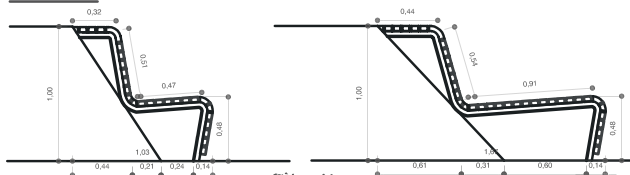


Projecto | Downtown Nieuwegein

Localização | Nieuwegein, Holanda

Equipa de trabalho | Jeanette Fisher e Marta Seabra

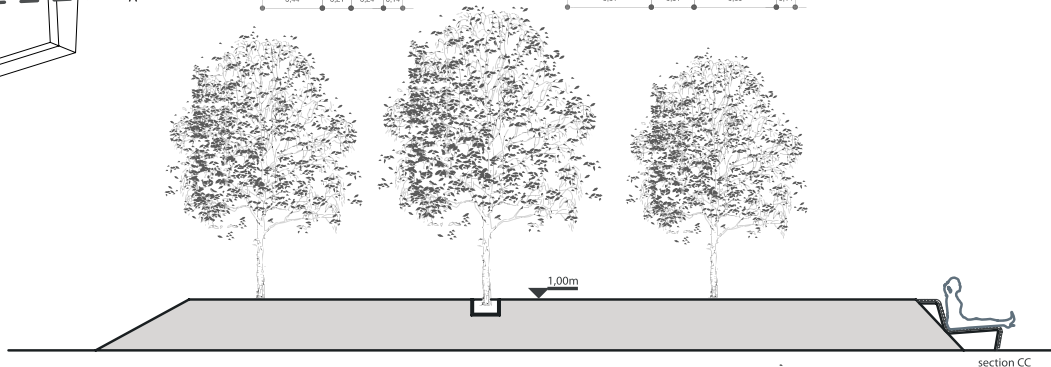
Tarefa Realizada | Detalhes técnicos Bancos

bench detailProject O021 Nieuwegein
marktplein magnolias

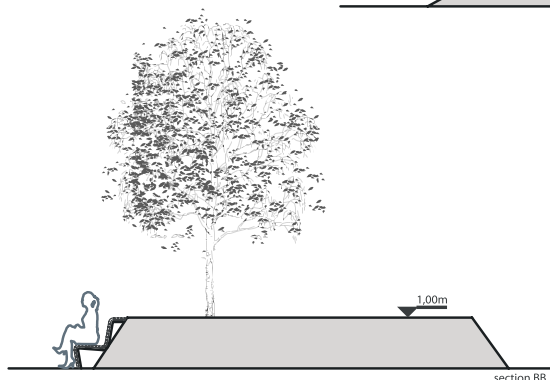
Datum 07.03.2013

Schaal -

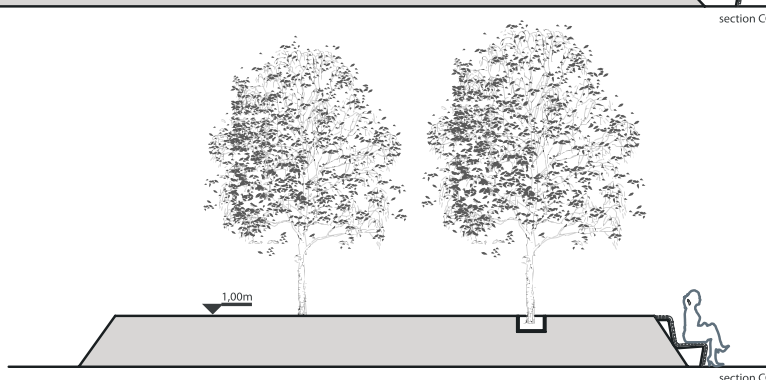
filename O021-20130307 - Benken



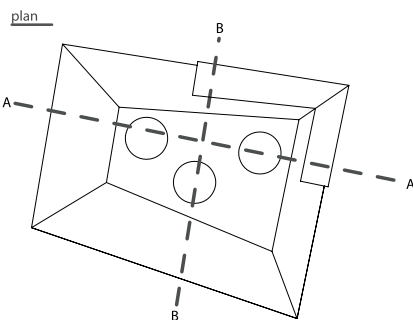
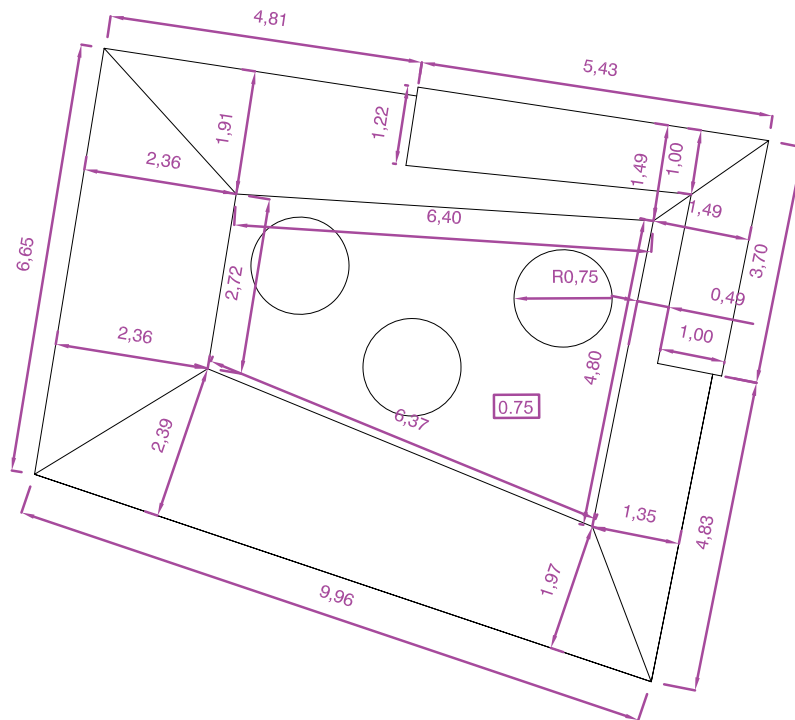
section C



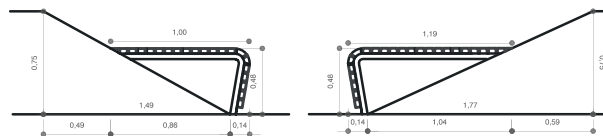
section BB



section C



bench detail



Project O021 Nieuwegein
marktplein magnolia

Datum 07.03.2013
Schaal -
filename O021-20130307 - Benken



Estágio curricular

Bureau B+B stedenbouw en landschapsarchitectuur
Amsterdam, Netherlands

Março - Agosto 2013



Projecto | Victor Hugo Platsoen
Competição Vencedora - 1º Prémio

Localização | Utrecht, Holanda

Equipa de trabalho | Jeanette Fisher, Gert-Jan Wisse e Marta Seabra
Next architects, Uytengaarchitecten, Bureau B+B e Arup

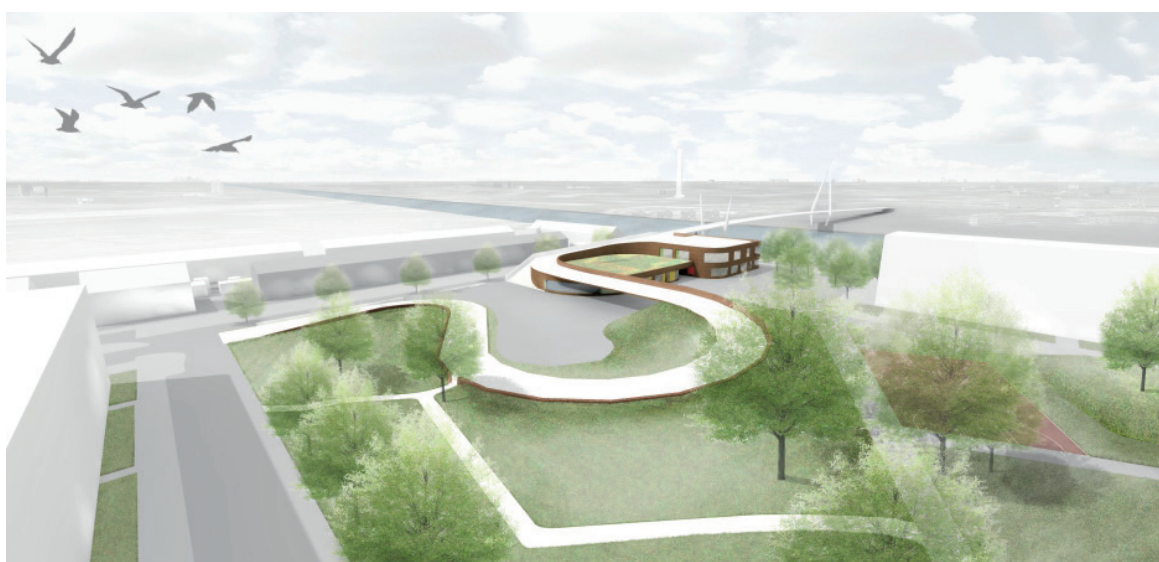
Tarefa Realizada | Estudo e Projecto levado a concurso



Estágio curricular

Bureau B+B stedenbouw en landschapsarchitectuur
Amsterdam, Netherlands

Março - Agosto 2013

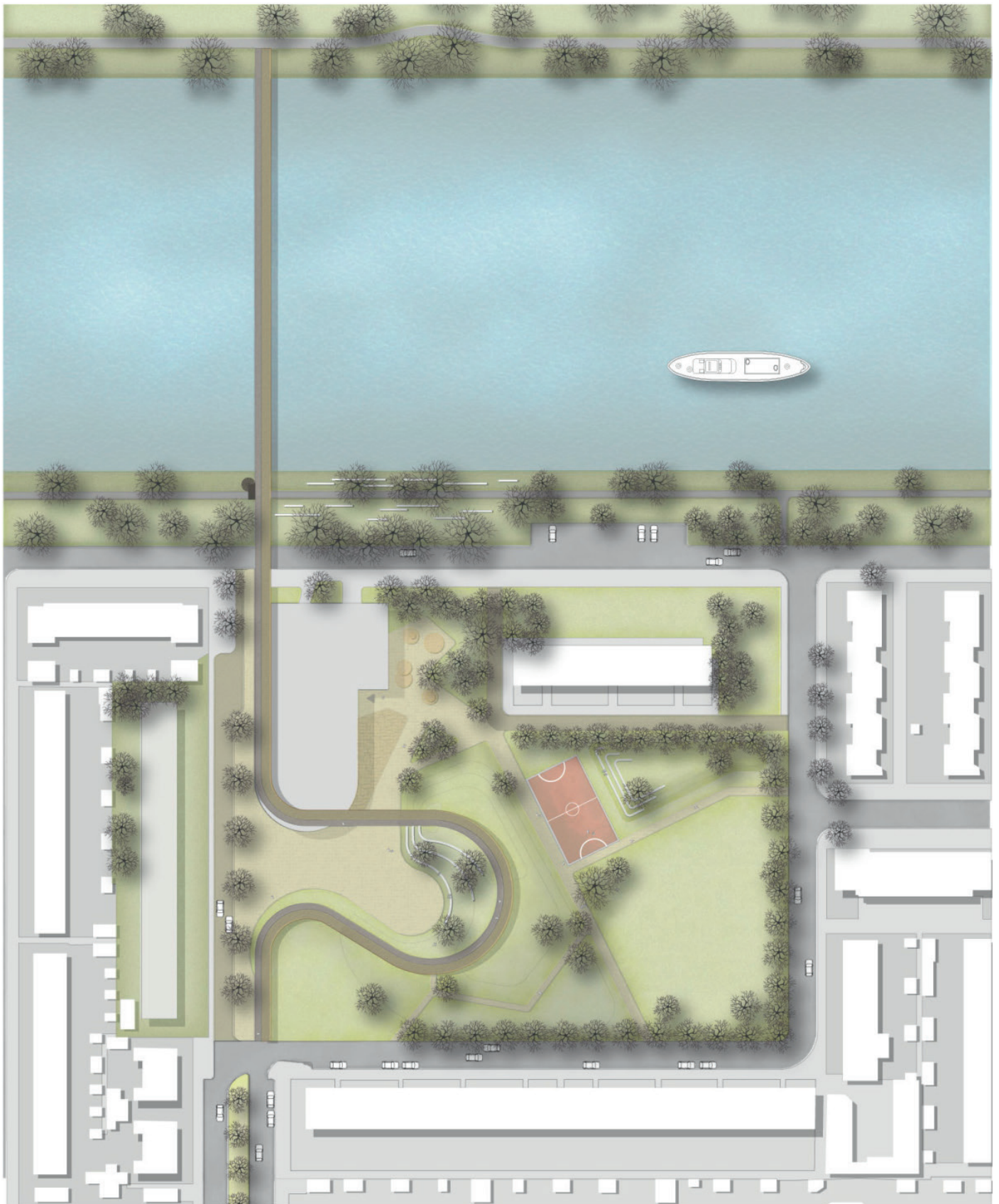


Estágio curricular

Bureau B+B stedenbouw en landschapsarchitectuur
Amsterdam, Netherlands

Março - Agosto 2013

B+B



Estágio curricular

Bureau B+B stedenbouw en landschapsarchitectuur
Amsterdam, Netherlands

Março - Agosto 2013



Projecto | Hoensbroek Heerlen

Localização | Hoensbroek, Holanda

Equipa de trabalho | Frans Boots, Janne van der Bom,
Sandra Zimmerman, Marta Seabra

Tarefa Realizada | Plano de Plantação

*Verbena bonariensis**Salvia brandegei* 'Brandegee Sage'*Salvia clevelandii* 'allen chickering'*Salvia* 'purple rain'*Epilobium californica* fuchsia*Agastache aurantiaca**Agastache foeniculum* 'licore mint'*Agastache* 'tutti frutti'*Agastache rupestris**Echinops bannaticus* 'blue glow'*Eryngium tripartitum**Centaurea gymnocarpa* 'velvet centaurea'*Solidago californica**Solidago rugosa*

Estágio curricular

Bureau B+B stedenbouw en landschapsarchitectuur
Amsterdam, Netherlands

Março - Agosto 2013

B+B

