

CONSTRUIR CIDADE:
EXPLORAR AS TÉCNICAS DE JAN GEHL NA APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO
PÚBLICO NO CARREGADO.





PROJETO FINAL DE ARQUITETURA
2016-2017

ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa

Escola de Tecnologias e Arquitetura

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Mestrado Integrado em Arquitetura

Trabalho de projeto submetido como requisito parcial para obtenção do grau de
Mestre em Arquitetura

Trabalho Teórico: CONSTRUIR CIDADE:
EXPLORAR AS TÉCNICAS DE JAN GEHL NA APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO
PÚBLICO NO CARREGADO.

Orientadora: Alexandra Paio | Professora Auxiliar, ISTAR-IUL, ISCTE-IUL

Trabalho Prático: MERCADO E HABITAÇÃO NO CARREGADO

Tutor: Pedro Pinto | Professor Auxiliar, DINÂMIA'CET-IUL, ISCTE-IUL



Departamento de Arquitetura e Urbanismo

CONSTRUIR CIDADE: EXPLORAR AS TÉCNICAS DE JAN GEHL NA APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO
PÚBLICO NO CARREGADO.

Diana Borges Gabão

Trabalho de projeto submetido como requisito parcial para obtenção do grau de
Mestre em Arquitetura
(Mestrado Integrado em Arquitetura)

Orientador da vertente teórica:
Doutora Alexandra Paio
ISCTE-IUL

Tutor da vertente prática:
Doutor Pedro Pinto
ISCTE-IUL

Outubro 2017



AGRADECIMENTOS

À minha orientadora, Professora Alexandra Paio, acima de tudo pela muita paciência, e por todo o apoio, dedicação e disponibilidade que demonstrou ao longo dos anos.

Ao Professor Pedro Pinto, pela orientação, partilha de conhecimento, claro apoio e paciência que teve todo o ano.

Aos meus amigos, em especial a Maria João, Filipa e João, que me apoiaram, contavam piadas parvas e deram forças quando estas pareciam falhar.

E por último, à minha família, que manteve o nível de loucura que a nossa família precisa, estando também sempre presente e a apoiar quando mais foi preciso.

ABSTRACT

The growth of the urban centres have been promoting the human scale disappearance. The public space becomes a canvas, focused on the cars and inhabited by people. An exemple of this reality is Carregado, in Alenquer, characterized by (dorm hoods), crossed by many speedways that connect Portugal to the local existing logistics enterprizes. The centre is dominated by cars, the public space is practicly unexistent and the services that could generate some liveliness have been trasferred to the periphery, therefore isolating the urban centre.

To provide an answer to these questions, the architects and urban planners have been researching methodologies and alternatives for the analysis and design proposals for the urban centres. A paradigmatic exemple in the study of new solutions is Jan Gehl, who dedicated his professional life to creating and adapting techniques and tools for studying the public space as well as the ways people interact with it.

The challenge given in the course of Final Project of Architecture (FPA) has served the purpose of analyzing the techniques applied by Jan Gehl on his studies and projects about the public space. The study developed in the theoretical strand, partially sustains the decisions made in the projected design for Carregado.

In this sense, the presente study demonstrates how Jan Gehl's techniques may be applied in the methodology of the architectonic design in order to improve the quality of the urban public spaces.

Keywords: Public Space, Carregado, Jan Gehl

RESUMO

O crescimento dos centros urbanos tem promovido o desaparecimento da escala humana. O espaço público torna-se numa tela direcionada para os carros e inabitada pelas pessoas. Um exemplo desta realidade é o Carregado em Alenquer, composto por bairros dormitório, atravessado por vias rápidas que ligam Portugal às empresas de logística que existem na região. O centro é dominado pelo carro, o espaço público é praticamente inexistente e os serviços que poderiam gerar alguma vivência, foram transferidos para a periferia, isolando o centro urbano.

Para dar resposta a estas questões os arquitetos e urbanistas têm investigado metodologias alternativas de análise e desenho de propostas para os centros urbanos. Um exemplo paradigmático no estudo de novas soluções é Jan Gehl, que dedicou a sua vida profissional a criar e adaptar técnicas e ferramentas para se estudar o espaço público e a forma como as pessoas interagem com o mesmo.

O desafio lançado na vertente de Projeto Final de Arquitetura (PFA), serviu de argumento para analisar as técnicas aplicadas por Jan Gehl, nos seus estudos e projetos de espaço público. O estudo desenvolvido na vertente teórica sustenta em parte as decisões de desenho projetual para o carregado. Neste sentido, o presente estudo demonstra como as técnicas de Jan Gehl podem ser aplicadas na metodologia de projeto arquitetónico de forma a melhorar a qualidade dos espaços públicos urbanos.

Palavras Chave: Espaço público, descentralização, Carregado, Jan Gehl



ÍNDICE

Agradecimentos	p. 07
Abstract	p. 08
Resumo	p. 09
Índice de Imagens	p. 13
1 Introdução	p. 18
2 Técnicas de Jan Gehl	p. 24
Contagem	p. 27
Mapeamento	p. 29
Tracing	p. 29
Filme	p. 31
Diário	p. 33
Exemplos da aplicação	p. 34
3 Caso do Carregado	p. 38
Contagem	p. 51
Tracing	p. 63
Tempo de Espera	p. 75
Análise Geral	p. 81
4 Contributos do Estudo para o Projeto no Carregado	p. 84
Redesenhar a Rua Vaz Monteiro, por onde passa a nacional 1	p. 89
Redesenhar o Mercado no Centro e do espaço público de apoio	p. 91
5 Considerações Finais	p. 94
6 Mercado e Habitação no Carregado	p. 100
7 Bibliografia	p. 120



ÍNDICE DE IMAGENS

1- Contagem, Ferramentas para estudo do espaço público- in GEHL, Jan and Birgitte Svarre (2013) – <i>How to Study Public Life</i> . London: IslandPress.	p. 26
2- Mapeamento, Ferramentas para estudo do espaço público- in GEHL, Jan and Birgitte Svarre (2013) – <i>How to Study Public Life</i> . London: IslandPress.	p. 28
3- Tracing, Ferramentas para estudo do espaço público- in GEHL, Jan and Birgitte Svarre (2013) – <i>How to Study Public Life</i> . London: IslandPress.	p. 28
4- Tracing, Ferramentas para estudo do espaço público- in GEHL, Jan and Birgitte Svarre (2013) – <i>How to Study Public Life</i> . London: IslandPress.	p. 30
5- Fotografia, Ferramentas para estudo do espaço público, Carregado [Julho, 2017] Fotografado por Diana Gabão.	p. 30
6- Diário, Ferramentas para estudo do espaço público- in GEHL, Jan and Birgitte Svarre (2013) – <i>How to Study Public Life</i> . London: IslandPress.	p. 32
7- Localização do Carregado em Portugal. Ortofotomapa actual.	p. 40
8- Trânsito no centro do Carregado [Maio, 2017] Fotografado por Diana Gabão	p. 42
9- Contraste entre rural e urbano, Carregado [Maio, 2017] Fotografado por Diana Gabão	p. 44
10- Contraste entre rural e urbano, Carregado [Maio, 2017] Fotografado por Diana Gabão	p. 45
11- Localização da área em estudo no Carregado. Ortofotomapa actual do Carregado.	p. 46
12- Mapa de Serviços na área em estudo, Carregado 2017 - autoria própria	p. 48
13- Mapa de Velocidades na área em estudo, Carregado 2017 - autoria própria	p. 49
14- Mapa de levantamento de Paragens na área em estudo, Carregado, Janeiro de 2017 - autoria própria	p. 52

15- Mapa de levantamento de Paragens na área em estudo, Carregado, Março de 2017 - autoria própria	p. 54
16- Mapa de levantamento de Paragens na área em estudo, Carregado, Maio de 2017 - autoria própria	p. 56
17- Mapa de levantamento de Paragens na área em estudo, Carregado, Junho de 2017 - autoria própria	p. 58
18- Sobreposição dos mapas de levantamento de Paragens na área em estudo, Carregado 2017 - autoria própria	p. 60
19- Mapa de levantamento de Percursos na área em estudo, Carregado, Janeiro 2017 - autoria própria	p. 64
20- Mapa de levantamento de Percursos na área em estudo, Carregado, Março 2017 - autoria própria	p. 66
21- Mapa de levantamento de Percursos na área em estudo, Carregado, Maio 2017 - autoria própria	p. 68
22- Mapa de levantamento de Percursos na área em estudo, Carregado, Junho 2017 - autoria própria	p. 70
23- Sobreposição des Mapas de levantamento de Percursos na área em estudo, Carregado 2017 - autoria própria	p. 72
24- Mapa análise de tempo de espera, Carregado 2017 - autoria própria	p. 74
25- Foto Parque Infantil, Carregado 2017 - Fotografado por Diana Gabão	p. 76
26- Foto de convívio no banco à sombra, Carregado 2017 - Fotografado por Diana Gabão	p. 76
27- Foto de atividade de escuteiros, Carregado 2017 - Fotografado por Diana Gabão	p. 77
28- Foto do movimento pedonal, Carregado 2017 - Fotografado por Diana Gabão	p. 77
29- Foto de atravessamento na passadeira, Carregado 2017 - Fotografado por Diana Gabão	p. 78

30- Foto do movimento pedonal, Carregado 2017 - Fotografado por Diana Gabão	p. 79 p. 80
31- Sobreposição de todas as análises e mapas de estudo, Carregado 2017 - autoria própria	p. 86
32- Esquema conceito das problemáticas do Carregado - autoria própria	p. 88
33- Redesenhar a Rua Vaz Monteiro - Análise e Propostas - autoria própria	p. 90
34- Mercado e Parque Urbano - Propostas - autoria própria	p. 92
35- Análise do espaço público - in PROJECT FOR PUBLIC SPACES (2009). What makes a successful place? [em linha]. New York: Project for Public Spaces. Disponível em : https://www.pps.org/reference/grplacefeat/ [Consult. 16 Junho 2017]	p. 102
36- Localização do Carregado em Portugal. Ortofotomapa actual.	p. 104
37- Análise Eixo Alenquer- Carregado - Indicação de barreiras Urbano, Rural e Industrial - autoria própria	p. 106
38- Localização do Carregado. Identificação das barreiras Urbano, Rural e Industrial. Ortofotomapa actual.	p. 108
39- Análise do Carregado - Indicação de zonas de intervenção - autoria própria	p. 110
40- Análise do Mercado - in PROJECT FOR PUBLIC SPACES (2009). Making your market a dynamic community place [em linha]. New York: Project for Public Spaces. Disponível em : https://www.pps.org/reference/main-street-guide-to-markets/ [Consult. 18 Junho 2017]	p. 112
41- Foto do Mercado de Santa Catarina, Barcelona 2015 - Fotografado por Diana Gabão	p. 112
42- Foto do Mercado de Los Encantes, Barcelona 2015 - Fotografado por Diana Gabão	p. 114
43- Esquema de permeabilidades, Mercado e Parque Urbano - autoria própria	p. 116
44- Planta Projecto do Mercado Piso 0 - autoria própria	p. 116
45- Alçado do Mercado, Parque Urbano e Habitação - autoria própria	



“It is necessary to ask questions systematically and divide the variety of activities and people into subcategories in order to get specific and useful knowledge about the complex interaction of life and form in public space”

(Gehl e Svarre, 2013: 11)

1 | INTRODUÇÃO

A proposta da vertente de Projeto Final de Arquitetura (PFA) do Mestrado Integrado em Arquitetura, do ano lectivo de 2016-2017, do ICTE-IUL, é lançada em protocolo com a autarquia local do concelho de Alenquer, procurando conjugar com o tema “Lugar- Forma”, com o eixo programático catalisador da transformação da ideia “Paisagem” e o “espaço público como infraestrutura”. Explora-se uma leitura crítica das circunstâncias urbanísticas e paisagísticas procurando melhorar a atratividade urbana e a interligar-se entre a paisagem e sistema urbano.

Incidindo na área urbana de Alenquer, onde se sobrepõem o carácter paisagístico, infraestruturas e urbanos formando contrastes entre a imagem tradicional rural com uma urbanização dispersa e informal.

Procura-se explorar o eixo catalisador Alenquer- Carregado pelas suas conexões na paisagem e sistema urbano, focando-se posteriormente no Carregado que será o elemento de estudo da vertente teórica e projetual. Procurando entender-se os fluxos de vida urbana ou falta dela explorando as estratégias de Jan Gehl no estudo e desenho do espaço público, considerando que o Carregado tem um contraste forte entre as infraestruturas Industrial e Logístico, Urbano e Rural.

O Carregado é uma localidade desenhada para o carro como meio de transporte, o que tem afastado as pessoas das ruas e a descentralização de serviços, como o mercado, do centro histórico e recolocação na periferia, modificaram comportamentos na vida social da localidade. O mercado era um ponto estratégico de encontro e convívio das pessoas, com a sua ausência é evidente o decréscimo no movimento no centro do Carregado. A esta situação acresce a forte marca da indústria, que

implementa barreiras que vão crescendo e apropriando-se da zona urbana, demarcando zonas pouco atrativas para a vida urbana.

Neste sentido, o Carregado é marcado por: (1) falta de espaços públicos, que surge da desvalorização do peão em relação ao carro e as barreiras industria/ urbano; (2) rápido crescimento do edificado na zona do carregado, que criou uma lacuna entre as pessoas e a vida no espaço público; (3) urbanização acelerada sem qualquer tipo de pensamento sobre o desenho de espaços com qualidade para as pessoas.

Analisando as técnicas aplicadas por Jan Gehl, nos seus estudos e projetos de espaço público, o estudo pretende compreender quais as técnicas mais indicadas para cada caso e qual a sua aplicação, de forma a melhorar a qualidade dos espaços públicos urbanos. Assim, o estudo começa por identificar diferentes aspetos em espaços existente no Carregado: (1) as características da localidade; (2) características das pessoas que moram ou trabalham na zona e seus comportamentos; (3) os movimentos sociais. Com base nestes resultados, o estudo avança para o desenho de soluções de espaço urbano.

Aplicando-se as técnicas estudadas, pretende-se promover a melhoria da vida urbana no Carregado, reduzindo-se a importância do carro, criando novos espaços públicos e novas centralidades.

Direito a Cidade

Nos últimos 50 anos, a dimensão humana foi seriamente negligenciada no desenho das cidades. A sua desumanização e descaracterização do modo de viver, tem motivado várias áreas disciplinares a perceber o fenómeno e procurar soluções. Para estudar a cidade é necessário compreender a origens das transformações, considerar as tensões entre estas e os habitantes que forma como elas moldam formas de viver o espaço coletivo. Como afirma Lefebvre (2011:19) “O tecido Urbano, não se limita à sua morfologia. Ele é o suporte de um ‘modo de viver’ mais ou menos intenso ou degradado: a sociedade urbana”.

Na cidade, a industrialização surge como motor de transformação da sociedade, emergem problemas relativos ao crescimento e à planificação, bem como as questões referentes ao desenvolvimento da realidade urbana (Lefebvre, 2011). Os investigadores procuram refletir sobre a problemática do urbanismo contemporâneo, considerando as transformações sociais-urbanas, como a divisão física de classes e o tecido urbano cada vez mais encerrado. Com o aparecimento dos ‘novos conjuntos’ e ‘novas cidades’ no pós segunda guerra mundial, o conceito do ‘habitat’ é entendido como espaço social onde se encontravam todas as necessidades sociais encerradas. Como afirma Lefebvre (2011:27) “Toda a realidade urbana perceptível (legível) desapareceu: ruas, praças, monumentos, espaços para encontros”.

Todavia, nos anos setenta “O direito à cidade manifesta-se como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade” (Lefebvre, 2011:134). Os teóricos apontam o direito à cidade não como um simples direito de visita ou o retorno às cidades tradicionais, mas como direito à vida urbana, transformada, renovada. Vida que pressupõe encontros, coletividade, participação, confrontos de diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos dos modos de viver e , também, noção dos ‘padrões’ de coexistência

presentes na cidade. Assim o habitante evidencia-se como sujeito da sua história, questionando a vida quotidiana da sociedade a partir do “espaço”, que traduz as relações desarmonizadas de poder projetadas no território através das praticas sócio-espaciais. Como afirma Lefebvre (2011:109) “a sociedade por definição é espacial, e todos os processos sociais são espaciais, gerando formas espaciais (...) cabe a ‘nós’ resolver essa dupla crise, notadamente ao criar com a nova cidade a nova vida na cidade (...) Nem o arquiteto, nem o urbanista, nem o sociólogo, nem o economista, nem o filósofo ou o político podem tirar do nada, por decreto, novas formas e relações”.

A consciência da importância do direito à cidade, leva à definição de equipas multidisciplinares para encontrar caminhos alternativos para solucionar problemas. Nunca esquecendo que o centro da ação estará na vida social e apenas ela poderá ter a capacidade de criar novas formas e relações. Vários estudos experimentais procuram compreender as implicações e consequências na cidade contemporânea. Esta conjuntura, coloca várias questões aos estudos em curso: “Quais são, e serão os locais que socialmente terão sucesso? Como detectá-los? Segundo que critérios? Quais são os ritmos de vida quotidiana que se inscrevem, se escrevem, se prescrevem nesses espaços ‘bem sucedidos’, isto é, nesses espaços favoráveis à felicidade?” (Lefebvre, 2011:110).

Neste enquadramento, o Carregado é um exemplo paradigmático de um assentamento urbano desenhado para o carro como meio de transporte, o que tem afastado as pessoas do espaço público coletivo. O núcleo urbano é marcado por: (1) falta de espaços públicos, que surge da desvalorização do peão em relação ao carro e as barreiras industria/ urbano; (2) rápido crescimento do edificado na zona do carregado, que criou uma lacuna entre as pessoas e a vida no espaço público; (3) urbanização acelerada sem qualquer tipo de pensamento sobre o desenho de espaços com qualidade para as pessoas.

Consequentemente, no âmbito do projeto final de arquitetura no ISCTE-IUL, aproveitou-se a oportunidade académica para utilizar e testar a eficácia de um conjunto de instrumentos e técnicas que permitissem o desenho de uma solução para o Carregado segundo princípios que coloquem as pessoas que habitam a cidade em primeiro plano. Ou seja, ganhar a batalha de fazer as nossas

ciudades habitáveis, seguras, sustentáveis, saudáveis. “Now, after many years, a great deal of knowledge has been amassed on the connections between physical form and human behavior. We have extensive information about what can and should be done. At the same time cities and their residents have become very active in crying out for people-oriented city planning” (Gehl, 2010: X).

O presente texto apresenta, uma breve, reflexão sobre o processo adotado no estudo teórico e prático, ainda em curso, e os resultados obtidos até ao momento.

2 | TÉCNICAS DE JAN GEHL

O arquiteto dinamarquês Jan Gehl é uma referência a nível mundial em temáticas referentes ao desenho urbano e intervenção em espaços públicos. O autor de múltiplas publicações, tem desenvolvido a sua atividade como projetista, consultor e professor de design urbano. Os seus estudos teóricos e práticos sobre o desenho e uso do espaço público nas cidades, têm alertado os investigadores para a importância do nível da rua e a sua relação com o piso térreo dos edifícios existente no seu limite.

As abordagens passam por analisar o espaço entre edifícios, expandido o estudo para os espaços circundantes do edifício e os espaços livres nas cidades. Os seus livros demonstram o seu pensamento e relatam as diversas práticas, como *Life Between Buildings*(1987), *Public Spaces Public Life* (2004), mais relacionado com a relação social do espaço nas cidades, e *New City Spaces* (2008). Gehl defende que as atividades em espaços públicos não deveriam ser introduzidas à força, nem criados espaços obrigatórios para determinadas funções. O espaço público deve ser desenhado de forma convidativa para as atividades que as pessoas quiserem fazer, permitindo assim uma interação entre as pessoas e o espaço coletivo. Citando Gehl & Svarre (2013:83) “uma coisa é ler e estudar teorias sobre o comportamento das pessoas nos espaços públicos, mas a verdadeira descoberta desse comportamento requer uma observação direta em campo”. No entanto, sem contradizer a declaração anterior, o estudo das técnicas utilizadas por Gehl, no estudo de diferentes espaços com diferentes propósitos, é fundamental para perceber quais as técnicas mais indicadas às características dos espaços públicos que propomos estudar para redesenhar e/ou requalificar.



Imagem 01: Contagem, ferramentas para estudo do espaço público

Existem várias ferramentas que permitem o registo e análise da interação entre espaço público e vida urbana (estímulos e comportamentos). Neste texto vamos descrever algumas delas, como são: (1) contagem; (2) mapeamento; (3) percursos e fluxos ; (4) fotografia ou filme; e (5) Diário. A opção tem que se ter sempre em função do estudo que se pretende realizar, tendo em conta: objetivos, orçamento, tempo e condições do local.

Contagem

A contagem pretende identificar o tipo de pessoas (morador, familiar, trabalhador, etc.) que tem ligações com o local em estudo (Imagem 1). A caracterização das pessoas pode representar-se em estímulos culturais, que explicam certos movimentos e comportamentos. A técnica não é apenas a definição do número de pessoas mas também os elementos que a distinguem: género, idade, sector em que trabalha, nacionalidade, nível literário, agregado familiar, etc. A informação é complementada com dados estatísticos, INE /Censos, ou a inquéritos, identificando-os percentualmente.

A contagem em campo pode ser uma ferramenta, essencial para identificar a quantidade de pessoas que realizam determinadas tarefas ou ações, como por exemplo: ir as compras, conversar, passear, etc. Combinando com a ferramenta com a seguinte, o mapeamento, consegue-se identificar zonas estratégicas para um estudo mais preciso.

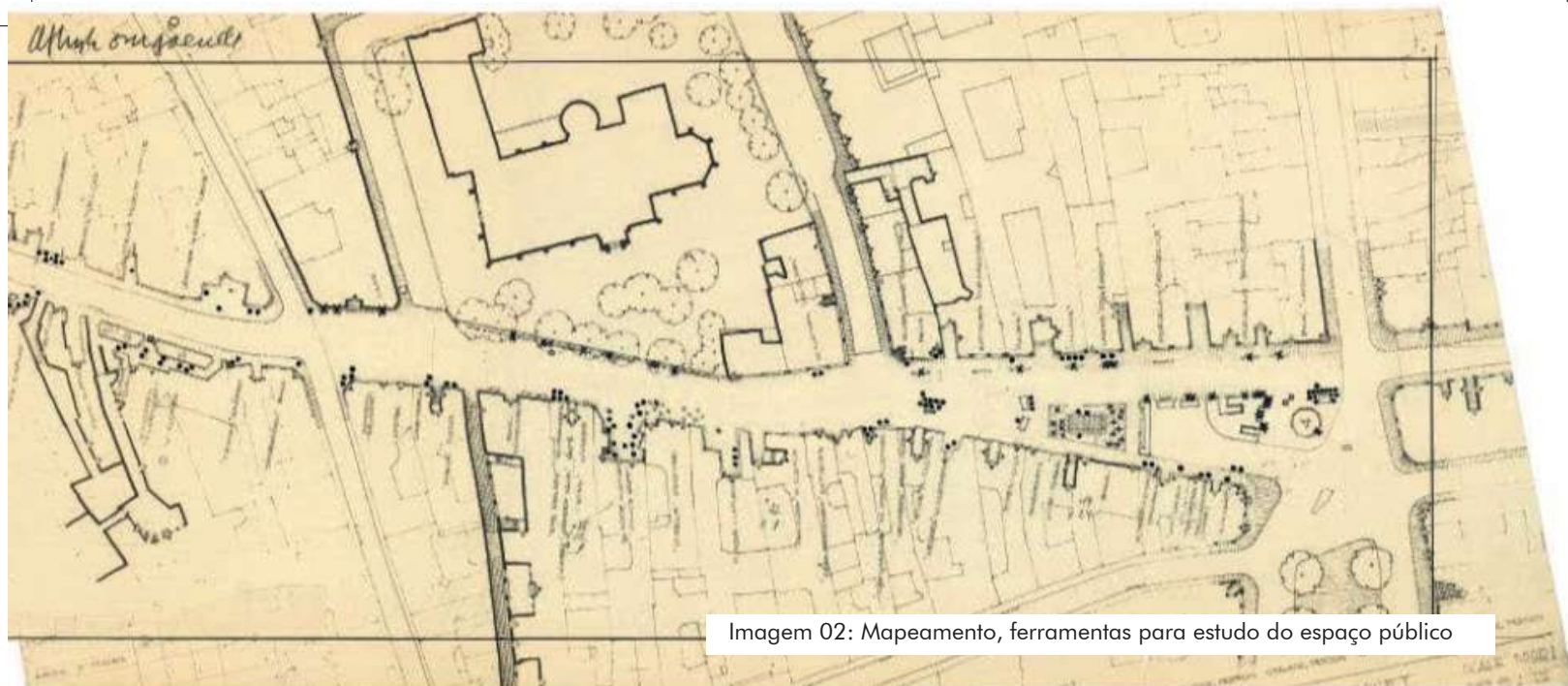


Imagem 02: Mapeamento, ferramentas para estudo do espaço público



Imagem 03: Tracing, ferramentas para estudo do espaço público

Mapeamento

O mapeamento identifica comportamentos das pessoas em relação ao local a escala reduzida. Permite entender onde as pessoas param, a que altura do dia e do ano, tendo em atenção a hora e a temperatura. Desta forma, é possível reconhecer locais estratégicos de paragem. No estudo realizado na praça Popolo, (Itália, 1965) (Imagem 2), Gehl identifica, com a utilização de pontos no mapa, os locais de passagem e paragem das pessoas. A aplicação da técnica permitiu perceber que as pessoas atravessavam a praça pelo seu centro e elegiam cuidadosamente os limites circundantes para atividades mais estáticas. Estudos como este demonstram a importância dos limites dos espaços, como são vividos, e, por estes serem lugares menos expostos, possibilitam uma visão mais ampla do espaço e do que nele acontece. Com esta ferramenta conseguimos estudar com maior precisão a vivência estática nos espaços públicos e como é feita a sua interação (Gehl, Svarre, 2013).

Tracing

A identificação de movimentos e fluxos (Tracing) prende-se com o comportamento das pessoas relativamente ao movimento em espaços públicos, ou seja, os caminhos que as pessoas escolhem fazer em determinado lugar e o tempo que demoram (Imagem 3). A técnica dá atenção às diferentes velocidades praticadas pelas pessoas, isto é, se estas estão de passagem implica andar mais depressa, se estão a passear o ritmo é mais lento.

Nesta análise compreende-se se as pessoas usam realmente os caminhos traçados pelo desenho do espaço público ou se fazem percursos de pé-posto (Imagem 3), captam-se os trilhos urbanos. Um exemplo de um meio utilizado neste sentido são as câmaras de filmar que vão captando esse fluxo humano. A técnica tem sido importante, por exemplo, para perceber se as passeadeiras estão localizadas no local certo, se a prioridade é dada ao carro ou ao peão considerando tempos de espera nos semáforos. Nos percursos testes pretende-se interpretar a prioridade existente no espaço em estudo, analisando o tempo que se demora e o tempo que se está à espera da mudança de cor num semáforo, quem é mais importante neste espaço, os carros ou as pessoas. Percorrendo os caminhos mais usados pelas pessoas e anotando todos os tempos: o tempo que se anda e o tempo que se está parado no



Imagem 04: Tracing, ferramentas para estudo do espaço público



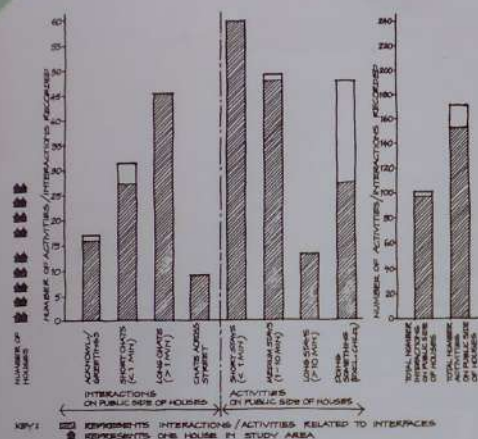
Imagem 05: Fotografia, ferramentas para estudo do espaço público

semáforo. Algo desnecessário para o carregado, visto não existir semáforos e regra geral os carros até cumprirem a prioridade dos peões na passadeira (Gehl e Svarre, 2013).

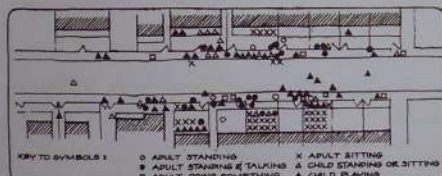
Nos registos do movimento e fluxos procura-se compreender padrões de comportamento ou facilidades de passagem. Percebendo que ruas ou caminhos são mais usados, também se podem registar pistas de vivência, se o local é tranquilo ao ponto das pessoas trazerem mobília para a rua e viverem mais a rua, ou ruas tão pouco movimentadas que não se tem registo de vida. Por outro lado, também, se pode compreender quando um objeto tem um uso diferente do pretendido de forma a compreender tendências. Como, por exemplo, as marcas de Skate num banco de jardim. Gehl demonstra a aplicabilidade desta técnica numa Praça em Copenhaga (Dinamarca, 1968), onde a partir de rastros deixados na neve define o percurso realizado pelas pessoas ao atravessar a praça ao longo de 24 horas. Quando se compararam os diferentes padrões realizados em diferentes alturas do dia, Gehl percebeu que os padrões mudavam. Durante a noite a praça era atravessada pelos seus limites pois eram mais iluminados, procurando, assim, evitar o centro da praça que seria bem mais escuro. Esta constatação remete-nos para o sentido de segurança das nossas cidades (Gehl e Svarre, 2013). Como desenhistas de espaço público que se quer ocupado e vivido estes elementos são muito importantes.

Filme / Fotografia

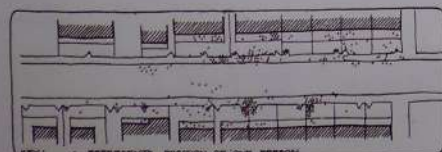
Outra técnica de análise é a utilização de fotografia ou filmagens para criar um arquivo sobre comportamento humano em espaço público. É corrente dizer que uma fotografia pode explicar mais do que muitas palavras. O registo pode também ser uma forma de obter informação para interpretar mais tarde em outros contextos (Gehl e Svarre, 2013). Enquanto pela fotografia podemos demonstrar comportamentos estáticos, o filme é importante para compreender movimentos. Combinando, por exemplo, as técnicas de mapeamento com filmagens, no estudo de uma praça, é possível identificar os pontos de ocupação do espaço pelas pessoas e quais os estímulos externos que influenciam o seu comportamento. Como por exemplo, a procura da sombra no verão e a procura do sol no inverno (Whyte, 1980; Gehl e Svarre, 2013).



HISTOGRAM SHOWING INCIDENCE OF INTERACTIONS & ACTIVITIES - SUN. 8:00-6:30



MAP A SHOWING POSITIONS OF ALL PEOPLE IN AREA AT 38 PREDETERMINED TIMES ON SUNDAY & WEDNESDAY



MAP B SHOWING POSITIONS OF PEOPLE PERFORMING INTERACTIONS & ACTIVITIES - SUNDAY 8:00-6:30

POPULATION INFORMATION

- APPROX. ESTIMATED INCOME: MEDIUM
- NATIONAL GROUPS: GREEK (3 HOUSES), AUSTRALIAN (3 HOUSES)
- PREDOMINANT SOCIAL STRUCTURES: FAMILIES WITH SMALL CHILDREN (GREEKS) & SOME COUPLES (AUSTRALIANS)

ASPECTS OF STREET ACTIVITY NOT SHOWN ON MAPS

- BETWEEN 8:30AM AND 6:30PM ON SUNDAY THERE WERE:
- 82 ARRIVALS IN OR DEPARTURES FROM THE STUDY AREA MADE BY ADULT PEDESTRIANS
 - 23 INTRA-AREA VISITS (ONE WAY) MADE BY ADULTS
 - 71 ADULT PEDESTRIANS PASSING THROUGH STUDY AREA WITHOUT PERFORMING INTERACTIONS OR ACTIVITIES
 - 191 MOTOR CARS OR BIKES PASSING THROUGH STUDY AREA
 - MANY CHILDREN PLAYING ON PUBLIC SIDE OF HOUSES

LIST OF ACTIVITIES ON SUNDAY

- SHAKING MAT
- CARVING POTPLANTS
- PICKING FLOWERS
- RAKING FRONT GRASS
- WATERING GARDEN
- GARDENING
- SWEEPING FRONT PATH
- SWEEPING FOOTPATH
- SUPERVISING CHILDREN
- LOOKING THROUGH FENCE AT FLOWERS
- TAKING GRAPES TO NEIGHBOUR
- WALKING DOGS
- SITTING ON VERANDAH SEATS
- SITTING IN GATEWAY
- SITTING ON FENCE
- LEANING ON FENCE/GATE
- WASHING CAR
- MENDING CAR
- CHECKING LETTER BOX
- SHUTTING SIDE GATE
- PLOPPING IN & OUT OF FRONT DOOR
- FLOORING TINY PAPERS INTO SUTTER WITH WALKING STICK

EXCERPTS FROM SUNDAY DIARY

- 1:59 FIVE KIDS ARE NOW SITTING IN NR 12, THERE IS A CHAISE LONGUE ON THE VERANDAH. KIDS ON AND AROUND IT.
- 2:06 MRS NR 12 COMES OUT, CHATS WITH KIDS, GOES INTO NR 10, DOES NOT KNOCK, WALKS STRAIGHT IN.
- 2:26 MRS NR 10 HAS BEEN TALKING FOR THE LAST HALF HOUR FROM HER VERANDAH ACROSS ROAD TO 2 LADIES IN NR 13, ALSO TO MRS NR 20.
- 2:47 LADY BLUE JUMPER WALKS THROUGH FROM NORTH & INTO 12. COMES OUT OF 12 INTO 10, WALKS STRAIGHT IN, RINGING BELL ON THE WAY.
- 12:06 3 MEN TALKING AT NR 13. 2 IN GARDEN, 1 ON FOOTPATH. MAN ON FOOTPATH EDGING AWAY STILL CHATting.
- 12:10 MAN STILL EDGING AWAY. MAN HALFWAY DOWN NEXT-DOOR FENCE - STILL CHATting.
- 12:13 MAN FINALLY WALKS OFF. ONE OF GARDEN MEN GOES NEXT DOOR, THE OTHER STAYS LEANING ON FENCE 13.
- 2:34 V. OLD LADY 17 SWEEPS FRONT VERANDAH. PUTS BROOM OVER GATE AND SWEEPS FOOTPATH A BIT (STILL STANDING IN GARDEN). LOOKS UP & DOWN. STOPS SWEEPING & JUST STANDS THERE. (10 MINS)

Imagem 06: Diário, ferramentas para estudo do espaço público

Diário

As técnicas são apoiadas por um diário, que é uma forma de registrar notas detalhadas do local. Este procedimento permite a documentação da informação de forma mais dinâmica, pois existem várias técnicas mais estáticas. Um exemplo, é a documentação sobre a interpretação que temos do espaço público e como essa interpretação vai mudando consoante o vamos conhecendo melhor (Gehl e Svarre, 2013). O diário permite também apontar pormenores ou ideias que vão surgindo ao longo do processo. Estas notas possibilitam compreender melhor ou relembrar algo que não está identificado nos outros estudos. Para se entender melhor a importância do registo em diário, vejamos o caso de um estudo realizado por estudantes de Arquitetura em Melbourne (Austrália, 1976). O método foi utilizado por forma a documentar as experiências observadas numa pequena área, uma rua rural de 100 metros. Ao longo de 24h, recolheram anotações de todos os acontecimentos realizados no local, considerando todo o espaço público e abrangendo os quintais. Sempre que uma pessoa aparecia na rua, anotava-se o género, a idade, de onde e para onde ia. Em seguida, registava-se o tipo de atividade (ex: atividade social - conversar, brincar, etc) e o tempo despendida na mesma. Uma curiosidade deste estudo, foi a possibilidade de quantificar os pequenos gestos sociais realizados pelas pessoas, como acenar, cumprimentar, virar cabeças, etc (Gehl e Svarre, 2013).

Exemplos destas aplicações

As ferramentas de estudo do espaço público podem ser ajustadas de forma a se adaptarem as necessidades e contexto de cada localidade. Com estes 3 exemplos, procura-se exemplificar como as ferramentas permitem ser mutáveis às necessidades de estudo, e como se retira informação dessas análises. (Gehl, Svarre, 2013)

Várias Boas Razões

No estudo realizado por Jan Gehl em Itália e na Dinamarca, entre 1965 e 1966, perceberam que sempre que se perguntava a uma pessoa qual a razão para terem ido para o espaço público, estas respondiam sempre que tinham coisas para fazer fora de casa. Apesar desta procura por uma racionalização a vivência em espaços públicos, muitas vezes a razão é simplesmente esta lá, conviver, ser visto e dar a ver. O tal contacto social mesmo que não seja físico (Gehl e Svarre, 2013). Este tipo de procura do uso do espaço público numa perspectiva social, de ver e ser visto, é possível de analisar a partir de fotos e de mapeamentos.

Fachadas Activas ou Passivas

é importante desenhar o espaço público de forma a trazer as pessoas para a rua, através do estudo dos seus limites e como estes podem ser vividos e recebidos pelas pessoas que os habitam. Um desses limites é a tendência que o ser humano tem de visualizar o que se encontra ao nível dos seus olhos, e nos edifícios isso representa o nível da rua. Tornando as fachadas nos elementos de maior ligação visual com o peão. Vários estudos indicaram que os limites de transição entre o edifício e o espaço público, influenciam as atividades que nele se realizaram. Um estudo realizado em várias cidades de Copenhaga (Dinamarca, 2003) por Jan Gehl e uma equipa de estudantes de Arquitetura Dinamarqueses, procuraram ruas com diferentes identidades de fachada, uma zona da rua com fachadas mais abertas e ativas, com contacto entre dentro e fora do edifício, mas na mesma rua, um pouco mais a baixo, a rua era mais fechada, com fachadas inativas e as poucas janelas ou portas que existiam eram opacas ou fechadas, sem qualquer ligação com o interior do edifício. Registou-se a atividade realizada a partir da contagem de passantes, a sua velocidade, quantos viravam a cabeça na direção das fachadas, quantos param para observar ou entraram nas lojas e quanto tempo duravam as suas atividades no passeio. Este estudo demonstra que as fachadas influenciam a vivência das pessoas, havendo muito mais atividade em frente de fachadas ativas do que em frente de fachadas fechadas. As pessoas andam mais devagar, observam as lojas, param com mais frequência, mas a parte mais interessante é que também é a frente destas fachadas que acabam por acontecer outras atividades não relacionada com as fachadas, pois as pessoas tendem a parar de frente para estas fachadas quando falam ao telefone, ajustar os sacos, etc. Ou seja, as pessoas interagem mais nos espaços em que as fachadas são ativas (Gehl e Svarre, 2013).

Medir o Medo e Receio

Em localidades com forte impacto rodoviário é importante perceber o impacto deste na vida do espaço público e como se pode alterar a relação carros-pessoas. Com base no estudo realizado por equipa de estudantes de Arquitetura de Melbourne (Austrália, 1978) segundo a coordenação de Gehl, procurou-se perceber o comportamento dos peões em ruas com diferentes tipos de tráfego rodoviário.

O estudo de Gehl estudou três tipos de rua: Ruas com tráfego rodoviário e passeios; ruas para peões com tráfego rodoviário controlado; e ruas totalmente sem carros. Usando métodos que registassem o comportamento das pessoas, conclui-se que as ruas sem carros permitiam uma maior abrangência de atividades envolvendo todas as idades. As ruas com tráfego rodoviário e passeios eram muito barulhentas, poluídas e os peões sentiam-se muito inseguros. As ruas de trânsito controlado revelavam várias limitações as atividades sociais. Uma das questões estudadas foi o quanto seguros se sentiam os peões, nas diferentes ruas, pois foi identificado que as crianças tinham dificuldade em andar livremente nas diferentes ruas. Através do registo do número de crianças com menos de 6 anos, que andavam sozinha ou de mão dada, percebeu-se que nas ruas com carros aproximadamente 85% das pessoas mantinha as crianças agarradas, ao contrário das ruas sem carros, em que as crianças passeavam livremente (Gehl e Svarre, 2013).



3 | CONSTRUIR CIDADE PARA AS PESSOAS: O CASO DO CARREGADO

O Carregado é uma Freguesia situada no concelho de Alenquer e tem aproximadamente 14000 habitantes. Encontra-se a 30 minutos de Lisboa e é atualmente servida por vários meios de transporte (Imagem 7).

De origem rural, o Carregado era composto por várias quintas que foram dando lugar a zonas urbanas e industriais. Hoje é, claramente, uma freguesia com uma forte presença industrial, comercial e urbana. Esta situação prende-se essencialmente graças a sua localização,: (1) por se encontrar no cruzamento da Estrada Real Lisboa-Caldas da Rainha e Lisboa-Santarém; (2) a sua proximidade ao porto fluvial que fazia a ligação Lisboa-Portas do Rodão; (3) a Proximidade da 1º linha de Caminhos de Ferro que fazia o trajeto Lisboa-Carregado. As infraestruturas rodoviárias, fluviais e ferroviárias permitiram que as empresas encontrassem neste território o cenário ideal para se instalarem e beneficiar do escoamento rápido dos produtos para todo o país.

Nos nossos dias, a localização continua a ser um potencial de atração de indústrias, principalmente logísticas, mas, também, de famílias que procuram uma habitação mais acessível, principalmente, com a construção do grande nó que liga as Auto Estradas A1 (principal eixo de ligação Lisboa-Norte), com a A10 (ligação Sul pela ponte das Lezírias), e também pelo nó da Nacional 1 e Nacional 3, pelo centro da freguesia. Um dos crescimentos populacionais mais significativos do Carregado foi durante a construção da Expo 98, altura em que surgiu o Bairro da Barrada como forma de albergar trabalhadores que viram no Carregado uma casa a baixo preço e boa localização tanto em deslocações de comboio como de carro.

CARREGADO



Imagem 07: Carregado, Localização em Portugal

Segundo o Instituto Nacional de Estatística (INE) o Carregado, em 2011, tinha uma população de aproximadamente 11707 pessoas. Na atualidade rondam as 14000 pessoas, o que demonstra um crescimento da população residente. Em 2011, foi identificada uma população homogênea com 51% de Mulheres e 49% de Homens. Já na sua representação demográfica foi identificado pelo INE ainda relativamente a 2011, que 20% da população encontra-se entre os 0 e os 14 anos, 12% entre os 15 e os 24 anos, 58% entre os 25 e os 64 anos e 10% da população com 65 ou mais anos. Estes dados ainda indicam algum crescimento populacional gradual. Relativamente a empregabilidade, o Carregado teria em 2011 uma taxa de desemprego de 13%, fruto ainda de uma presença rural no território associada ao trabalho agrícola das vindimas e outros que representam uma sazonalidade na empregabilidade local.

Embora a área industrial esteja em crescimento, tal como, o aparecimento de novos bairros residenciais, a ruralidade ainda esta bem presente pelas quintas que rodeiam o Carregado. Sendo, muitas vezes estas que vão criando uma barreira e impedindo o crescimento da freguesia. A consequência é a densificação do centro.

No Carregado podemos encontrar várias atividades e equipamentos públicos para servir a população, como, por exemplo, Biblioteca, Centro Desportivo, Centro Novas Oportunidades, Escuteiros, Igreja, Rancho Folclórico, Igreja Matriz e Centro Social Paroquial.

A localização privilegiada faz com que a freguesia tenha numa forte preponderância rodoviária, sendo o carro o elemento com mais força dentro da localidade, não só pelo atravessamento das duas estradas nacionais, como a forte presença das empresas de logística. A espera realizada pelos camiões que trabalham para as empresas logísticas locais, é feita nas ruas do Carregado. É frequente observar camiões encostados nas ruas principais e nacionais. A presença do carro, também é demonstrada pelo constante estacionamento em 2º fila ou pela velocidade praticada.

Os bairros residenciais podem caracterizados como 'Dormitório', porque uma parte significativa da população trabalha em Lisboa e utiliza o carro como meio de transporte. Esta situação faz com que em vários períodos do dia o trânsito rodoviário seja muito elevado.



Imagem 08: Trânsito no centro do Carregado

Uma das características do Carregado é também o comércio, alimentado por um grande centro comercial, Campera Outlet Shopping, na saída do carregado a caminho da Azambuja, e por vários hipermercados na estrada que liga o Carregado a Alenquer (Nacional 1), como o Continente, Pingo Doce, Lidle, Intermaché, Bricomaché e Aldi. A distância destes do centro, implica que as deslocações dependam do carro, tendo tanta escolha na distância de uma curta viagem de carro e tão pouca oferta no centro do Carregado.

A decisão municipal de descentralização de serviços, como, por exemplo, a transferência do mercado do centro histórico para a periferia, modificaram comportamentos na vida social da localidade. As pessoas preferem deslocações rápidas de carro diretamente para um dos hipermercados, fazendo com que se afastem ainda mais o mercado e a sua atividade social. O mercado no centro é normalmente um ponto estratégico de encontro e convívio das pessoas e, com a sua ausência, é evidente o decréscimo do movimento no centro do Carregado. A esta situação acresce a forte marca da indústria, que implementa barreiras que vão crescendo e apropriando-se da zona urbana, demarcando zonas pouco atrativas para a vida urbana e trazendo tráfego desorganizado de diferentes escalas e com estacionamento caótico.

A inexistência de espaços verdes urbanos ou espaços públicos amplos o suficiente para albergar atividades sociais ou simples encontros, leva as pessoas a procurarem pontos como o Centro Desportivo e Centro Novas oportunidades para convívio ou como ponto de encontro. Tendo consciência que o cruzamento das estradas nacionais afasta as pessoas de conviverem nas ruas ou mesmo de as atravessarem.



Imagem 09: Contraste entre rural e urbano, Carregado



Imagem 10: Contraste entre rural e urbano, Carregado



Imagem 11: Localização da área em estudo no Carregado

Tendo consciência de todo este contexto, foram analisadas e aplicadas várias técnicas de Jan Gehl para o estudo do espaço público, com o objetivo de projetar espaços que possam melhorar a qualidade de vida dos habitantes do Carregado. Para tal, foram definidas várias etapas para o estudo. A primeira etapa consistiu em realizar uma análise precisa ao local. Começando por localizar proximidades, transportes e facilidades de deslocação. De seguida foi realizada uma caracterização das suas funções e serviços, percebendo assim se as pessoas vivem o local, trabalham, frequentam as escolas ou se apenas usam como dormitório. Recorrendo as técnicas de Jan Gehl para o estudo do espaço público, será feito um levantamento para se poder prosseguir com a sua análise. Por fim, procura entender-se onde seria possível intervir e como de forma a se poder trazer o espaço público de volta as pessoas.

No contexto do Carregado, depois de analisar numa escala mais alargada, foi identificado o Bairro 25 de Abril (Imagem 11) como o local de estudo de áreas reduzidas e específicas, o que permitiu, a outra escala, identificar pontos onde as pessoas param, onde escolhem ficar de pé e quais os bancos mais escolhidos. Bem como, mapear as atividades mais estáticas realizadas nas áreas em estudo, recorrendo a utilização de ferramentas como a fotografia ou o registo diário de forma a complementar a informação recolhida. A observação diária registou sempre o dia e hora, quantificando as pessoas que passavam e permaneciam no local e onde, sendo realizados levantamentos de 10 minutos para se ter uma noção mais espontânea do ritmo diário.



Imagem 12: Mapa de Serviços

-  Mercado
-  Jardim
-  Comercio Local
-  Lojas
-  Farmácia
-  Biblioteca
-  Campo de Jogos
-  Igreja

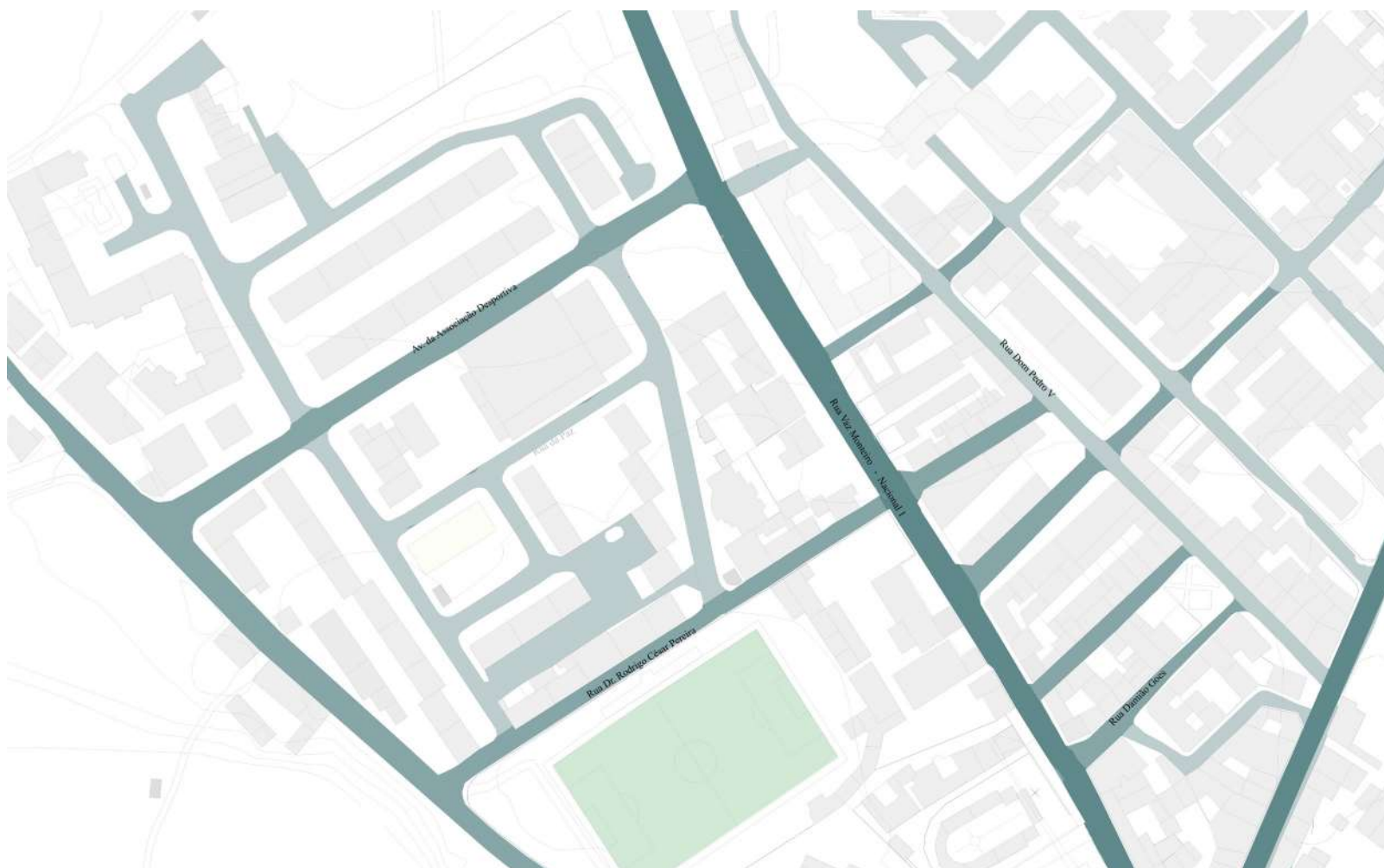


Imagem 13: Mapa de velocidades

- Ruas com tráfego e velocidade Elevada
- Ruas Secundárias
- Ruas de pouco movimento



CONTAGEM

A contagem é um dos primeiros métodos identificados por Jan Gehl, este permite uma quantificação geral ou específica. Esta ferramenta base permite ter uma noção das qualidades do local em estudo, demonstrando de forma quantitativa, a afluência de pessoas que atravessam o território ou que o procuram para a socialização.

O levantamento pode ser representado apenas pelo número geral de pessoas que atravessaram o bairro ou, numa representação mais minuciosa, recorre-se a representação em mapa, de onde as pessoas passaram ou onde escolheram parar e qual a atividade que realizaram.

Na representação da passagem das pessoas recorre-se à indicação, com uma linha, do percurso efetuado por cada pessoa durante o tempo que foi realizado o levantamento, obtendo assim um padrão que permitirá perceber as escolhas que são feitas na passagem pelo bairro.

No caso do levantamento das pessoas que permaneceram no bairro durante o levantamento, a sua representação no mapa será identificada com uma bola as pessoas que se encontrariam em pé e com uma cruz as pessoas que estariam sentadas.

Os mapas podem ser cruzados com outras informações, como mapeamento de serviços ou indicação das ruas mais movimentadas para uma análise mais minuciosa das influências no comportamento no espaço público em estudo.



Imagem 14: mapa de paragem, janeiro 2017

MAPEAMENTO DE 25 DE JANEIRO DE 2017, QUARTA-FEIRA, 15H

O registo efectuado indica movimento na zona da Junta de Freguesia e na entrada do Centro das Novas Oportunidades (Imagem 14). Na rua da Associação Desportiva, o movimento e momentos de paragem estão focados no café, lojas e cabeleireiro. No próprio café e esplanada do Centro Desportivo também se identifica algum movimento de pessoas, que coincide com a altura em que decorrem atividades dentro do Centro Desportivo.

A esquina na rua Dr. Rodrigo César Pereira, com um grande banco corrido, tem uma elevada procura por parte dos idosos, sendo um local abrigado mas com grande amplitude visual.

As paragens de pessoas em pé nas esquinas, têm uma curta duração de apenas alguns minutos, para uma pequena conversa entre pessoas que se encontraram por acaso.

No lado oposto da Nacional 1 existe um pequeno jardim no cruzamento com a Rua Dom Pedro V e a Rua Damião Goes, onde se observa algum movimento de pessoas mais velhas, tal como na entrada da farmácia.



Imagem 15: mapa de paragem, março 2017

MAPEAMENTO 18 DE MARÇO DE 2017, SÁBADO, 15H

A partir deste levantamento consegue perceber-se o movimento na zona dos escuteiros, nos dias de atividade este local fica cheio de crianças e jovens, que praticam a sua atividade por todo o Carregado, tal como o centro Desportivo, que no fim de semana recebe atividades em família.

Regista-se a procura do banco corrido que se encontra à frente da Junta de Freguesia e que proporciona um ponto de vista abrangente e um local abrigado do sol. Sendo as lojas e cafés da Av. da Associação Desportiva as que trazem mais movimento para a zona. A praça Manuel M. Abreu, entre o Centro Desportivo e a Nacional 1, é um ponto mais utilizado para passagem apesar de pontualmente existir alguém que procura um dos bancos para descansar. A sua proximidade à estrada nacional 1, não promove um sentimento de segurança ou conforto à praça, nem a falta de proteção das árvores existentes, sendo a sombra limitada a poucos bancos.

Do outro lado da estrada nacional 1 podemos encontrar várias pessoas a conversar à porta da farmácia, e o jardim da Rua D. Pedro V proporciona abrigo tanto do sol como dos carros, o que também demonstra ter procura.



Imagem 16: mapa de paragem, maio 2017

MAPEAMENTO 14 DE MAIO DE 2017, DOMINGO, 15H

Nota-se claramente que nos dias em que se realizam jogos de futebol, o movimento aumenta na rua Dr. Rodrigo César Pereira, na entrada do campo de Futebol, tanto de pessoas como de carros.

No Domingo, também, foi registado movimento na entrada da Igreja, a paragem por parte das famílias para cumprimentar outras famílias.

A Farmácia continua a ser registada como ponto de encontro, identificando-se várias paragens de pessoas que vão a caminho ou de volta da Farmácia e param para uma curta conversa, mesmo à entrada da mesma.

O movimento no Jardim da Rua D. Pedro V mantém-se, devido à sua proximidade da Igreja, mas tanto a praça Manuel M. Abreu como o Centro Desportivo tiveram um decréscimo no movimento de pessoas. A Av. Da Associação Desportiva por sua vez mantém o movimento, muito devido ao café que se encontra ainda mais cheio.



Imagem 17: mapa de paragem, junho 2017

MAPEAMENTO 17 DE JUNHO DE 2017, SÁBADO, 15H

Neste levantamento percebe-se o movimento de fim de semana, pela concentração de crianças e jovens no edifício dos escuteiros e no jardim da Rua da Paz, que vão influenciar a dinâmica de convívio neste bairro durante as suas atividades.

O movimento no jardim da Rua da Paz tem uma maior procura por parte de pessoas mais novas, devido ao campo de jogos e ao parque infantil, enquanto no jardim da Rua D. Pedro V se deve a pessoas mais velhas, por ser um jardim mais pacato e com mais bancos à sombra. As esquinas continuam a registar pessoas que param para uns momentos de conversa quando dão de caras com um conhecido, sendo que este fenómeno acontece nas esquinas que estão protegidas do sol.

A praça Manuel M. Abreu continua a ter um registo de passagem e paragem apenas momentânea.



Imagem 18: Sobreposição dos mapas de paragem

Concluimos com a sobreposição das análises por camadas dos mapeamentos, (Imagem 14, 15, 16 e 17) a identificação do local escolhido pelas pessoas para permanecer por mais tempo, para atividades simples como sentar ou simplesmente parar para conversar. É uma análise do comportamento estático das pessoas no espaço público.

Observando os mapas podemos identificar os locais mais escolhidos: esquinas, jardins, frente de loja, Centro novas Oportunidades, Centro Desportivo. Tal como, perceber que as farmácias, pela sua maior afluência por parte dos mais velhos e com alguma frequência, torna as farmácias em pontos de encontro contemporâneos.

Combinando os mapeamentos com a necessidade das pessoas de escolherem os espaços públicos simplesmente para 'ver e ser visto', percebemos o porquê da escolha de sítios estratégicos onde a amplitude de visão é maior, como esquinas e bancos virados de frente para todo o jardim e protegidos do sol, permitindo assim estadias mais prolongadas.

Por outro lado, se combinarmos os mapeamentos com o mapa de serviços, vamos perceber que a Rua da Associação Desportiva, tem muitas paragens em frente da Junta de Freguesia, do café e das lojas, a procura de uma racionalização da utilização do espaço público é assim representada pela vontade de visitar um local onde se encontra uma "razão" para sair de casa, e não simplesmente sair para passear.

Já o jardim da Rua da Paz é o local de encontro dos mais novos, tendo o parque infantil para os mais novos e a "Jaula" (campo de Futebol/ Basquetebol completamente envolvido em rede por todos os lados), que permite aos mais jovens jogar em segurança. Neste jardim os bancos são usados nas alturas menos quentes do dia, principalmente pelos mais velhos, devido à falta de sombra, não

proporcionando o conforto ideal para todo o dia, sendo as árvores tão jovens.

Observando o lado norte da estrada nacional 1, podemos identificar o pequeno jardim, localizado entre a Rua Damião Goes e a Rua D.PedroV onde estava localizado o antigo mercado, como o ponto de encontro mais procurado para conversas de jardim, ou simplesmente ver gente passar. Sendo um local que transmite alguma segurança, com espaços para sentar a sombra, e a possibilidade de ver as pessoas passar.

Ruas com atividades mais abrangentes a todas as idades, com pontos de paragem confortáveis e a sombra com bancos e com um movimento rodoviário mais reduzido, vão ser os locais com mais procura e quando um local tem mais procura e concentra pessoas atrai por sua vez mais gente sendo assim identificados os locais de qualidade, pois a cima de tudo são as pessoas que vão atrair outras pessoas para o espaço público. Um local pode ter qualidade, mas se não tiver pessoas, não vai ter movimento.

TRACING

Tracing ou registo de movimento das pessoas, é uma forma de se compreender os fluxos pedonais num território bem como os movimentos específicos das pessoas num local em estudo, como por exemplo: (1) sequências de movimento; (2) escolha de direção; (3) escolha de determinada rua; (4) que ruas são mais usadas. O levantamento deste tipo permite compreender de que forma o local influencia o movimento pedonal e se o atravessamento de uma rua é por necessidade ou prazer de ver ou apreciar algo.

Desta forma, é desenhado no mapa o percurso realizado por cada pessoa dentro do território em estudo e durante o levantamento realizado, sendo assim uma escolha aleatória, a das pessoas analisadas.



Imagem 19: mapa de tracing, janeiro 2017

MAPEAMENTO 25 DE JANEIRO DE 2017, QUARTA, 15H

A partir do levantamento de Janeiro, realizado numa Quarta-feira, percebe-se o movimento a volta do Centro Novas Oportunidades saídas e entradas do mesmo, que ainda interagem com o jardim da Rua da Paz, movimento esse que converge para a Av. Da Associação Desportiva, rua onde se encontram os cafés e lojas. Após o a chegada a Praça Manuel M. Abreu, junto a estrada nacional 1, o fluxo dissipa-se por várias ruas e direções.

No lado oposto da estrada nacional 1 existe um pequeno jardim no cruzamento com a Rua D. Pedro V e a Rua Damião Goes, onde se observa algum movimento de pessoas mais velhas, sendo estas as ruas mais movimentadas durante o levantamento, a escolha da Rua Dom Pedro V deve-se muito à presença da Farmácia.

MAPEAMENTO 18 DE MARÇO DE 2017, SÁBADO, 15H

Neste levantamento, as ruas com maior movimento são a Av. da Associação Desportiva e a Rua da Paz, convergindo ambas na Praça Manuel M. Abreu onde o fluxo se dissipa para várias direções e sentidos. Na transversal destas duas ruas o movimento regista maior procura, muito devido as atividades dos Escuteiros.

Relativamente a Rua D. Pedro V e a Rua Damião Goes, o movimento começa no lado da igreja, procurando a Rua Damião Goes e o troço final da Rua D. Pedro V por forma a evitar o cruzamento das duas nacionais, onde o descontrolo rodoviário é maior.



Imagem 21: mapa de tracing, maio 2017

MAPEAMENTO 14 DE MAIO DE 2017, DOMINGO, 15H

No levantamento de 14 de Maio o movimento centra-se em nos núcleos, Rua Dr. Rodrigo César Pereira, a Praça Manuel M. Abreu e na Rua Damião Goes. Este movimento está muito ligado as atividades de Domingo.

No caso da Rua Dr. Rodrigo César Pereira, é a rua da entrada do campo de futebol e em dia de jogo o fluxo de pessoas a fazer essa rua aumenta exponencialmente.

Já no caso da Praça Manuel M. Abreu serve de ponto de onde ou para se convergem os percursos de ligação a Av. da Associação Desportiva, onde o movimento tem sempre altos registos.

Já a Rua Damião Goes serve de ligação para as pessoas que se encontravam a sair da Igreja.

A Rua da Liberdade também tem algum registo de movimento, muito devido a ligação do Campo de Futebol com a Av. da Associação Desportiva e ao movimento de Escuteiros no bairro.



Imagem 22: mapa de tracing, junho 2017

MAPEAMENTO 17 DE JUNHO DE 2017, SÁBADO, 15H

O Registo de 17 de Junho não se distâcia muito do anterior, devido a serem ambos em fins de semana e por isso terem atividades muito idênticas que vão refletir em comportamentos rotineiros. O campo de futebol e os escuteiros são os impulsionadores do movimento na Rua Dr. Rodrigo César Pereira e na Rua a Liberdade, sendo a Av. da Associação Desportiva e a Rua Damião Goes as mais movimentadas. No caso da Av. da Associação Desportiva, ao chegar a Praça Manuel M. Abreu, o fluxo dissemina-se em vários sentidos e direções, usando-se a passadeira para o atravessamento para o lado Norte da Nacional 1, onde o objectivo é chegar a Rua D. Pedro V.



Imagem 23: sobreposição de todos os mapas de tracing

Com a sobreposição dos mapas de fluxos (figuras 19, 20, 21 e 22) pode registrar-se o movimento das pessoas pelo bairro, podendo, assim, identificar-se determinados padrões que se vão relacionar com rotinas de certas atividades semanais.

Identifica-se facilmente a procura da Av. da Associação Desportiva e a Rua Damião Goes, que anteriormente identificamos como sendo ruas bem fornecida de serviços e com alguma ligação a espaço público, como as pequenas praças onde convergem ambas as ruas. Estas praças por sua vez vão servir de organização do trânsito pedonal, no caso da praça entre a Rua Damião Goes e a Rua D. Pedro V, o jardim é procurado para se estar devido à sombra, canteiros e fonte que tornam o espaço acolhedor. O atravessamento desta praça é procurado na conexão das duas ruas, já no caso da Praça Manuel M. Abreu não é tão procurada para se permanecer, mas o seu atravessamento demonstra servir de organização do trânsito pedonal, servindo de ligação a Av. da Associação Desportiva convergindo em várias direções e destinos.

No entanto, percebe-se porque existe uma tentativa de evitar a rua por onde passa a estrada nacional 1, pois ruas com maior tráfego rodoviário vão transmitir menos segurança e ser menos apelativas aos peões.

Nesta leitura de padrões mais frequentes, identifica-se o mercado por estar afastado dos percursos usados pelas pessoas mesmo em dias de mercado aberto, percebendo-se assim o seu abandono.

Mesmo a norte da estrada nacional 1, as pessoas procuram evitar a estrada preferindo as ruas paralelas que apresentam um tráfego rodoviário significativamente inferior e de velocidade mais controlada.



Imagem 24: análise do tempo de espera

TEMPO DE ESPERA

Análise do tempo de espera, é um levantamento em que se realizam vários percursos, tirando nota dos tempo em que se anda e o tempo que se está parado, de forma a permitir ser comparado se é um percurso fácil e rápido ou se requer muitas paragens, como a espera numa passadeira ou num semáforo, percebendo assim a percentagem de tempo despendido em espera durante a realização do percurso.

Foram escolhidos dois percursos, indicados no mapa (figura 24), o percurso que começa na Junta de Freguesia até a Rua D. Pedro V, atravessando-se a estrada nacional 1 na passadeira com semáforo que existe a frente da Praça Manuel M. Abreu. O segundo percurso começa no princípio da rua Dr. Rodrigo César Pereira terminando no Jardim da Rua D. Pedro V, neste a escolha de atravessamento da estrada nacional 1 é realizado pela passadeira que se encontra a frente da igreja e que neste caso não existe semáforo. Considerando que com estes dois percursos atravessamos das únicas formas de atravessamento da estrada nacional 1 por passadeiras.

A grande barreira em ambos é a estrada nacional 1 (Rua Vaz Monteiro), com um forte fluxo rodoviário, que divide ambos os bairros. A paragem de carros e camiões em segunda fila, complica a visão dos peões que pretendem atravessar, tornando-os vulneráveis aos carros que se aproximam, e dificultando o atravessamento mesmo na passadeira, sendo que apenas no primeiro percurso exista sinais de trânsito luminosos. A sinalética relativa a velocidade rodoviária também não é cumprida, pondo em causa a segurança de quem atravessa e transmitindo desconforto para toda a vida pedonal nessa rua.

Olhando para ambos os mapas percebemos que a passagem com semáforo tem um tempo de espera mais reduzido que a passadeira sem sinais luminosos, mas ambos tem uma percentagem de tempo elevado, considerando que 40% do tempo de um passeio realizado pela pessoa vai ser despendido na espera de atravessar a rua, demonstrando assim que o carro é o elemento com mais força e prioridade neste local.



Imagem 25: Foto do parque infantil, Carregado



Imagem 26: Foto do convívio no banco à sombra, Carregado



Imagem 27: Foto de atividade de escuteiros, Carregado



Imagem 28: Foto do movimento pedonal, Carregado



Imagem 29: Foto de atravessamento na passadeira, Carregado



Imagem 30: Movimento pedonal, Carregado



Imagem 31: Sobreposição de todas as análises

Sobrepondo os levantamentos e informações analisadas no local de estudo, podemos identificar comportamentos na interação das pessoas com o espaço público. Este comportamento pode ser influenciado pela qualidade dos espaços ou pelos serviços que oferecem.

Por exemplo, é visível nesta análise, que as pessoas afastam-se do cruzamento das duas estradas nacionais, procurando a Rua Damião Goes e Rua D. Pedro V como alternativa. O cruzamento das estradas nacionais, a velocidade praticada pelos carros mais a obstrução da rua praticada pelos mesmos, afasta os peões por não se sentirem seguros, e esse sentido de segurança é visível também pelo facto de o atravessamento da estrada nacional 1 ser sempre atravessada pela passadeira, não se arriscando a atravessar fora dela, e que a procura sobressai pela passadeira que tem semáforo. Por consequência, as ruas transversais que se alinham as passadeiras são as mais utilizadas, daí a Praça Manuel M. Abreu e a Rua Damião Goes terem mais movimento.

Já no caso da Av. da Associação Desportiva e Damião Goes, o movimento deve-se ao facto de serem as ruas com mais comércio e movimento, pois a presença de pessoas chama pessoas.

No que diz respeito à procura de um lugar para sentar, com a análise dos mapas e do levantamento fotográfico, percebemos que apesar da falta de espaços públicos, as ruas com mais procura são as que tem elementos que permitem uma paragem confortável, sombra, bancos e vista por serem muitos nas esquinas, o que explica a procura destes lugares para o convívio ou para o atravessamento, visto que por já ter pessoas vai atrair mais gente. A norte da estrada nacional 1, a única oferta de espaço público e daí a elevada procura, é no pequeno jardim entre a Rua Damião Goes e a Rua D. Pedro V. Já no bairro 25 de Abril, a sul da estrada nacional 1, a procura é pelos bancos que se encontram nas esquinas, com sombra, uma grande amplitude visual e estrategicamente colocados onde existe maior movimento das pessoas que passam pelo bairro.

Alguns do movimento registado vai refletir as atividades relativas a esse dia, como é o caso dos dias de escuteiros que trazem um movimento mais homogéneo ao bairro 25 de Abril, e quando há jogo no campo de futebol, a normalmente deserta rua Dr. Rodrigo César Pereira regista um acréscimo no movimento. Da mesma forma que aos Domingos a Igreja promove um crescimento ainda maior à

Rua Damião Goes.

Analisando ao contrário é possível perceber por onde as pessoas não passam: (1) no Mercado que se encontra fora dos caminhos escolhidos, mesmo em dias que o mercado esta aberto, o que tem levado ao abandono do mesmo; (2) no caso da Praça Manuel M. Abreu, que apesar de servir de ponto de convergência para vários destinos ligando-os a Av. da Associação Desportiva, não é procurada pela sua proximidade com a estrada nacional 1 e pelas velocidades praticadas nessa estrada. Ambas comprovam que o carro é mais importante que a mobilidade e segurança pedonal.

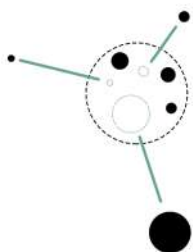
CONSTRUIR CIDADE:
EXPLORAR AS TÉCNICAS DE JAN GEHL NA APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO
PÚBLICO NO CARREGADO.

4 | CONTRIBUTOS DO ESTUDO PARA O PROJETO NO CARREGADO

As técnicas utilizadas neste estudo confirmaram os problemas ou forças do Carregado: (1) As pessoas fogem das ruas principais, que são atravessadas pelas estradas nacionais, por se encontrarem sobrecarregadas de estacionamento descontrolado, em 2ª e 3ª fila, impedindo as pessoas de circular; (2) Os restantes espaços públicos são maioritariamente utilizados para estacionamento; (3) O mercado transferido do centro para a periferia, torna urgente redesenhar o espaço público de apoio; e (4) Existe pouco convívio entre crianças com a passagem das escolas também para a periferia, e faltam espaços verdes e lúdicos. O convívio é realizado apenas na rua em que os serviços funcionam organizados, quando existe separação física da rua com os carros a partir de canteiros, que também funcionam como bancos, e todo este lado da rua está à sombra na maior parte do dia.



CARRO VS PESSOA



DESCENTRALIDADES



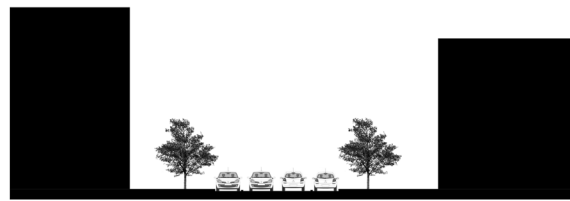
BARREIRAS

Desta forma, podemos reconhecer três grandes dificuldades no espaço urbano do Carregado: (1) a desvalorização do peão em relação ao carro; (2) a descentralização de serviços importantes que impedem o convívio e o movimento no espaço público, (3) e a barreira criada pela indústria (Imagem 32).

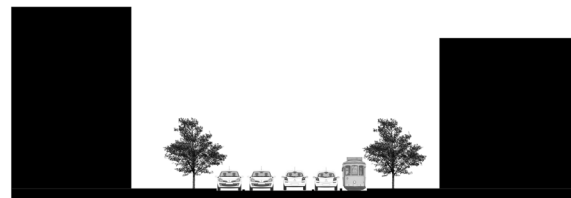
Com base nesta análise, foram definidas 3 propostas para a vertente prática do projeto final de arquitetura: (1) redesenhar a rua Vaz Monteiro, por onde passa a estrada nacional 1 (Imagem 33); (2) Reativar o mercado do centro, e redesenhar o espaço público de apoio (Imagem 34); e (3) desenhar um espaço verde coletivo, trazendo assim, um espaço público para o centro do Carregado (Imagem 34).



Corte de Rua - Existente



Corte de Rua - Proposta 1



Corte Rua - Proposta 2



REDESENHAR A RUA VAZ MONTEIRO, POR ONDE PASSA A ESTRADA NACIONAL 1

O objetivo é propor um conjunto de transformações: (1) Mudança de pavimento nas ruas e cruzamentos das estradas nacionais dentro da localidade. O uso de piso em calçada pode permitir a redução da velocidade sem ser necessária a utilização de mais sinalética. Desta forma, pode ser melhorada a sensação de segurança; (2) Mudança do caráter das ruas, retirando área às faixas de rodagem e de estacionamento, que atualmente ocupam 2/3 do espaço total da rua. Desenhar passeios mais largos, ajardinados, com estacionamento organizado e apenas duas faixas de rodagem para os carros. Trazendo assim, as ruas de volta às pessoas (Imagem 33); (3) impedir a circulação dos camiões das empresas de logística dos arredores do Carregado, oferecendo-lhes uma via alternativa por fora da localidade.

Estas mudanças não vão só devolver as ruas às pessoas, como vão promover o comércio e serviços nestas ruas, que atualmente se encontram desertas, aumentando o sentimento de segurança e de conforto urbano.

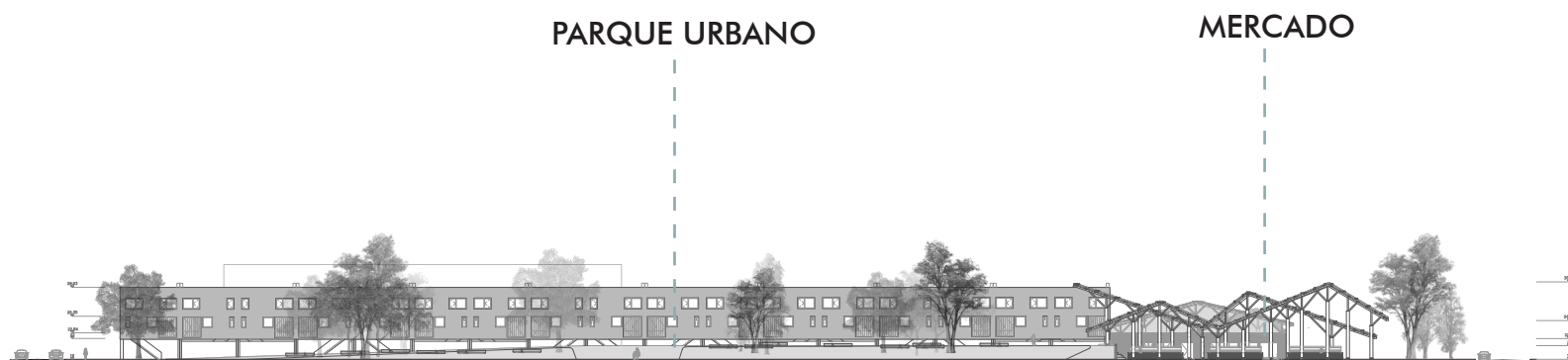


Imagem 34: Mercado e Parque Urbano

REATIVAR O MERCADO NO CENTRO, E REDESENHAR O ESPAÇO PÚBLICO DE APOIO

Na proposta para o Jardim Urbano e Mercado, procura-se responder aos pontos menos positivos identificados nas análises e estudos realizados ao Carregado

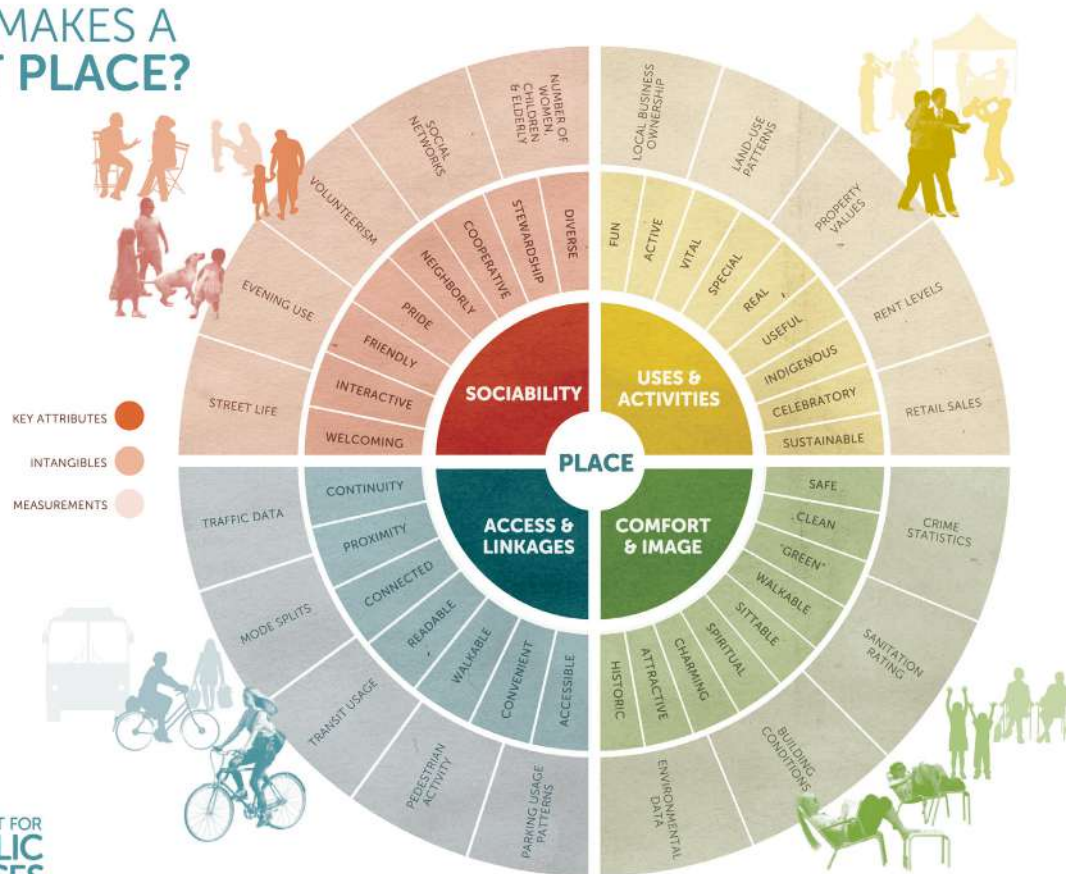
Relembro que a análise destacou a falta de espaços verdes urbanos no centro e que o Carregado se encontra delimitado por quintas que não permitem o crescimento urbano ao criarem uma barreira física e visual. Ao propor um eixo que rasgue o território, onde se encontra atualmente o campo de Futebol (com intenções de sair do local brevemente) e alguns edifícios baldios, consegue-se abrir o bairro 25 de Abril e ligar o centro do Carregado física e visualmente.

A criação de um Jardim Urbano nesta abertura, vai permitir ao Carregado respirar e ligar gradual o urbano fechado e o espaço rural.

A reabertura do Mercado no centro vai permitir reavivar a atividade social. A “Racionalização no uso do espaço público” permite que as pessoas voltem a ter uma razão para saírem de casa. O Mercado deixa assim de ser estático e de uso ocasional. A aposta num uso misto permitirá uma utilização social mais frequente e sempre ligado a comunidade. Para se criar um espaço público de sucesso é necessário que ele seja sociável, com acessos e ligações, confortável e de boa imagem, com atividades e usos. Um espaço público de qualidade é onde existem festas e atividades, onde existe comércio, onde pessoas se encontram e onde se realizam misturas de várias culturas e idades. Estes espaços quando resultam servem de palco a vida na cidade.

Desta forma, o espaço tem que ser acessível a todos. As pessoas devem poder realizar várias atividades nele, deve ser confortável e com uma boa imagem e, claro, sociável, onde as pessoas gostam de ir, conviver e levar pessoas de fora para conhecer.

WHAT MAKES A GREAT PLACE?



No diagrama (Imagem 35) podemos ver como analisar o espaço. No fundo procura-se criar um espaço que responda a estas características.

No que toca à acessibilidade, tem paragens de transportes públicos; sendo central permite uma conexão com todo o carregado através de mobilidade pedonal e, estando localizado na ligação com a ciclovia proposta pela Câmara Municipal, é sustentável. O Mercado é um espaço amplo e visível que convida as pessoas a entrar, estando delimitado em dois lados por edifícios elevados por pilotis, o que permite uma permeabilidade visual, que permite ver-se do centro a ruralidade, mas um conforto por transmitir segurança e aconchego dos edifícios que fecham o espaço.

O conforto e boa imagem também são transmitidos pelos muitos bancos espalhados pelo jardim de forma organizada e sempre a sombra das árvores proporcionando espaços para estar.

O Mercado, tendo um carácter Multiusos, permite dar às pessoas uma razão para se deslocarem até ao Jardim Urbano. Sendo um lugar amplo que permite a ligação física e visual, é o espaço ideal para encontro e interação entre habitantes e visitantes do Carregado.

5 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

“Through a long process, public space – public life studies have made the people who use cities visible to politician and planners. Now it is possible to actively plan to reinforce life in cities, or, at minimum, to ensure that public space is useable and pleasurable for urban inhabitants”

(Gehl & Svarre, 2013:159)

Ao longo da História, a vida na cidade foi se desenvolvendo pelas tradições e experiências, sendo as cidades mais relacionadas com a escala da pessoa e com as necessidades da vida na mesma. Mas com o domínio do carro e o rápido crescimento das cidades, o espaço público perde-se e os Urbanistas não tem capacidade de resposta, por falta de experiência e para lidar com estes novos problemas, sendo necessários anos de observação e estudo para se compreender as novas interações e novas necessidades e respostas para as cidades.

Aplicando as técnicas utilizadas por Jan Gehl nos seus estudos e projetos de espaço público, podemos analisar como o Carregado domina a forma de viver e interagir com o espaço público pelos habitantes. Começamos assim por analisar (1) as características da localidade; (2) características das pessoas que moram ou trabalham na zona e seus comportamentos; (3) os movimentos sociais. Com base nestes resultados, o estudo avança para o desenho de soluções de espaço urbano.

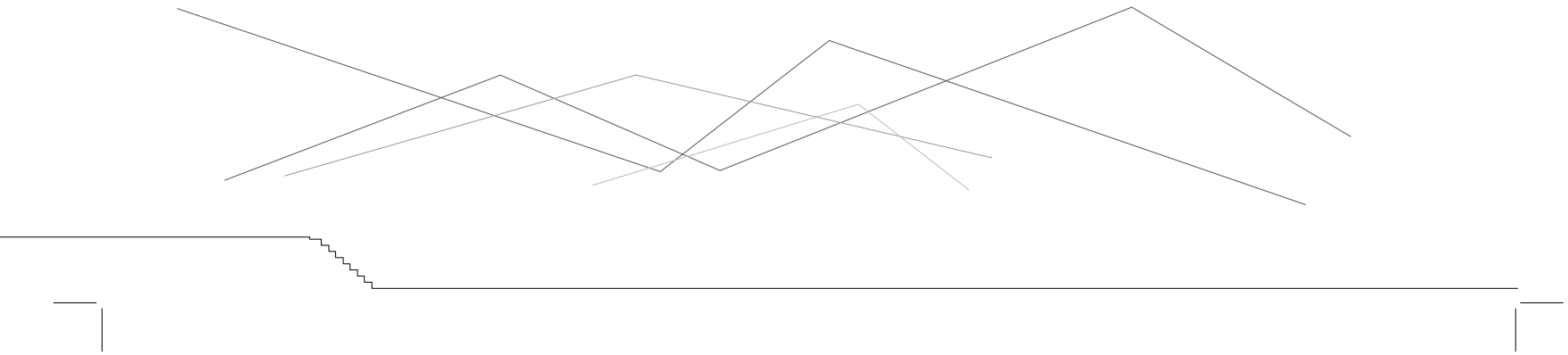
Após a realização da aplicação das ferramentas e técnicas de Jan Gehl no Carregado, foi possível analisar os resultados de forma a se poder passar para a projeção de um projecto Urbano para o Carregado, onde se pretende promover a melhoria da vida urbana, reduzindo-se a importância do carro, criando novos espaços públicos e novas centralidades.

A experiência realizada em ambiente académico, até ao momento, permite olhar o processo de pensar e fazer arquitetura de uma forma diferente. O espaço público deve ser um espaço de todos e para todos. A requalificação e reintegração do espaço público na malha urbana deve partir da premissa que o espaço é um elemento decisivo nas relações humanas e que pode contribuir para o bem-estar e qualidade de vida dos habitantes e visitantes. Através da observação *in situ* é possível perceber as singularidades do lugar nos comportamentos e práticas. O contributo das técnicas e exemplos práticos de Jan Gehl, para o estudo do comportamento das pessoas em espaço público, foram essenciais para compreender como os espaços analisados no Carregado podem voltar a ser vividos e utilizados com qualidade. Estas premissas levam-nos a ver e pensar primeiro nas pessoas como elemento principal que se relaciona diretamente com estes espaços e apenas depois aumentar a escala para a escala da

Freguesia, numa solução Botom Up, contraditando as soluções Top Down que têm sido aplicadas e que têm afastado os habitantes dos espaços públicos.

Este longo percurso de compreensão do que é o espaço público e como é a relação e direito das pessoas com estes lugares deram origem a vários estudos da vida nas cidades, elevando este problema aos políticos e Urbanistas. Agora já é possível planificar e ativar planos Urbanos que reforçam a vida nas cidades de forma a garantir que o espaço público é útil e agradável para os habitantes.





6 | MERCADO E HABITAÇÃO NO CARREGADO

CONSTRUIR CIDADE:
EXPLORAR AS TÉCNICAS DE JAN GEHL NA APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO
PÚBLICO NO CARREGADO.

CARREGADO



Imagem 36: Localização do Carregado em Portugal

A proposta da vertente de Projeto Final de Arquitetura (PFA) do Mestrado Integrado em Arquitetura, do ano lectivo de 2016-2017, do ICTE-IUL, é lançada em protocolo com a autarquia local do concelho de Alenquer, procurando conjugar com o tema “Lugar- Forma”, com o eixo programático catalisador da transformação da ideia “Paisagem” e o “espaço público como infraestrutura”. Explora-se uma leitura crítica das circunstâncias urbanísticas e paisagísticas procurando melhorar a atratividade urbana e a interligar-se entre a paisagem e sistema urbano.

Incidindo na área urbana de Alenquer, onde se sobrepõem o carácter paisagístico, infraestruturas e urbanos formando contrastes entre a imagem tradicional rural com uma urbanização dispersa e informal.

Procura-se explorar o eixo catalisador Alenquer- Carregado pelas suas conexões na paisagem e sistema urbano, entrando-se posteriormente no Carregado que será o elemento de estudo mais aprofundado, começando por ser analisado pela vertente teórica e aplicadas soluções na vertente de Projeto Final, onde o desenho de espaço publico e de um equipamento publico se conjuga com um elemento de habitação colectiva.

Começando com uma análise Macro, identificamos uma área Urbana Histórica e contida entre as duas margem do rio, rodeada de Infraestruturas Industriais e uma ruralidade direccionada ao Vinho e à plantação de Arroz, e uma outra área urbana mais dispersa e informal que é o Carregado.

A forte presença Rural e Industrial formaliza barreiras, e principalmente as industrias logísticas no Carregado movimentam grandes quantidades de camiões por dentro da localidade.

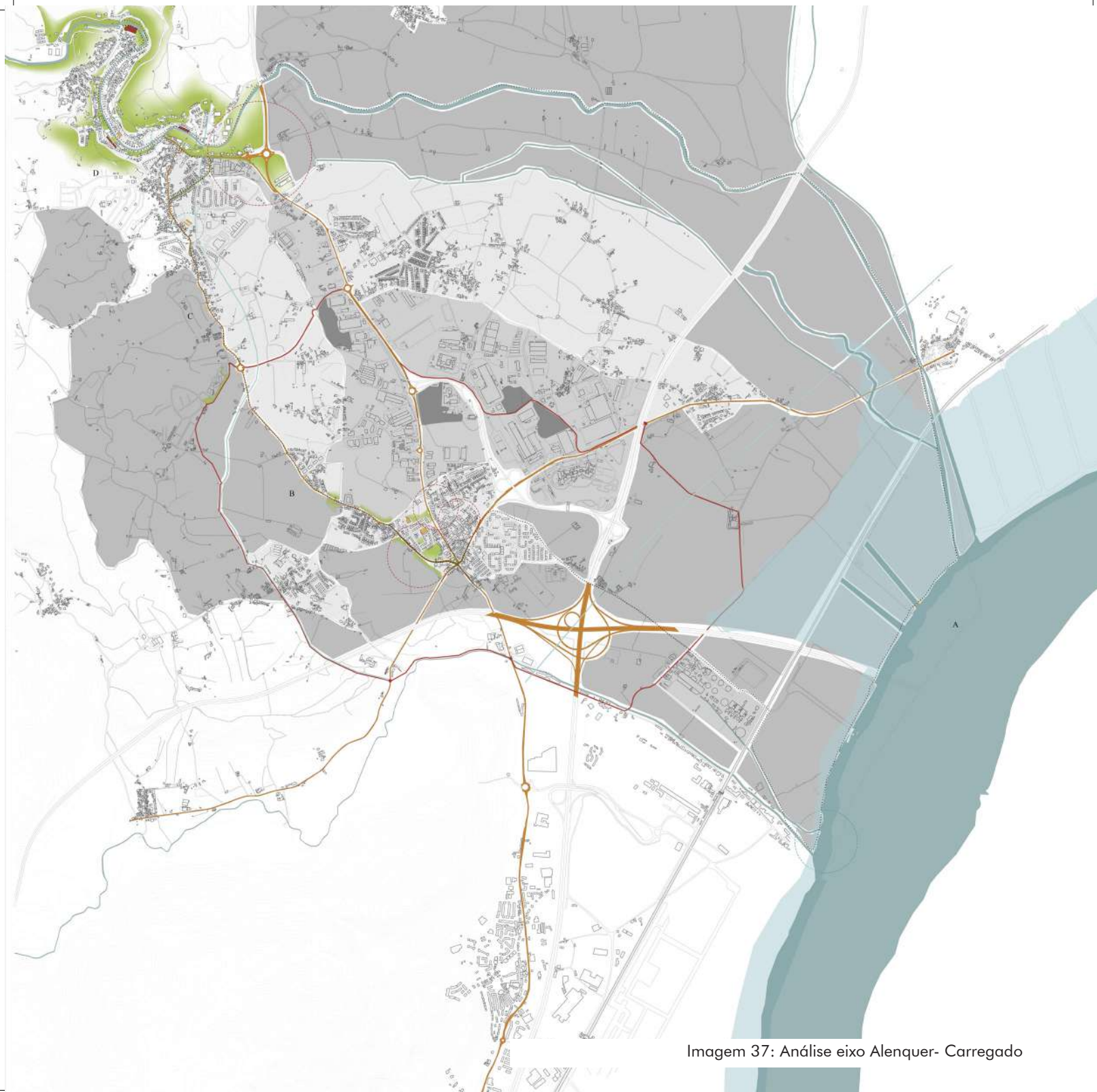


Imagem 37: Análise eixo Alenquer- Carregado

A proposta passa por explorar o eixo catalisador Alenquer – Carregado pela conexão da paisagem a partir de um caminho verde pedonal e com ciclovia afastado da estrada nacional 1 e que por isso permite um controlo maior da velocidade praticada, permitindo as famílias passearem por este corredor verde em segurança. A intenção passa por ligar Alenquer ao rio, passando pelo Carregado interligando as duas localidades à paisagem rural e ao rio.

A segunda proposta na escala, Alenquer – Carregado é a criação de uma via alternativa à passagem de trânsito pesado pelo interior do Carregado, procurando criar uma solução que contorna a localidade. Criando vários parques próprios para a paragem de pesados na periferia, libertando o centro do Carregado destes elementos.



Imagem 38: Carregado

Após a análise geral Alenquer – Carregado, a escolha no grupo dividiu-se entre ambas as localidades. A escolha pelo Carregado não foi só pela vertente Prática mas também pela teórica, permitindo fazer uma ligação entre o estudo a realizar ao espaço público do Carregado e o projeto de intervenção com uma forte vertente de paisagem urbana, sendo assim um todo único. Comecei assim por efectuar um estudo do espaço público aplicando as ferramentas adquiridas no estudo elaborado na tese, das técnicas de Jan Gehl para o estudo do espaço público. A partir desse estudo foi possível identificar as ferramentas mais indicadas para o caso do Carregado. Com este estudo conseguiu-se identificar determinados problemas e forças do Carregado, (1) como a falta de espaço público; (2) a insegurança transmitida pelas estradas nacionais que atravessam o centro do Carregado; (3) a falta de serviços públicos no centro, que impulsionam a vida na cidade; (4) as barreiras Industrial - Urbano - Rural, que são uma potencialidade desaproveitada.

Desta forma as técnicas permitem uma análise de por onde as pessoas andavam, o que as pessoas procuravam e o que poderia ser feito para melhorar a relação das pessoas com o espaço público do Carregado.

Como identificado nos capítulos anteriores, durante o estudo realizado ao Carregado, este demonstra uma forte desconectividade entre os vários bairros, separados por estradas nacionais e por ruas descaracterizadas pela falta de movimento social e económico.



Imagem 39: Mapa intervenção Grupo, Carregado

Propomos assim, e como identificado em capítulos anteriores, a necessidade de: (1) reestruturação das ruas por onde passam as estradas nacionais por forma a diminuir a densidade de trânsito rodoviário e a velocidade praticada aumentando o sentimento de segurança; (2) a melhoria do espaço público, criando mais espaços abertos verdes, espaços de estadia e promovendo a continuidade pedonal; (3) a melhoria dos canais rodoviários a partir da transformação de vias, redireccionamento de trânsito pesado e criação da ciclovia; (4) redistribuição de equipamentos colectivos no centro, trazendo movimento e relações sociais de volta ao coração do Carregado.

Propomos 3 alterações imediatas que vão representar os 3 projetos a surgirem no Carregado. (1) A transformação da antiga fábrica MCG no Centro Ciência Viva Manuel da Conceição Graça. Servindo simultaneamente de espaço público e privado. (2) a recentralização e ampliação da Biblioteca do Carregado para um terreno expectante; (3) A recentralização e ampliação do Mercado para a zona do atual Campo Desportivo, impulsionando a criação de um jardim Urbano e de uma habitação que viabiliza a operação.



Imagem 40: Esquema análise Mercado

Mercado

Na proposta para o Jardim Urbano e Mercado, procura-se responder aos pontos menos positivos identificados nas análises e estudos realizados ao Carregado

Relembro que a análise destacou a falta de espaços verdes urbanos no centro e que o Carregado se encontra delimitado por quintas que não permitem o crescimento urbano ao criarem uma barreira física e visual. Ao propor um eixo que rasgue o território, onde se encontra atualmente o campo de Futebol (com intenções de sair do local brevemente) e alguns edifícios baldios, consegue-se abrir o bairro 25 de Abril e ligar o centro do Carregado física e visualmente.

A criação de um Jardim Urbano nesta abertura, vai permitir ao Carregado respirar e ligar gradualmente o urbano fechado e o espaço rural.

Os mercados têm representado o centro de socialização das cidades há vários séculos, a movimentação trazida pela troca de produtos e bens promove uma interação social central nas cidades. Estas movimentações comerciais e sociais trazem benefícios à comunidade, mas apenas quando bem localizados, permitindo uma promoção da economia local ou de atividades sociais interligadas com o espaço público.

Um mercado multi-usos tende a ter mais sucesso, promovendo a movimentação económica assim como atrair pessoas para outros serviços e atividades que se podem realizar no local, mantendo um movimento homogéneo ao longo do dia com conforto e segurança.

Como indicado no esquema ao lado (Imagem 40), Podemos identificar algumas questões essenciais para que um mercado funcione como elemento central da conexão da sociedade: (1) a sua localização; (2) desenhar o mercado como espaço público; (3) oferecer várias atividades e funções; (4) influenciar a interação das pessoas com o espaço público e (5) promover a economia local.



Imagem 41: Foto Mercado de Santa Catarina, Barcelona

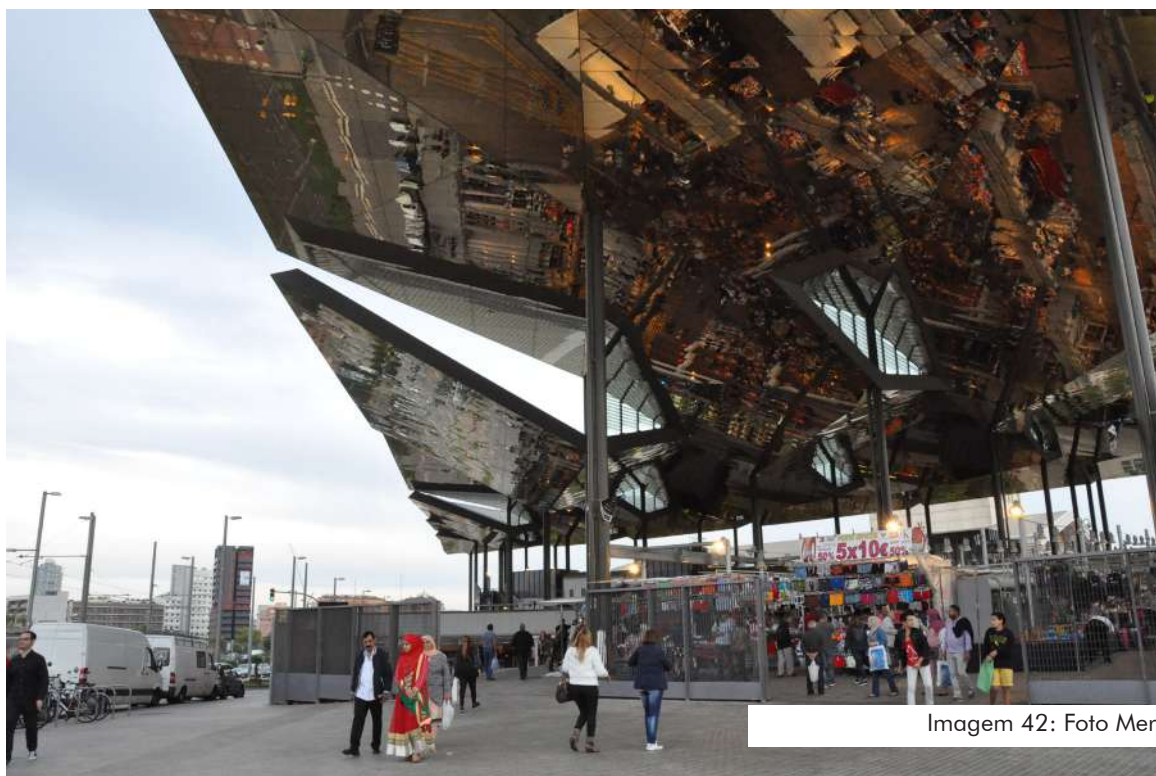


Imagem 42: Foto Mercado de Los Encantes, Barcelona

Se um mercado responder a estes factores, poderá influenciar positivamente o ambiente da comunidade em que se insere.

Desta forma deve-se escolher uma boa localização e de preferência central, daí existir uma boa razão para os mercados historicamente se localizarem no centro. A sua visibilidade e acessibilidade é um dos principais motivos para um mercado funcionar ou não. Permite às pessoas visitarem o mercado sem o apoio do carro. Se o mercado se encontrar a mais de 15 min. a pé as pessoas já não são atraídas.

Outro elemento importante na projeção de um Mercado, é desenhar o mesmo com um espaço público. Apesar da principal função dos mercados se direccionar à troca de bens, os mercados tendem a ter mais sucesso quando são em locais onde as pessoas querem passar tempo juntas. Sendo o Mercado um local tipicamente para encontros informais e de socialização.

Esta função mais social do mercado vai pedir a existência de serviços de apoio extra como cafés, lojas e espaços de estar como bancos e sombras.

Gerindo estes espaços deverá optar-se por um cruzamento de funções e atividades, como diferentes feiras, de diferentes produtos, actividades relacionadas com a comunidade local como festas populares, concertos, festas lúdicas, feiras gastronómicas, etc. Procurando conjugar com a economia local como forma de alavancar a comunidade local.

Estes mercados quando funcionam, influenciam escolhas mais saudáveis de alimentação e de exercício, promovem um bom relacionamento dentro da comunidade e permitem apoiar a comunidade a partir da promoção de produtos locais.



Imagem 43: Esquema de permeabilidades

Proposta

O Mercado é composto por uma cobertura que permite esta abertura física e visual que vai ligar o denso Urbano no centro com a ruralidade da periferia. Aceitando no espaço, as mais variadas actividades, como feiras de diferentes produtos, concertos, festas populares, aproveitando o amplo parque urbano para prolongar o espaço do Mercado. Esta aposta num uso misto permitirá uma utilização social mais frequente e sempre ligado à comunidade, sendo também apoiada pelo bloco de apartamentos permeável, elevado por pilotis, que vai ajudar no ambiente físico e visual do mercado juntamente com o trazer movimentos ao parque urbano.

A reabertura do Mercado no centro vai permitir reavivar a atividade social. A “Racionalização no uso do espaço público” permite que as pessoas voltem a ter uma razão para saírem de casa. O Mercado deixa assim de ser estático e de uso ocasional. Para se criar um espaço público de sucesso é necessário que ele seja sociável, com acessos e ligações, confortável e de boa imagem, com atividades e usos. Um espaço público de qualidade é onde existem festas e atividades, onde existe comércio, onde pessoas se encontram e onde se realizam misturas de várias culturas e idades, estes espaços quando resultam servem de palco para a vida na cidade.

Desta forma, o espaço tem que ser acessível a todos. As pessoas devem poder realizar várias atividades nele, deve ser confortável e com uma boa imagem e claro, sociável, onde as pessoas gostam de ir, conviver e levar pessoas de fora para conhecer.

O mercado oferece instalações de apoio ao convívio social, como instalações sanitárias, zonas de cargas e descargas e de lixos devidamente isolados e contidos mas com ligações abertas ao exterior. Instalações sanitárias e balneários para os funcionários tal como um gabinete administrativo.



Sobrepondo as análises já realizadas no Carregado sobre o que torna um espaço público de sucesso podemos concluir que a localização e associação a um parque urbano se torna no ponto fulcral para o bom funcionamento à popularidade do Mercado.

A vertente multi-usos e a combinação com o elemento habitacional permite uma organização do espaço público mais atrativo para o convívio social e impulsionador de alterações na forma como o Carregado é vivido, alterando assim a imagem Urbana do espaço público da localidade.





7 | BIBLIOGRAFIA

GEHL, Jan and Birgitte Svarre (2013) – How to Study Public Life. London: IslandPress.

WHYTE, William (2004) – The social Life of Small Urban Spaces. New York: Project for Public Spaces.

JACOBS, Jane (2000) – Morte e Vida de Grandes Cidades. São Paulo: Martins Fontes.

LEFEBVRE, Henri (2011) – Direito à Cidade. São Paulo: Centauro Editora.

SHAFTOE, Henry (2008) – Convivial Urban Spaces: Creating Effective Public Places. London: Earthscan.

GEHL, Jan (2010) – Cities for People. London: IslandPress

PROJECT FOR PUBLIC SPACES (2009). What makes a successful place? [em linha]. New York: Project for Public Spaces. Disponível em : <https://www.pps.org/reference/grplacefeat/> [Consult. 16 Junho 2017]

PROJECT FOR PUBLIC SPACES (2009). Making your market a dynamic community place [em linha]. New York: Project for Public Spaces. Disponível em : <https://www.pps.org/reference/main-street-guide-to-markets/> [Consult. 18 Junho 2017]



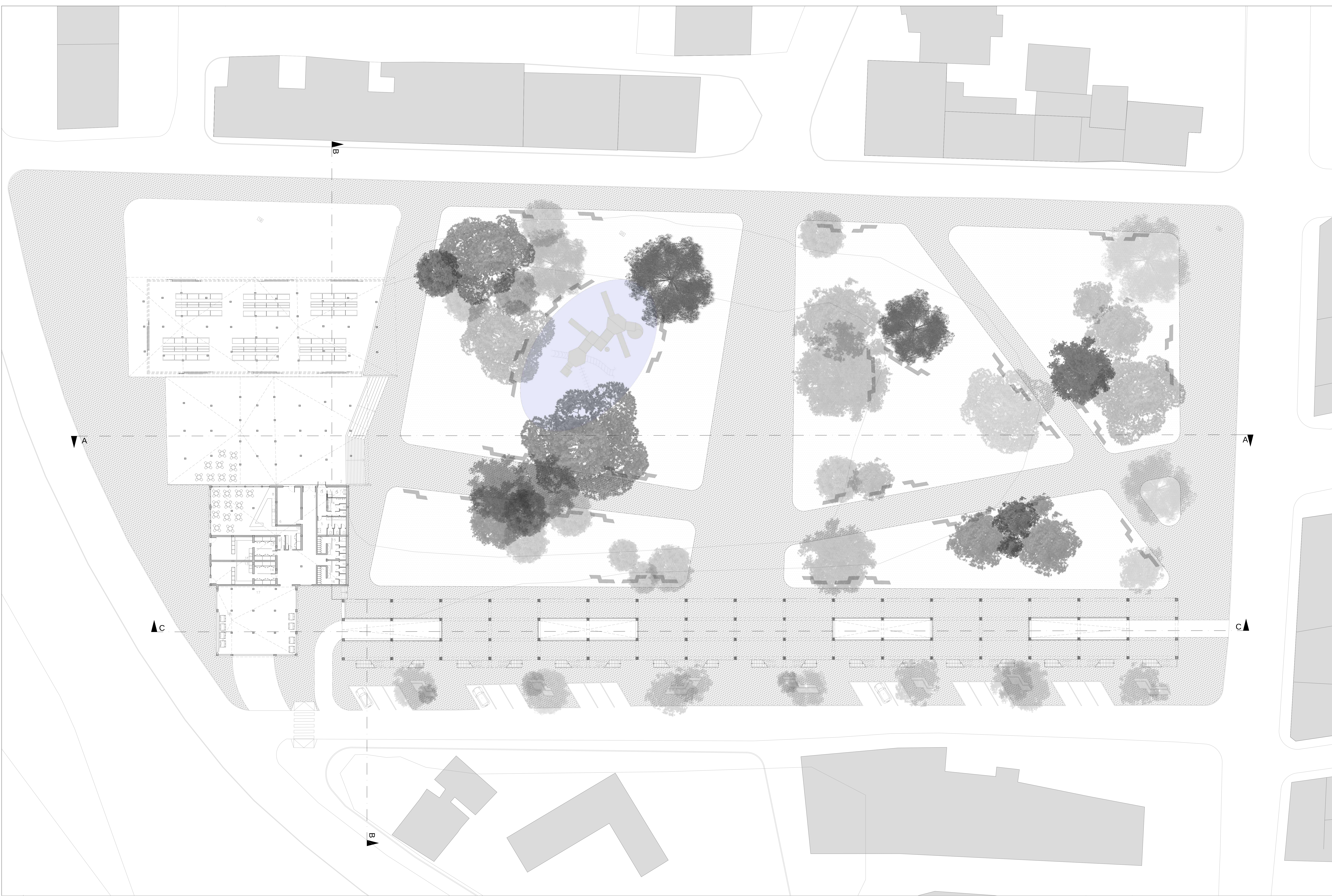






01

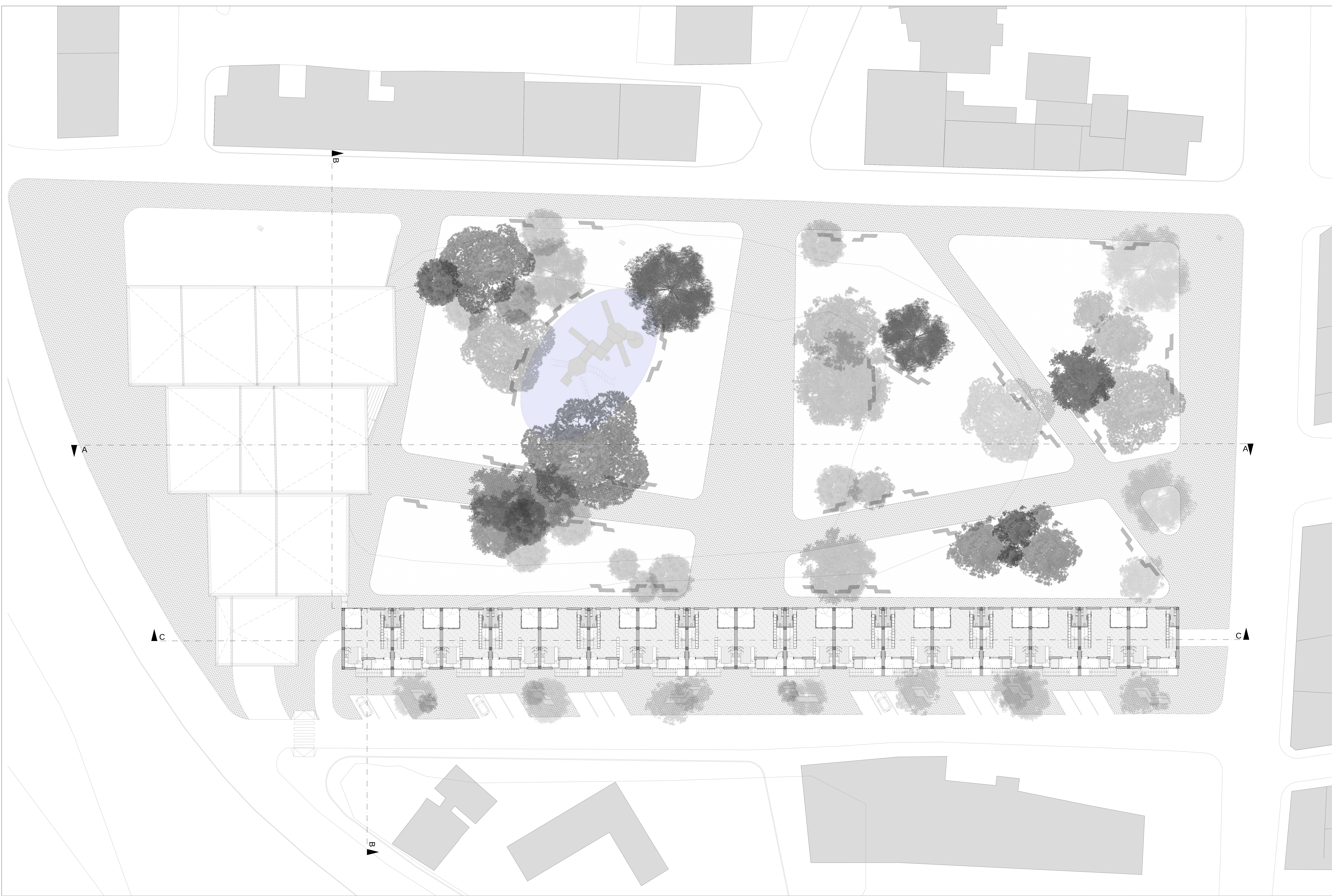
PROJECTO	MERCADO E HABITAÇÃO NO CARREGADO	I	PROJECTO 5º ANO DE ARQUITECTURA
DESIGNAÇÃO	PLANTA DE LOCALIZAÇÃO	ESCALA	1:400
IDENTIFICAÇÃO ALUNO	DIANA BORGES GABÃO	Nº ALUNO	60107
OUTUBRO 2017		IDENTIFICAÇÃO PROFESSOR	PEDRO PINTO
		MIA	I ISCTE-IUL



- 1- Bancas Mercado 611,55 m²
- 2- Espaço Coberto Multusos Mercado 596,52 m²
- 3- Instalação Sanitária Mobilidade Condicionada 5,70m²
- 4- Instalação Sanitária Homens 10,17m²
- 5- Instalação Sanitária Mulheres 15,90m²
- 6- Gabinete Administração 26,25m²
- 7- Corredor de Circulação Funcionários e Mercadorias 65,45m²
- 8- Cafeteria 92 m²
- 9- Sala de Lixos Cafeteria 3,05m²
- 10- Sala de Fritos Cafeteria 13,13m²
- 11- Peixaria 28,78m²
- 12- Arcas Frigoríficas Peixaria 14,61m²
- 13- Talho 28,12m²
- 14- Arcas Frigoríficas Talho 14,33m²
- 15- Instalações Sanitárias e Balneários Homens 18,07m²
- 16- Instalações Sanitárias e Balneários Mulheres 18,86m²
- 17- Área de Cargas e Descargas Coberta 124,66m²
- 18- Zona de Lixos 34,84m²

02

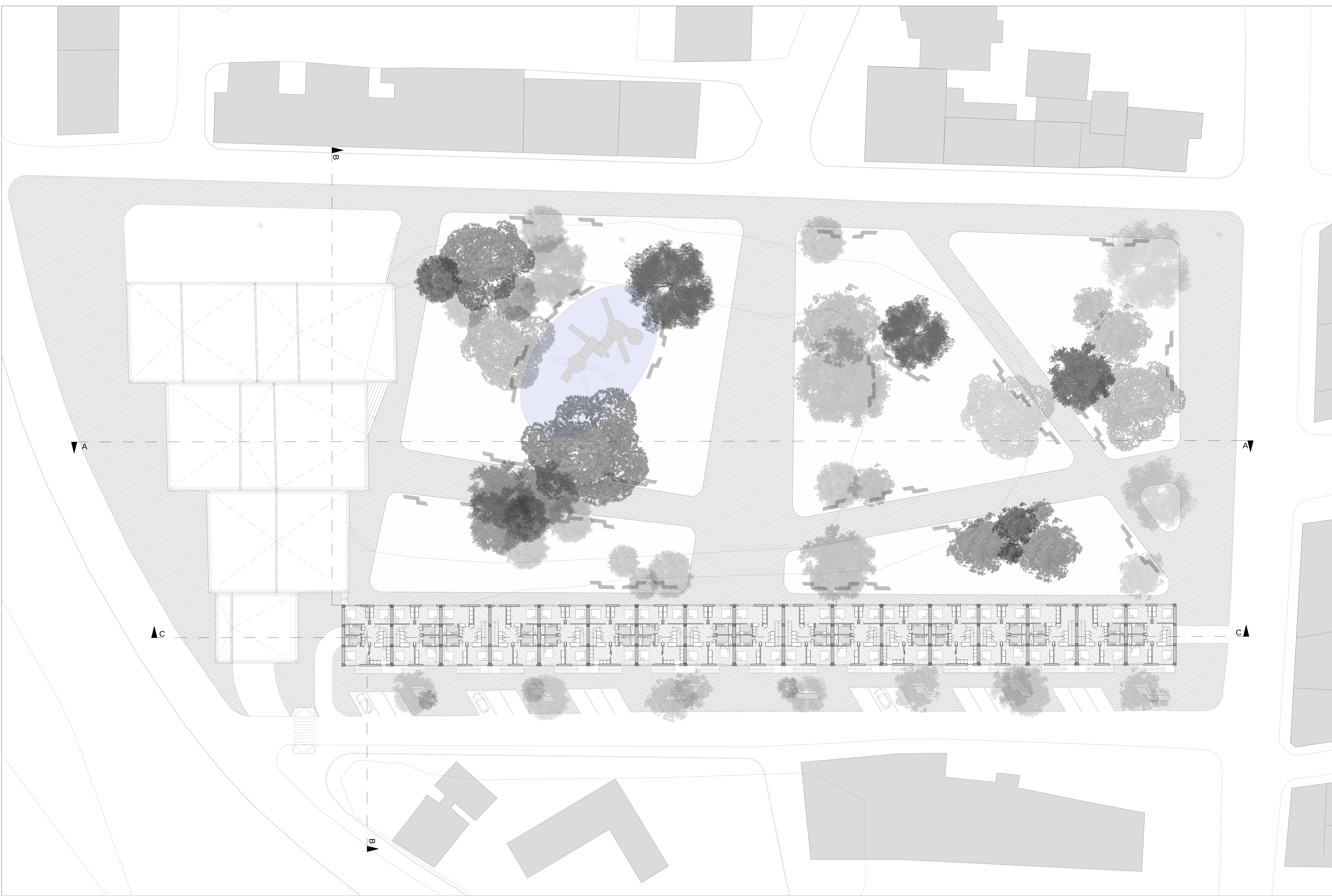
PROJECTO		PROJECTO 5º ANO DE ARQUITECTURA	
MERCADO E HABITAÇÃO NO CARREGADO	I	NORTE	
DESIGNAÇÃO	ESCALA		
PLANTA PISO 0	1:200		
IDENTIFICAÇÃO ALUNO	Nº ALUNO	IDENTIFICAÇÃO PROFESSOR	
DIANA BORGES GABÃO	60107	PEDRO PINTO	
OUTUBRO 2017		MIA	ISCITE-IUL



Apartamento Tipo
1- Sala 39,22m²
2- Cozinha 10,35m²
3- Instalação Sanitária 2,87m²
4- Pátio 9,16m²
5- Varanda 6,71m²

03

PROJECTO	MERCADO E HABITAÇÃO NO CARREGADO	I	PROJECTO 5º ANO DE ARQUITECTURA
DESIGNAÇÃO	PLANTA PISO 1	ESCALA	1:200
IDENTIFICAÇÃO ALUNO	DIANA BORGES GABÃO	Nº ALUNO	60107
IDENTIFICAÇÃO PROFESSOR	PEDRO PINTO	MIA	ISCITE-IUL
OUTUBRO 2017			



Apartamento Tipo A T3+1

- A1- Quarto 10,33m²
- A2- Quarto 12,34m²
- A3- Quarto 12,69m²
- A4- Escritório 10,66m²
- A5- Instalação Sanitária 4,97m²
- A6- Instalação Sanitária 5,00m²
- A7- Hall 7,95m²

Apartamento Tipo B T4

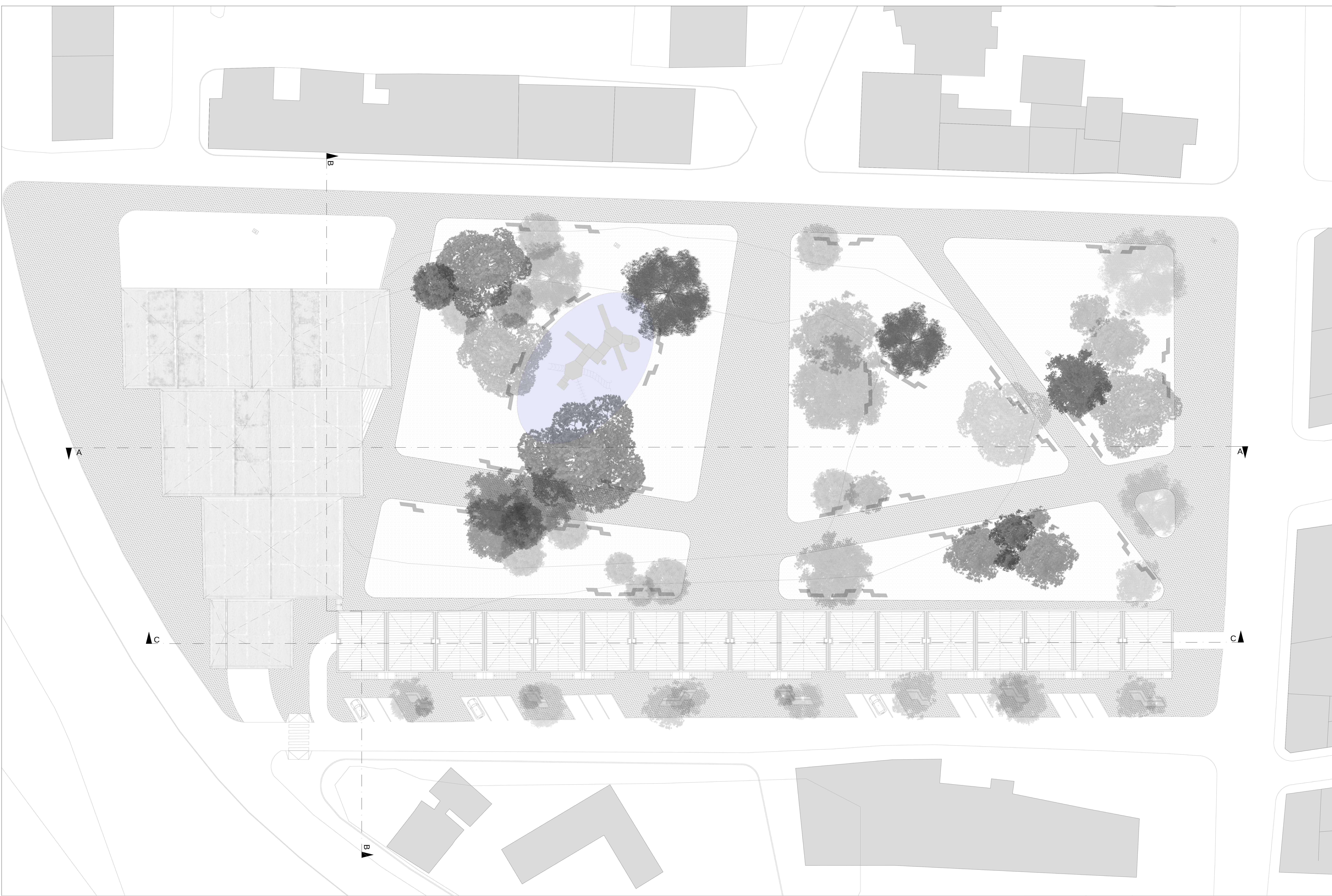
- B1- Quarto 12,32m²
- B2- Quarto 10,64m²
- B3- Quarto 10,98m²
- B4- Quarto 12,70m²
- B5- Instalação Sanitária 5,00m²
- B6- Instalação Sanitária 5,00m²
- B7- Hall 8,40m²

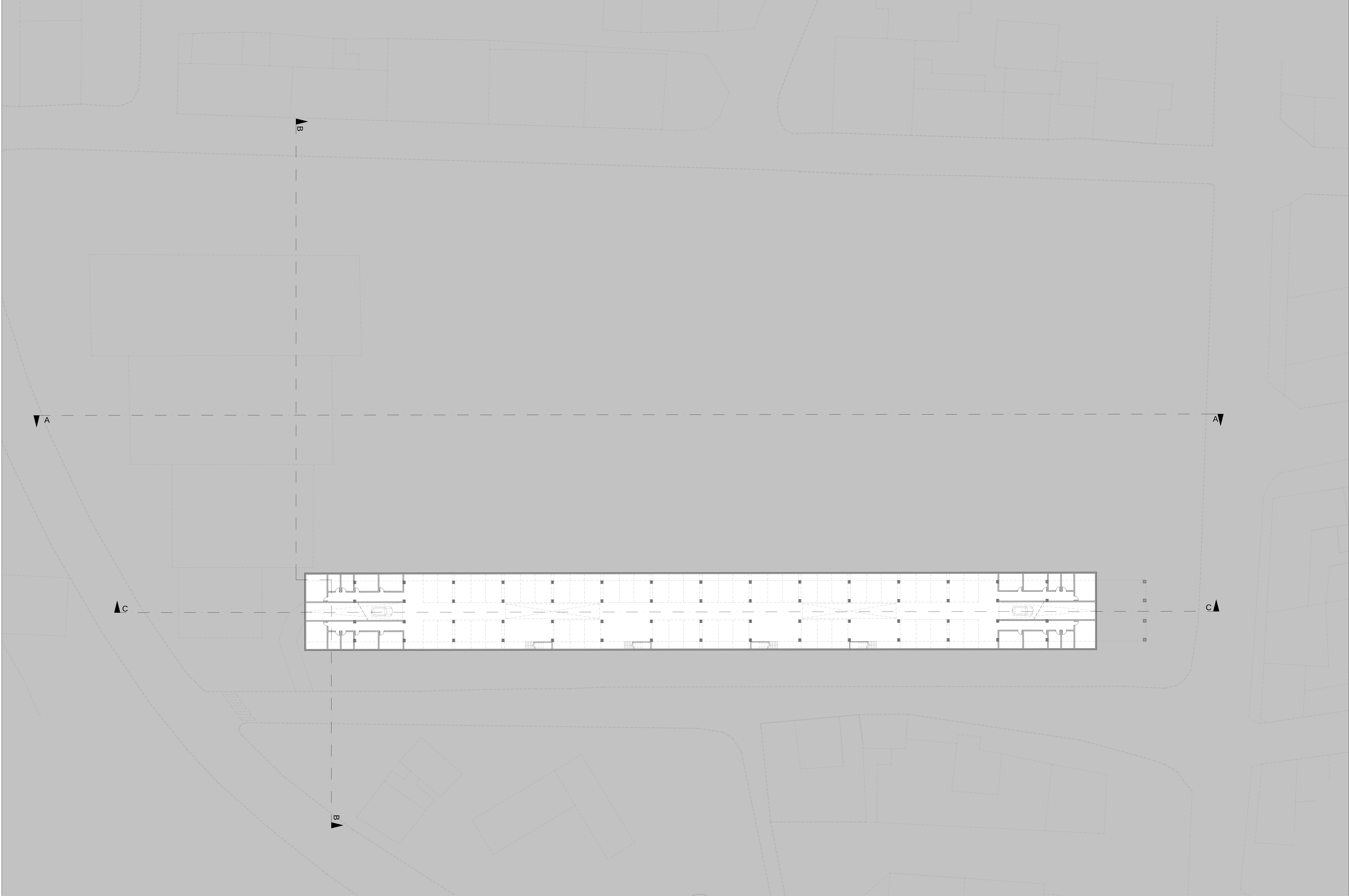
Apartamento Tipo C T3

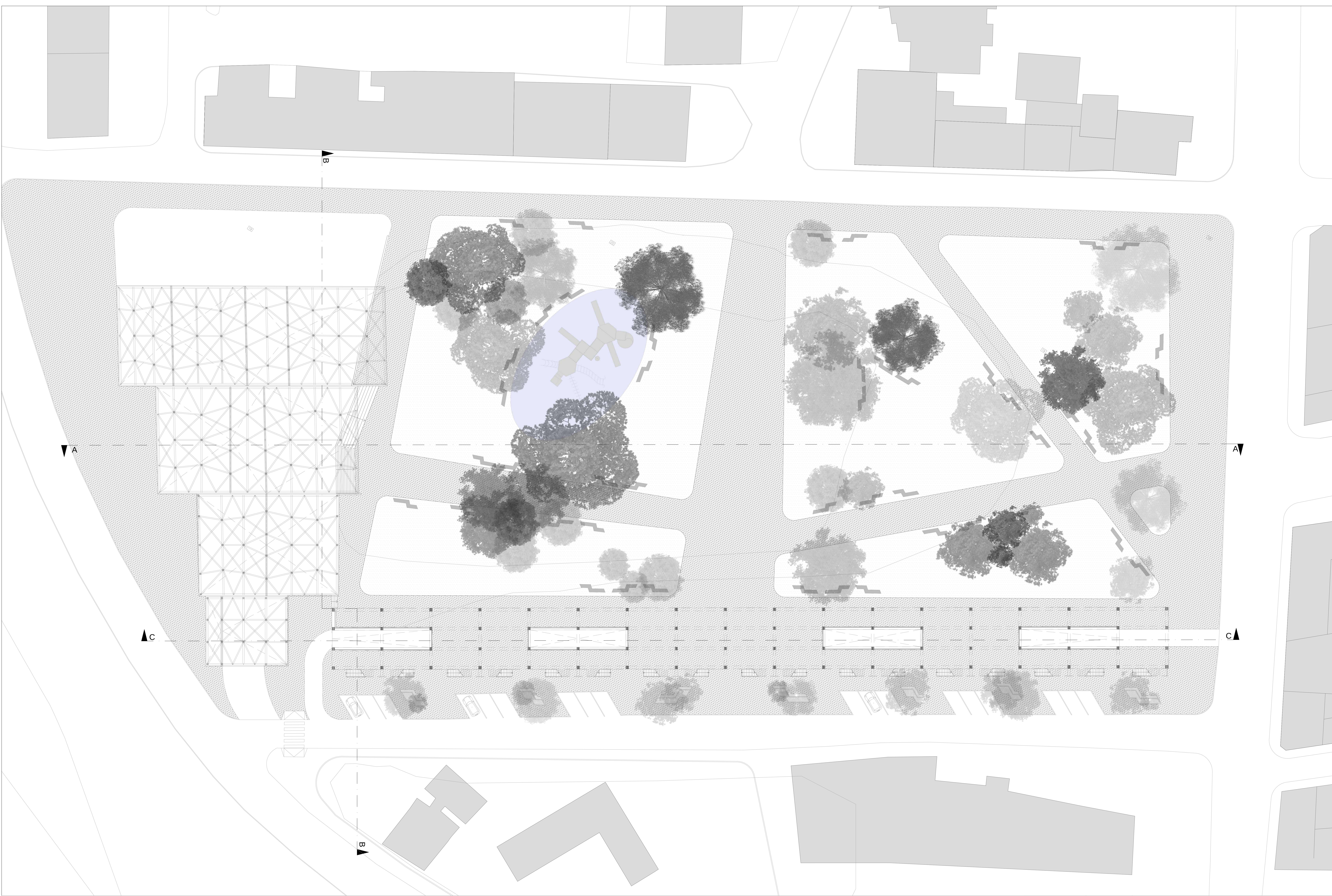
- C1- Quarto 15,70m²
- C2- Quarto 12,68m²
- C3- Quarto 10,99m²
- C4- Instalação Sanitária 4,97m²
- C5- Instalação Sanitária 5,00m²
- C6- Hall 15,31m²

04

PROJECTO		PROJECTO 5º ANO DE ARQUITECTURA	
MERCADO E HABITAÇÃO NO CARREGADO	I	NORTE	
DESIGNAÇÃO	ESCALA		
PLANTA PISO 2	1:200		
IDENTIFICAÇÃO ALUNO	Nº ALUNO	IDENTIFICAÇÃO PROFESSOR	
DIANA BORGES GABÃO	60107	PEDRO PINTO	
OUTUBRO 2017		MIA	ISCITE-IUL

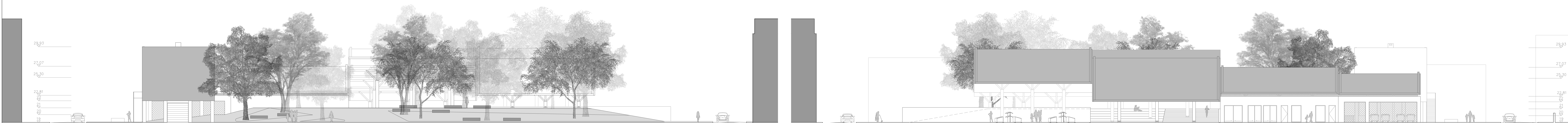






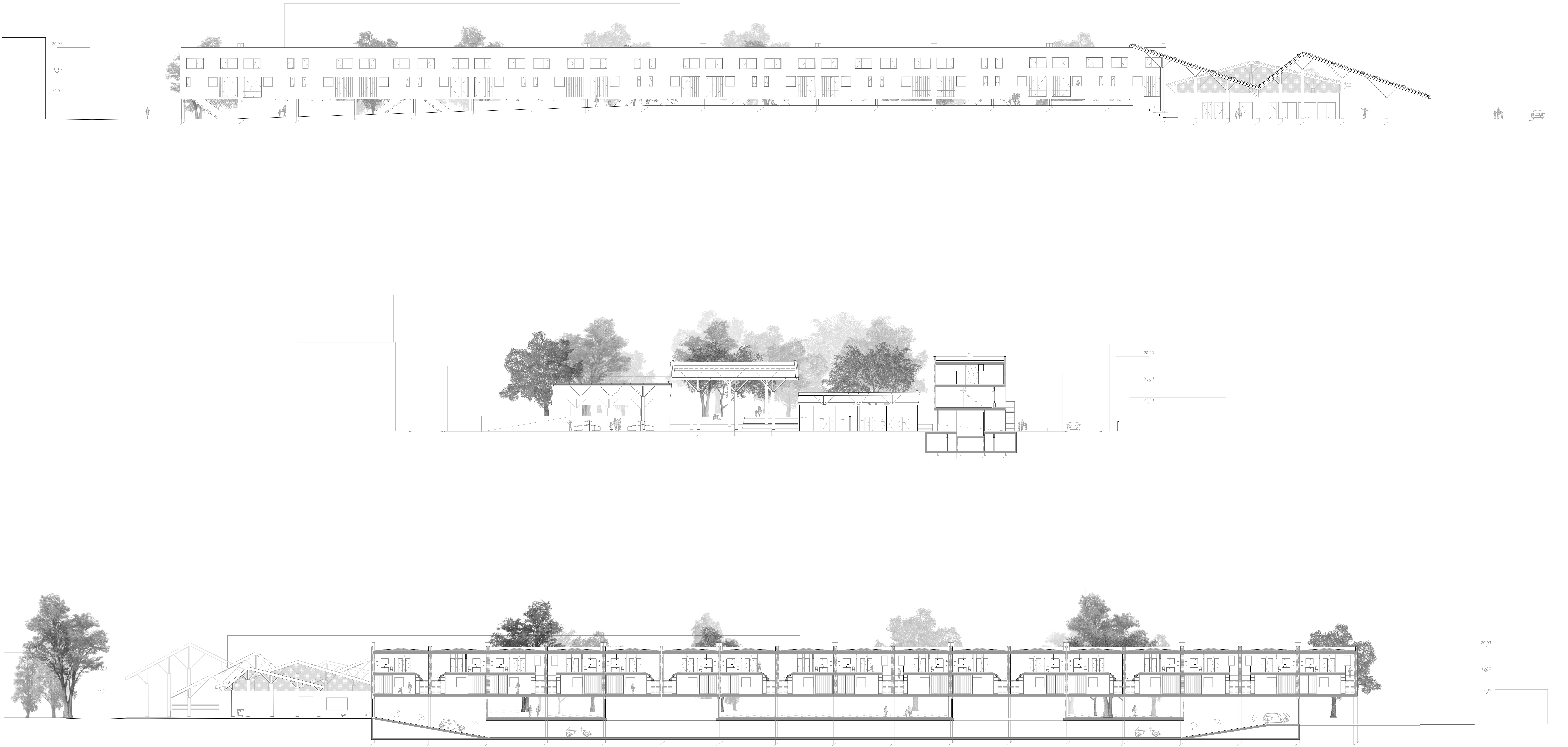
07

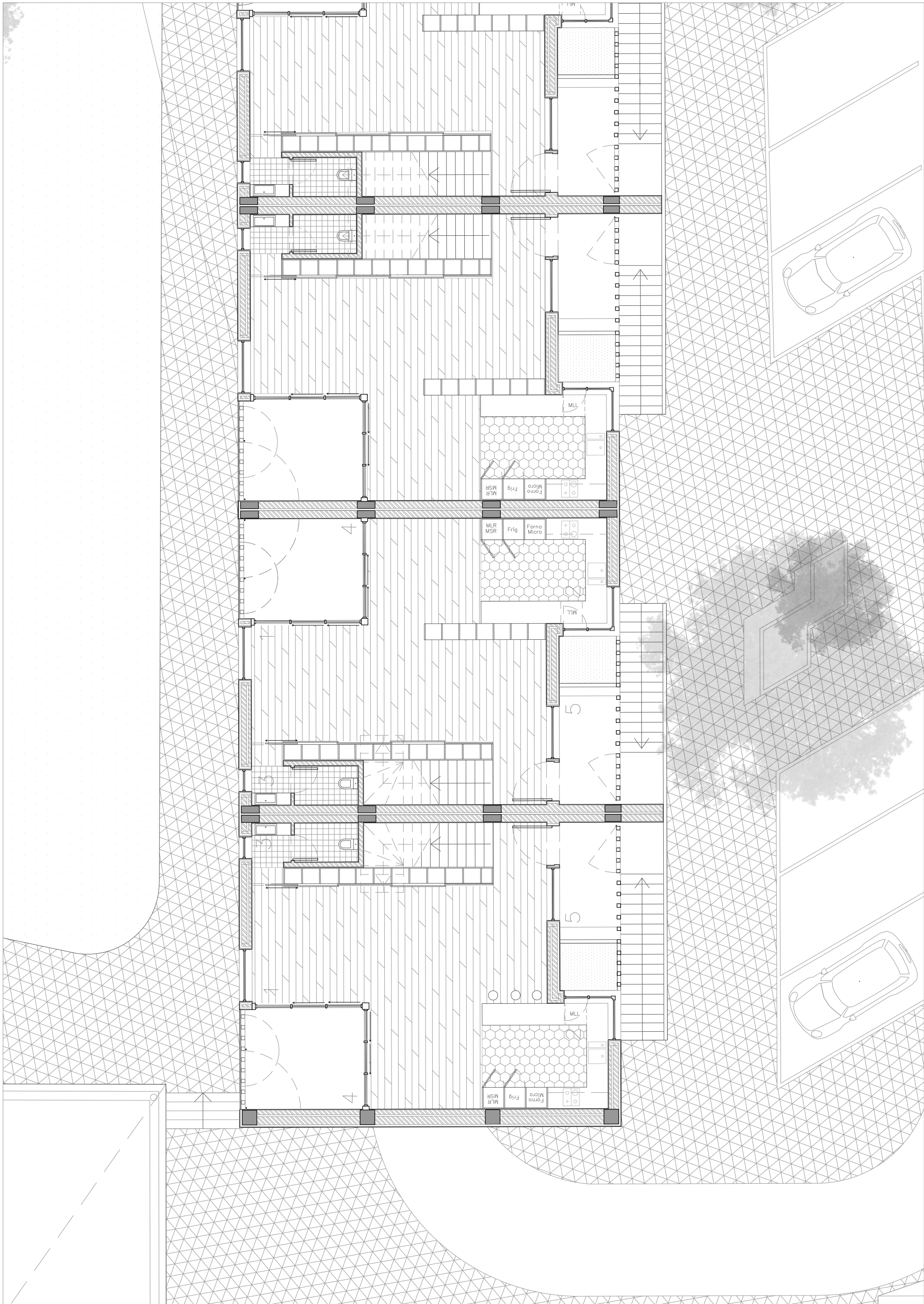
PROJECTO	MERCADO E HABITAÇÃO NO CARREGADO	I	PROJECTO 5º ANO DE ARQUITECTURA
DESIGNAÇÃO	ESCALA		NORTE
PLANTA ESTRUTURA	1:200		
IDENTIFICAÇÃO ALUNO	Nº ALUNO		IDENTIFICAÇÃO PROFESSOR
DIANA BORGES GABÃO	60107		PEDRO PINTO
OUTUBRO 2017			MIA I ISCTE-IUL



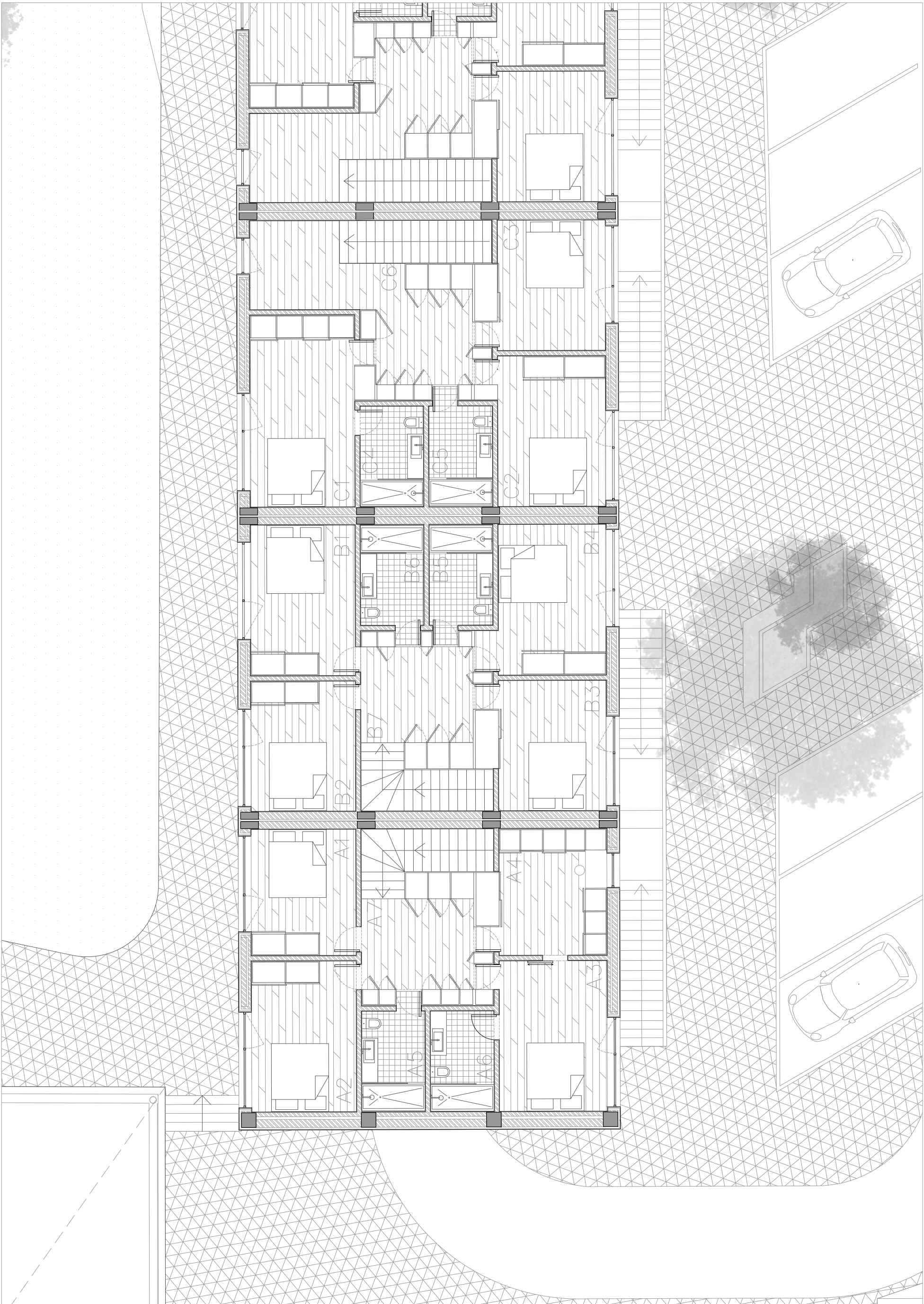
08

PROJECTO	MERCADO E HABITAÇÃO NO CARREGADO	I	PROJECTO 5º ANO DE ARQUITECTURA
DESIGNAÇÃO	ALÇADOS	ESCALA	1:200
IDENTIFICAÇÃO ALUNO	DIANA BORGES GABÃO	Nº ALUNO	60107
OUTUBRO 2017		IDENTIFICAÇÃO PROFESSOR	PEDRO PINTO
		MIA	I ISCTE-IUL

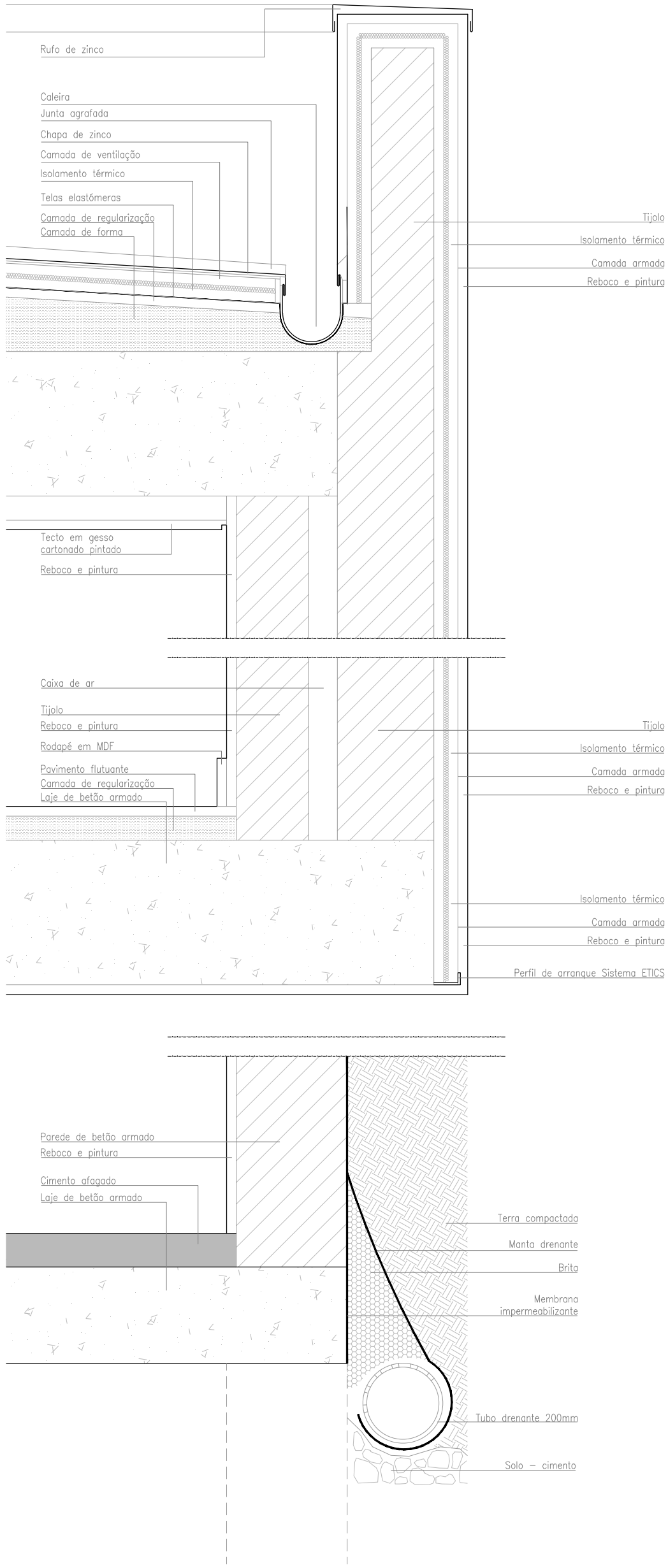




PLANTA PISO 1 - APARTAMENTOS



PLANTA PISO 2 - APARTAMENTOS



CORTE CONSTRUTIVO - APARTAMENTOS e GARAGEM