



## Densificação vs. Retração - Que futuro para os Olivais?

**RE** criar espaços  
utilizar edifícios  
ajustar dinâmicas

Gonçalo Miguel Matias Américo  
Licenciado em Estudos Arquitetónicos

Projeto para obtenção do Grau de Mestre em  
Arquitetura com especialização em Urbanismo

**Orientador Científico:** Professor Associado Arquiteto Carlos Dias Coelho  
**Coorientador Científico:** Assistente Arquiteto Sérgio Padrão Fernandes

Lisboa, FAUL, Setembro, 2013



# RESUMO

O aumento populacional na Europa na segunda metade do século XX, e a migração para os centros urbanos criou uma necessidade de expansão da cidade, sendo em alguns casos, construídos bairros habitacionais para albergar este crescimento. Os Olivais, em Lisboa, é exemplo de uma experiência urbana dos anos 60. Baseada no modelo de cidade moderna evidenciado na carta de Atenas, na revisão do modelo do Urbanismo Moderno e também nas influências do urbanismo escandinavo. Atualmente, a expansão da cidade europeia encontra-se num período de estagnação e considera-se que, num futuro próximo, possa vir a contrair-se. Como tal, este documento vem propor uma possível solução para o futuro deste bairro.

A temática da retração e da densificação do espaço urbano é discutida e analisada no âmbito da evolução da cidade moderna. Devido à globalização e a questões maioritariamente económicas, a iminência de migrações é constante. Estuda-se como se atuou em cidades que sofreram um processo de retração ou densificação e quais as políticas e medidas aplicadas, identificando a metodologia de intervenção sobre cada caso.

Questionam-se os métodos de reabilitação urbana e de intervenção no espaço público na Europa para conceber uma solução para a pouca diversidade nos usos do edificado e também a baixa utilização dos espaços públicos nos Olivais.

A proposta de intervenção prevê a criação de um sistema linear de mobilidade e acessibilidade, associando e elaborando espaços de carácter de permanência a um bairro que carece da identidade e diversidade necessárias para a subsistência da sociedade e economia locais.

**Palavras-chave:** espaço público, densificação, requalificação, reabilitação, multifuncionalidade.

# ABSTRACT

The population rise in Europe in the second half of the 20th century and the migration to urban centers has created a need for expansion in the city, building residential neighborhoods to accommodate this growth. The Olivais in Lisbon is an example of an urban experience in the sixties. It was based on the Modern City model cited in the Athens Charter, in the Modern Urbanism model and also in urban scandinavian influences. Currently, the expansion of the European city is in a process of stagnation and it is considered that, in the future, is likely to contract. As such, this paper proposes a possible solution for the future of this neighborhood.

The theme of shrinkage and densification of urban spaces is discussed and analyzed in the context of the evolution of the modern city. Due to globalization and mostly economic issues the imminence of migration in cities is constant. It was studied how the communities acted in cities that have undergone a process of shrinkage or densification and what policies and measures were taken, identifying the methodology.

The methods of urban rehabilitation and intervention where questioned in public spaces throughout Europe to devise a solution to the low diversity in the building uses and public spaces in Olivais.

The proposed intervention foresees the creation of a linear system of mobility and accessibility, the design of spaces and squares with a character of permanence to a neighborhood that lacks the identity and diversity necessary for the subsistence of the local society and economy.

**Keywords:** public space, densification, redevelopment, rehabilitation, multifunctionality.

# AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, ao orientador Carlos Dias Coelho e coorientador Sérgio Padrão Fernandes, pela constante disponibilidade, pela adesão imediata e pelo acompanhamento e incentivos. Aos colegas pela companhia, pela paciência e pelas sugestões, em particular e com um especial carinho à Ana Pardal e Inês Gil Ferreira. Aos meus pais que fizeram o maior esforço para que eu pudesse concluir os estudos e que sempre acreditaram em mim. À minha irmã que me deu apoio e a palavra certa. Aos mais próximos colegas de secundário que marcaram o percurso académico com o melhor espírito e amizade. Ao Paulo Coincas, eterno amigo e confidente. E à Joana, por tudo.

# ÍNDICE

Resumo .....	iii
Abstract .....	iv
Índice .....	1
Índice de Imagens .....	3
Introdução .....	4
Tema: Densificação vs. Retração – Que Futuro para os Olivais? .....	5
Caso de estudo .....	6
Objetivos do trabalho .....	8
Metodologia .....	10
Estado do conhecimento .....	12
A questão da Retração e da Densificação .....	13
Detroit como exemplo de Retração .....	15
Paris como exemplo de Densificação .....	17
Reabilitação urbana .....	19
Bricklane, Londres, Reino Unido .....	20
Temple Bar, Dublin, Irlanda .....	22
Espaço público .....	24
Sistemas lineares .....	24
Integração de elementos na requalificação urbana .....	32
O caso de estudo .....	39
Contextualização e história dos Olivais .....	40
Caracterização do bairro Olivais Sul .....	43
Proposta de intervenção .....	46
Modelo de Ordenamento .....	47
Modelo de Evolução .....	50
Intervenção localizada .....	51
Conclusão .....	53
Bibliografia .....	54
Anexos .....	57

# ÍNDICE DE IMAGENS

Figura 1 Subúrbios de Detroit em 1949, 2003, 2011 .....	15
Figura 2 Primeira fase de densificação para subúrbios de Paris do Atelier Grand Paris .....	17
Figura 3 Exemplo de articulação dos tecidos urbanos .....	18
Figura 4 Brick Lane 1988 .....	21
Figura 5 Brick Lane atual.....	21
Figura 6 Mapa da intervenção.....	22
Figura 7 Planta da arborização proposta.....	22
Figura 8 Praça em Temple Bar.....	22
Figura 9 Vista aérea das avenidas Richard-Lenoir (1860) .....	24
Figura 10 Plano para Algiers – Le Corbusier 1931 – 1934.....	25
Figura 11 Combinação de interseções de ruas e praças, Robert Krier .....	27
Figura 12 Proposta do plano de ordenamento do centro de Amiens, França .....	27
Figura 13 Ilustração dos destroços provocados pela Segunda Guerra Mundial em Estugarda .....	28
Figura 14 e Figura 15 - Proposta para reestruturação da zona central de Estugarda.....	28
Figura 16 Praça de Wilhelmsplatz .....	29
Figura 17 Perfil de rua de St. Joan Boulevard.....	30
Figura 18 Esquema do desenho de espaço público de St. Joan Boulevard .....	31
Figura 19 Zona comercial Koopgoot.....	34
Figura 20 Fotografia aérea da rua O'Connell em 1944 .....	36
Figura 21 Proposta para a rua O'Connell .....	37
Figura 22 vista atual de O'Connell Street .....	38
Figura 23 Divisão dos Olivais em Células .....	43
Figura 24 Hierarquia Viária.....	44
Figura 25 Estratégia para os Olivais Sul .....	47
Figura 26 Modelo de evolução .....	50

# INTRODUÇÃO



## TEMA: DENSIFICAÇÃO VS. RETRAÇÃO – QUE FUTURO PARA OS OLIVAIS?

O trabalho desenvolve-se no âmbito da disciplina de Projeto Final de Mestrado em Arquitetura com especialização em Urbanismo.

Trata-se de uma reflexão sobre os Olivais, um bairro pertencente à freguesia de Sta. Maria dos Olivais, inserido na zona oriente da cidade de Lisboa, em Portugal. Pretende-se encontrar uma solução para a possibilidade de retração da cidade, através de um projeto à escala de todo o bairro. Tendo como principal objetivo alterar o carácter de “bairro dormitório” potenciando a vivência, a economia e a sustentabilidade.

São estudados os fenómenos de retração e densificação em Detroit e Paris respetivamente, numa tentativa de conceber soluções alternativas, compreender como a cidade de Lisboa evoluirá e quais os mecanismos utilizados para dar resposta ao desenvolvimento eminente nos bairros das metrópoles.

O desafio é dar resposta a uma hipótese especulativa de retração, e densificação no interior da cidade introduzindo conceitos como a redensificação e a reabilitação urbana no processo evolutivo da morfologia da cidade.

Tenta-se assim perceber qual a situação que melhor caracteriza a evolução do bairro dos Olivais. Numa perspectiva apresenta-se a densificação que pode estar ligada à centralização do bairro na cidade e a um crescimento populacional, se por outro lado, o declínio demográfico causará um cenário de retração no local, criando a necessidade de adaptação das políticas de gestão e ordenamento de território para qualificar o bairro dos Olivais social e economicamente.

## CASO DE ESTUDO

O projeto aborda a freguesia de Sta. Maria dos Olivais na cidade de Lisboa, mais concretamente a questão da evolução do plano dos Olivais. O processo de desenvolvimento deste tecido urbano é marcado por duas fases distintas: os Olivais-Velho – como núcleo antigo começado a definir-se no século XVI com uma organização espacial orgânica apoiada sobretudo na estrutura do parcelamento do território – e as áreas correspondentes ao Bairro da Encarnação (1940), às Urbanizações dos Olivais Norte (1958) e Sul (1960) e à zona industrial estabelecida ao longo da frente ribeirinha (primeira metade do século XX) – formalizam intervenções programadas inseridas em estratégias de expansão da cidade e suportadas por planos e disposições legislativas.

"[...] Não se trata de bairros só para operários ou só para a classe média, mas sim autênticas reproduções vivas da coletividade com todos os seus contrastes e divergências. Disso é prova flagrante a diversidade de categorias adotadas nas habitações, que vão desde o fogo mais modesto à moradia mais digna, (...) E muitas são as vantagens desta nova conceção, tanto sob o ponto de vista social como sob o ponto de vista económico, bem expressas no sentido educacional da convivência, na complementaridade das profissões e na interpenetração social". (Boletim do INTP, 1964).

Atentando que este plano já tem à volta de cinquenta anos de existência admite-se que hoje a realidade seja diferente. A arquitetura e a sociedade evoluíram e a situação socioeconómica do país e da cidade de Lisboa alteraram-se. Assim sendo, este projeto pretende uma aproximação ao bairro que pretende reforçar as relações internas e aumentar a diversidade de funções destas urbanizações que, ainda que em bom estado de conservação geral apresentam algumas carências, tais como o excesso de espaços públicos descaracterizados e falta de pontos de referência.

Os bairros dos Olivais, Sul e Norte apresentam características bastante distintas do resto da cidade, são exemplo os edifícios em torre e em banda multiplicados duas e três vezes, dando uma identidade própria e única à cidade. No entanto há necessidade de transformação dos espaços públicos pois a semelhança destes acrescida à repetição do edificado causa uma sensação de repetição confusa à escala humana.

A tendência, para um futuro a médio/longo prazo, é uma perda geral de população no país, neste sentido há necessidade de reajustar a cidade de Lisboa e condensar as zonas urbanas por dois grandes motivos, para melhorar a qualidade de vida dos habitantes e para minimizar os gastos supérfluos em deslocações.

## OBJETIVOS DO TRABALHO

Este trabalho propõe redensificar o bairro dos Olivais Sul através de uma reestruturação do ambiente urbano e introdução de novos usos nos edifícios existentes. Atividades como o comércio e serviços, que atualmente são reduzidas, passam a estar presentes e interligadas.

A cidade de Lisboa é alvo de várias estratégias de reocupação (Carta Estratégica de Lisboa, 2000/24) e a freguesia de Sta. Maria dos Olivais, a maior do concelho, é responsável por cerca de 9% da população residente em Lisboa. O objetivo principal da intervenção é dar “uma nova vida” aos Olivais Sul. Porquê? A cidade de Lisboa, como capital, continuará a ser um dos principais núcleos socioeconómicos do país, e tendo em conta a redução de população é necessário fazer ajustes nas zonas urbanizadas para aumentar a produção interna e dar à população motivos de fixação.

Este tecido urbano é assinalado pelo seu carácter maioritariamente habitacional, e o projeto pretende alterar este estigma, tornando os Olivais num lugar multifuncional. Esta particularidade define o espaço como de residência, sendo isto sinónimo de abandono parcial, durante as horas de sol, da população ativa.

A proposta tem como estratégia reorganizar a estrutura e a organização espacial e funcional da zona de modo a que esta ganhe uma maior dinâmica durante o dia. Para isto é necessário criar pontos de atração e fixação da população. Como?

- Criar postos de trabalho, principalmente no setor terciário, dinamizando o comércio e os serviços na própria urbanização.
- Cortar as barreiras visuais, para dar à população um maior conforto paisagístico e desta forma facilitar a mobilidade e a criação de mapas mentais.
- Reintroduzir o conceito de praça, para formalizar os espaços públicos da cidade tradicional.

- Recuperar os espaços públicos descaraterizados, de forma a preencher as necessidades sociais da população.
- Criar uma rede de espaços públicos articulada por um eixo estruturante, que visa dinamizar e densificar o espaço interno do bairro.
- Reorganizar a hierarquia viária e reduzir os becos, que são um obstáculo à mobilidade e acessibilidade.
- Centralizar o comércio para minimizar as deslocações de média/longa distância e criar hábitos de permanência nos espaços existentes.
- Finalmente, reapropriar edifícios de carácter habitacional para uso comercial e de serviços.

## METODOLOGIA

O âmbito deste trabalho deriva de um estudo sobre o território de Lisboa, sobre as possibilidades de evolução das formas urbanas e em particular do bairro dos Olivais Sul. Para uma melhor compreensão deste estudo foram definidas etapas de explicitação.

Inicialmente abordou-se o tema central da Densificação e Retração com vista a explicar o seu significado na cidade. Enquadram-se estes fenómenos em diferentes contextos territoriais, de modo a constituir um quadro de referências para o projeto baseado nas soluções morfológicas que foram apresentadas, usando sempre uma base teórica comum para que todas as considerações sejam enquadradas e operativas para o desenvolvimento do projeto.

O estudo da reabilitação urbana deve-se à necessidade de compreender as carências e as soluções aplicadas em situações com pontos coincidentes com o caso de estudo, de forma a projetar um desenvolvimento coerente, sustentável e que dê a resposta que a situação exige. Foram analisados dois casos europeus pelas características físicas e sociais do espaço urbano, e pela importância adquirida na cidade após a intervenção, potenciando o desenvolvimento de toda a área urbana.

Introduz-se o conceito de sistema linear de espaço público como uma possível estratégia de reestruturação do tecido urbano, usando como referência na estruturação dos espaços o projeto de Krier para Estugarda e para a composição do espaço público ao longo da via, uma intervenção nas avenidas de Barcelona.

Estuda-se o local de intervenção, compreende-se como cresceu, em que perspectiva foi desenhado, o que foi bem-sucedido e o que fracassou. Num processo que envolve recolha e tratamento de dados estatísticos, demográficos, sociais entre outros.

Através do projeto concebeu-se uma proposta que envolve inicialmente um estudo de onde intervir e de que forma, organizando espacial e funcionalmente o bairro com base no contexto teórico anteriormente interiorizado. Fica assim definido o modelo de ordenamento, pensado numa lógica de reestruturar o espaço público descaracterizado dando-lhe uma identidade reconhecível através de introdução de elementos da cidade tradicional, a rua, a avenida e a praça. O modelo de evolução é composto, a uma escala mais aproximada, focado num espaço de intervenção reduzido com apenas alguns edifícios projetados e requalificados, para que seja possível criar um espaço com relação direta entre o edificado e o espaço público. Numa última fase, é elaborado o projeto de uma área ainda mais reduzida e mais detalhada envolvendo um conjunto habitacional, uma zona de comércio e o espaço público associado, sempre visando a reorganização espacial e funcional do bairro.

# ESTADO DO CONHECIMENTO



## A QUESTÃO DA RETRAÇÃO E DA DENSIFICAÇÃO

A forma das cidades está em constante mudança e evolução, e esta premissa faz com que as cidades sofram alterações que podem ser proveitosas ou prejudiciais. A retração e a densificação são consequência disso mesmo, temáticas atuais mas presentes ao longo de toda a história urbana.

A Europa na segunda metade do século XX teve um aumento populacional considerável, as populações deslocaram para os centros urbanos, criando assim a necessidade de expansão das cidades, construindo-se principalmente áreas habitacionais (algumas de custo reduzido, m<sup>2</sup> mais barato que nos centros).

Cidades que antes eram compactas, caracterizadas pela sua continuidade e diversidade de espaços que permitiam as deslocações pedonais e uma maior vivência, agora tornaram-se mais difusas e fragmentadas. Com o crescimento desordenado da cidade, começaram-se a criar novos bairros junto às zonas industriais que normalmente se situavam na periferia, sendo necessário o uso do transporte individual. Este fenómeno, associado a um decréscimo do poder de compra levou à crescente desertificação dos centros urbanos, sectorizando a cidade nas suas diferentes funções (habitação, trabalho, cultura e desporto).

A sociedade sente, então, a necessidade de se libertar do pensamento racionalista de "form follows function" de Louis Sullivan, características do movimento moderno. Surgindo uma nova crise no pensamento da cidade associado a uma crise da modernidade. A sobremodernidade é definida por três figuras de excesso: o tempo, o espaço e o indivíduo. Excesso de tempo porque a história evolui de tal forma que tudo se torna acontecimento, ou por outro lado, por haver tantos acontecimentos que nada o é. Excesso de espaço porque graças à mobilidade (de pessoas, bens, informações, etc) altera-se a escala e surge o aparecimento dos não-lugares. E o excesso de

individualismo proveniente dos dois anteriores, provocando a falta de referências coletivas e de identidade (Augé, 2005).

Portanto a cidade atual, é consequência da industrialização da segregação de funções e da introdução do automóvel, dificultando a criação de um sistema de relações coerentes funcionado assim como uma soma de espaços individualizados.

Os centros passam a ser frequentados aquando a necessidade e com o poder de compra, cada vez mais baixo, associado ao aparecimento das grandes superfícies comerciais nas periferias, só uma minoria de residentes é que faz subsistir a economia local. Dando assim origem a uma degradação e não aproveitamento dos espaços vagos (não-lugares), tanto comerciais como habitacionais.

A retração é encontrada em áreas urbanas – bairros, cidades ou áreas metropolitanas – que experienciaram perdas demográficas, declínio económico, perda de emprego ou problemas sociais, permanecendo as formas, os edifícios e os espaços urbanos (AAVV, 2006).

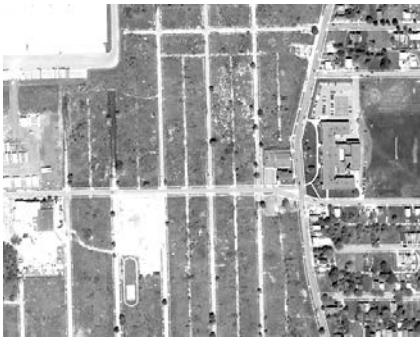
As cidades em retração, nas últimas décadas, são um fenómeno mundial associado à globalização, proveniente da concentração de recursos. Cidades que se desenvolveram com base numa só indústria ou na concentração numa só atividade foram particularmente afetadas por este processo.

Foi necessário fazer um levantamento dos motivos que despoletaram este fenómeno. Extrapolaram-se então várias causas, de que são exemplo: desastres naturais, como aconteceram na cidade de *Nova Orleães, EUA* após furacão *Katrina* em 2005; redução massiva de mão-de-obra (desativação de fábricas e/ou portos) como são exemplos *Detroit, EUA Manchester e Liverpool, Inglaterra* ou ainda marcos político-sociais como a queda do muro de *Berlim* que levou à desertificação de algumas cidades como *Leipzig na República Democrática Alemã*.

## DETROIT COMO EXEMPLO DE RETRAÇÃO



No início do século XX, Detroit tornou-se o centro de produção da indústria automóvel, a Chrysler, Ford e General Motors criaram a então chamada “Motor City”. Foi em Detroit que a primeira rua foi pavimentada a betão e foi também lá que foi construída a primeira autoestrada. Durante anos a cidade teve um crescimento económico exponencial e a população cresceu de cerca de 300 mil habitantes para quase 2 milhões em 50 anos (1900 – 1950).



Nos anos seguintes com a crescente tensão racial americana, a população caucasiana migrou para a periferia, resultando na desertificação da cidade. Em 1998 a área metropolitana estava segregada, 80% da população residente na cidade era de raça negra enquanto que nos subúrbios era o inverso.

No final dos anos 90, o centro da área metropolitana perdia rendimento até que as grandes empresas acabaram por deslocar os seus negócios. Hoje em dia um terço da cidade encontra-se abandonada e um incontável número de edifícios foi demolido. A natureza ocupou-se da degradação das infraestruturas e os animais do resto (Ryan, 2012).



Figura 1 Subúrbios de Detroit em 1949, 2003, 2011  
(Google Earth)

O conceito de densidade, expresso pela fórmula pessoas/fogos por hectare, é uma das principais ferramentas no planeamento e na gestão do crescimento urbano.

A densificação, relativamente ao panorama urbano, reflete-se tanto no planeamento de zonas da cidade que apresentem uma maior densidade edificada como no aproveitamento de terrenos, que por diversas razões, se encontram desaproveitados no centro das cidades. As propostas de densificação das cidades têm origem na tentativa de tornar as cidades mais sustentáveis e compactas, o que, proporcionaria uma melhor qualidade de vida.

As vantagens podem ser divididas em três fatores:

Ambiental – A concentração de funções e edificado permite uma redução do uso dos transportes motorizados, levando a uma diminuição da poluição, tanto atmosférica como sonora.

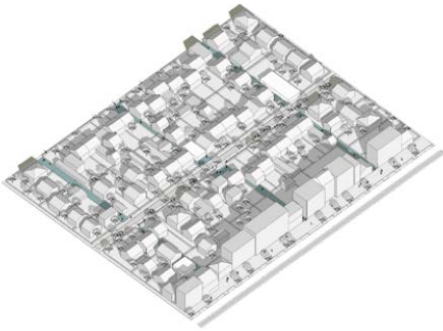
Social – Um espaço urbano densificado proporciona maior interação social e mais diversidade. A proximidade dos espaços, associada à menor utilização de transportes proporciona mais tempo livre, logo, menos stress e mais disponibilidade social.

Económica – Está associada principalmente à menor utilização de todos os recursos envolvidos nos processos de deslocação (Smith, 1996).

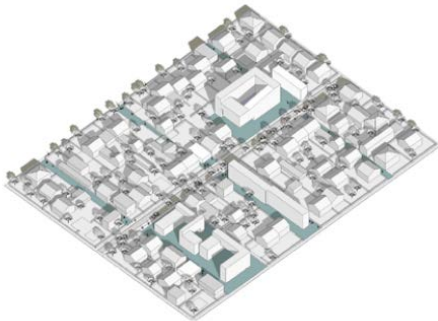
Por outro lado, sendo a densificação um conceito quantitativo, há que ter em conta os possíveis efeitos negativos, como é o caso da sobredensidade. Existem dois tipos de densidade urbana, densidade interior que está relacionada com o número de pessoas por fogo, e a densidade exterior que relaciona o número de fogos por área, sendo este o principal objetivo principal na densificação.

## PARIS COMO EXEMPLO DE DENSIFICAÇÃO

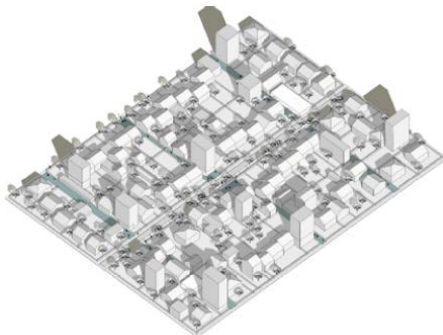
Os objetivos fixados pelo Grenelle 2 para o meio ambiente não podem ser conseguidos apenas com a reestruturação do tecido urbano, a fim de limitar o consumo de energia relacionado ao aquecimento e deslocamento.



Os bairros suburbanos, quando possuem uma baixa densidade promovem o deslocamento e maximiza o consumo da propriedade da terra. Muitos destes bairros residenciais da metrópole parisiense representam uma fonte potencial de terra. A sua densificação permitiria atingir uma parte das 70.000 novas unidades habitacionais por ano recomendadas pelo atelier Grand Paris.



As habitações unifamiliares, compostas por tecidos residenciais suburbanos mas também pelas habitações do meio e representa a parte mais importante do espaço urbano (36%), com cerca de 100 mil hectares. A habitação coletiva representa 9% do espaço urbano, cerca de 23 mil hectares. Estes números indicam que neste tecido, a densificação pode ser uma resposta para o crescimento da área metropolitana de Paris.



Esta experiência parisiense assemelha-se à perspectiva de evolução da cidade de Lisboa, nomeadamente com o bairro dos Olivais que apresenta uma baixa densidade de ocupação.

A forma de densificar idealizada passa por três fases diferentes:

Primeiro densificar as estradas mais importantes, como as passagens dos transportes públicos, depois micro densificar por lote, e finalmente utilizar lotes desocupados ou degradados para implementar infraestruturas de uso multifuncional.

Posteriormente, pretende-se criar novos espaços públicos articulando os espaços urbanos.

Figura 2 Primeira fase de densificação para subúrbios de Paris do Atelier Grand Paris ([http://www.ateliergrandparis.fr/construire/densifier\\_ZP.pdf](http://www.ateliergrandparis.fr/construire/densifier_ZP.pdf))

Este projeto de densificação visa também a recuperação de fachadas, o implemento de novos alinhamentos arbóreos, a utilização da cobertura como espaço de estar e zona verde, requalificação dos espaços públicos e melhoramento das infraestruturas.

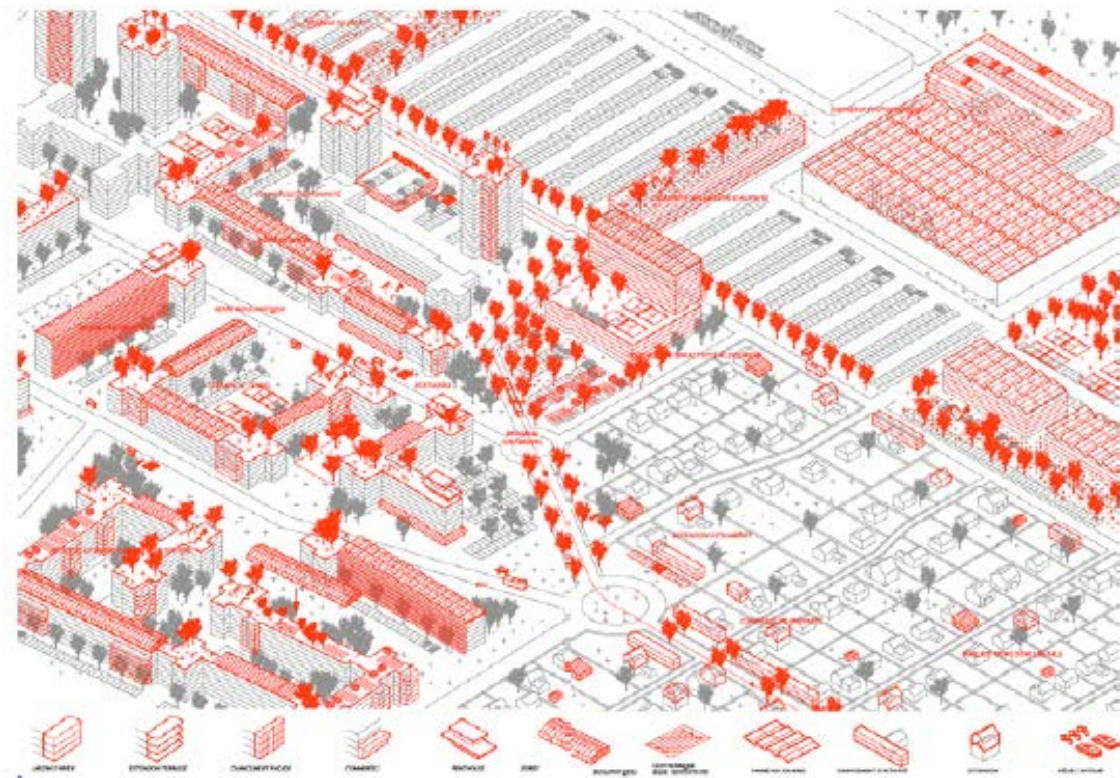


Figura 3 Exemplo de articulação dos tecidos urbanos  
(<http://www.ateliergrandparis.fr/construire/densifierZP.pdf>)

## REABILITAÇÃO URBANA

Estamos perante uma mudança de paradigma urbano motivado pela crise que afeta as cidades e os seus centros. Esta desertificação levou a que nos últimos 30 anos, surgissem uma série de políticas e iniciativas com intenções de integração do património a nível físico e social. Património que segundo a classificação da UNESCO, compreende os conjuntos edificados e os tecidos urbanos - desde a rua e o quarteirão às aldeias e conjuntos de cidades. (Milão, 2005)

Perante uma economia debilitada e um planeta igualmente frágil, associado à renovação/reabilitação do património há a necessidade de introduzir o conceito de Desenvolvimento Sustentável que surge em 1987 no Relatório Brundtland definido como "O processo de desenvolvimento que permite às gerações atuais satisfazerem as suas necessidades sem colocar em perigo a satisfação das necessidades das gerações futuras". Isto é, inclui-se a população local no processo participativo para fomentar a interação/integração social. A Agenda XXI realizada em Barcelona em 2004, é um dos exemplos deste tipo de iniciativas.

## BRICKLANE, LONDRES, REINO UNIDO

No Reino Unido, como em grande parte dos países europeus, as cidades têm vindo a perder a população do centro para a periferia. O governo inglês compromete-se na regeneração, na melhoria da qualidade de vida urbana, no desenvolvimento sustentável e bom design que se pode constatar através de políticas como o *Urban White Paper*, *Urban Task Force* e *Building Sustainable Communities*. A Comissão para o ambiente construído (CABE), a organização *English Partnerships*, os fundos da Lotaria Nacional e a organização do *Arts Council* Inglês contribuem em três grandes questões nacionais: o bom design, a boa arquitetura e as boas práticas de conservação. Em 1997, com a eleição de Tony Blair, o planeamento nacional foi sujeito a um grande “período de reforma e estruturação considerando-o como uma componente de modernização do poder local num esquema de regionalização e de vida comunitária e como potenciador do desenvolvimento económico” (Milão, 2005).

Estas participações refletem uma preocupação em acompanhar a Comunidade Europeia. Os financiamentos dos programas conjugados com as parcerias locais e regionais dos últimos 20 anos criaram uma dinâmica regeneradora. Desta forma a comunidade, no contexto social e cultural, acompanha esta onda dinamizadora desenvolvendo de forma espontânea as suas capacidades e talentos. Desta forma, e a pouco e pouco, vão surgindo espaços ligados à indústria criativa potenciando assim os movimentos cívicos e redes de parcerias.

O poder Local assume assim uma posição de mecanismo para o financiamento social e comunitário, tendo como moeda de troca a satisfação e o bem-estar da comunidade através das artes, da cultura e da tradição.

A conversão de antigos edifícios industriais e comerciais tem vindo a ser uma prática comum associada à gentrificação. No caso do Reino Unido, a partir de 1994, as políticas urbanas viram-se reforçadas com a atribuição de fundos da lotaria nacional. Os edifícios reutilizados são escolhidos pelas condições físicas, espaços amplos, e pela





Figura 4 Brick Lane 1988  
(<http://www.ipinglobal.com/img/ipin-live-posts/>)



Figura 5 Brick Lane atual  
(Google Maps – Street View)

acessibilidade económica e também pela carga patrimonial e identitária dos edifícios e das zonas onde se inserem. Por outro lado, o surgimento massivo de espaços culturais alternativos, associações, bares, museus, galerias, centros culturais ligados ao sector criativo e artístico demarcam uma tendência atual intrinsecamente ligada à regeneração urbana e a novos modos de vida contemporâneos dos novos *city lovers*. O repovoamento de uma área urbana com a instalação de um *cluster* ligado às indústrias criativas e a uma população que vive e trabalha na área tem vantagens nos aspetos ambientais, económicas e sócias, como é o caso da zona de *Bricklane*.

*Brick Lane* é assim denominado pela origem industrial desta área urbana e conseqüentemente pelo caminho e rua iniciado em *Whitechapel* e pavimentado em tijolo de burro. Esta área é conhecida e famosa pelos restaurantes e mercados indianos, pelos preços acessíveis e peças originais, pelo seu festival anual de mercados. Nesta área urbana coexistem vários mercados que se organizam ao longo de eixos urbanos, cada um com uma atmosfera diferente.

A instalação gradual e por proximidade, e a aglomeração de atividades comerciais e culturais, têm vindo a contribuir para a ocupação de *Eastside London*. Com a intervenção das *Docklands* e *Millenium*, à semelhança da zona da Expo 98 em Lisboa, *London Eastside* foi alvo de uma mega operação de regeneração urbana de grande investimento financeiro ao nível do poder central e regional. Lado a lado, e na proximidade desta intervenção, uma zona urbana habitada, fundamentalmente por comunidades emigrantes, foi sendo ocupada por associações, grupos, bares e centros culturais.

## TEMPLE BAR, DUBLIN, IRLANDA



Figura 6 Mapa da intervenção  
(Milão, 2005)



Figura 7 Planta da arborização proposta  
(Milão, 2005)



Figura 8 Praça em Temple Bar  
(Google Maps – Street View)

Na cidade de Dublin, o bairro de “Temple Bar” com cerca de 30 hectares caracteriza-se por estar repleto de atributos datados dos séculos XVII e XVIII. Esta zona de quarteirões com uma malha de ruas estreitas foi zona comercial e no final dos anos 80 previa-se que viesse a ser um terminal de transporte ferroviário e rodoviário. Com a queda no valor imobiliário e nos alugueres, e expectativa de expropriação levou a um processo de revitalização através da instalação de espaços artísticos e culturais, como pubs, estúdios, livrarias e lojas de discos, etc. Nos anos 90, *Temple Bar*, ainda tinha muitos problemas ambientais e relacionados com o estado de conservação do edificado mas já se sentia diversidade e vitalidade. Esta energia levou a que os responsáveis do planeamento, progressivamente, tornassem este espaço numa região cultural e habitacional. O sentido de lugar conquistado e a mistura de atividades existentes, trouxe empresas e instituições culturais que se auto-organizaram e promoveram o *Temple Bar Council* em 1989. Este tinha como estratégia, a criação de um bairro cultural conjunto, através da renovação física e do desenvolvimento local empresarial, particularmente ligado às atividades culturais. O plano foi preparado pela *Urban Cultures Limited* em 1990/1 e apontava para:

- A adoção de 12 projetos culturais estratégicos para incentivar a criatividade e o interesse, tais como casa do cinema, galeria de escultura, galeria de fotografia, centro musical e o Teatro *Olympia*;
- A angariação de financiamentos e empréstimos no sentido de apoiar jovens empresas e organizações culturais acompanhados de um fundo de apoio empresarial;
- A formação de apoio às empresas e à produção e gestão cultural;
- A promoção e estímulo de uma economia noturna;
- A promoção e incentivo à permeabilidade pedonal através da criação de dois novos espaços públicos, espaços exteriores, pequenos jardins e bolsas que incentivassem o estar e a permanência no espaço;
- A programação de animação cultural e de intervenções de arte pública, desenhada e projetada para o a vivência do espaço público;
- A introdução do *zoning* vertical ligado a subsídios e isenção de taxas;

- A encomenda de projetos a jovens arquitetos irlandeses;
- A campanha de marketing e publicidade com um design marcante e arrojado.

Lançaram-se então concursos de arquitetura e desenho urbano, desenvolveram-se estratégias e programas económicos para o encorajamento e desenvolvimento das indústrias locais. Foram executadas duas novas praças, promovida a revisão do plano viário envolvente e adotado o zonamento de uso misto para o incremento da diversidade e estímulo da economia noturna.

Atualmente, o fluxo comercial, a frequência de turistas e a circulação das pessoas fez com que esta região seja considerada um dos centros mais dinâmicos dentro das cidades europeias. E a produção cultural fortalece a economia da cidade e atuou na melhoria da imagem da cidade.

# ESPAÇO PÚBLICO

## SISTEMAS LINEARES

A rua sempre foi uma influência importante na localização e crescimento das sociedades urbanas, mas a sua significância no desenvolvimento estrutural das cidades nem sempre foi valorizada (Lillebye, 1996). No entanto, as artérias de transporte tem um lugar bem definido na história do e no futuro do desenvolvimento urbano, porque este é um dos principais elementos de composição do traçado das cidades.

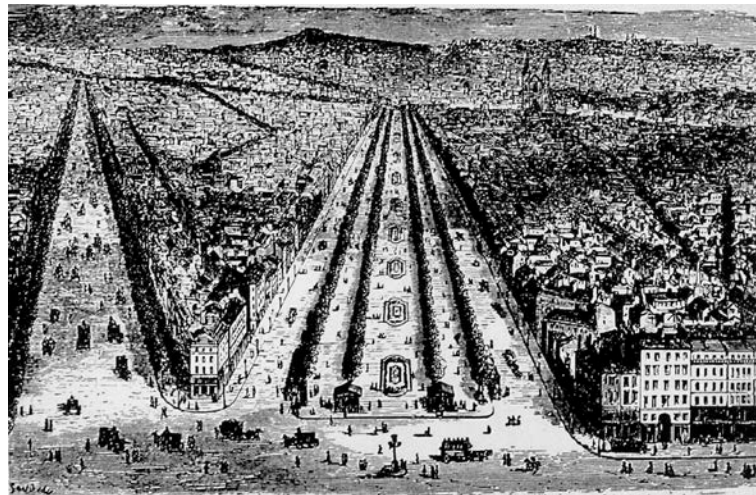


Figura 6 Vista aérea das avenidas Richard-Lenoir (1860)  
(<http://ecosistemaurbano.org/tag/ciudadania>)

Desde a Segunda Guerra Mundial que a função da rua mudou drasticamente, passou, num período de 50 anos, de um elemento primário da forma urbana para uma artéria destinada a variados métodos de transporte. Consequentemente, o desenho da rua passou a basear-se principalmente na segurança e na fluidez do tráfego invés de ser desenhada segundo princípios arquitetónicos.

“O esqueleto da cidade é o padrão das ruas” (Hals, 1929). Esta afirmação descreve claramente a rua como um elemento gerador da forma urbana.

Uma das primeiras descrições científicas da rua como elemento arquitetónico data do período Renascentista. De acordo com

historiadores das cidades, como A.E.J Morris (Morris, 1979), os urbanistas do Renascimento tinham a rua como principal componente de desenho. Era simplesmente a função pragmática de acesso para acomodar variadas atividades humanas. Morris diz ainda que o Renascimento “introduziu o conceito de rua como um elemento arquitetónico”, o exemplo mais marcante desta visão foi a reconstrução de Paris por Baron Georges-Eugene Haussmann (1804-1891). Haussmann teve como resolver os problemas sociais e sanitários da cidade medieval, deparou-se também com o aumento da necessidade de transporte e o desenho de melhores acesso para as tropas e a polícia controlarem a cidade, resolvendo este problema com a implantação de uma nova rede de ruas principais.

A industrialização trouxe muitas mudanças nas cidades. A centralização da indústria, o aumento da produção, e o rápido crescimento populacional causou, em grande parte das cidades que não estavam preparadas para este crescimento, a rutura das infraestruturas. Surgiu então no início do século XIX a solução de Robert Owen entre outros, de dividir a cidade em zonas com os edifícios organizados pelas suas funções num espaço aberto, rompendo com as até aí, tradicionais teorias do desenho urbano. Posteriormente urbanistas como Spaniard Arturo Y Mata, Oscar Hansen e Le Corbusier trabalharam sobre o conceito da cidade linear em que as vias eram claramente o elemento estrutural principal.



Figura 7 Plano para Algiers – Le Corbusier 1931 – 1934  
(<http://tallerutopia.foroactivo.com/t157-referencias>)

Cada um destes autores debruça-se sobre um conceito idêntico de cidade linear que pressupõe ser concretizado através de formas urbanas muito diferenciadas, por exemplo: a cidade linear do Soria y Mata coloca a rua no centro da composição do sistema enquanto que as propostas do Corbusier não pressupõem a existência de ruas, mas sim de grandes estruturas construídas – objectos arquitectónicos monumentais que marcam o território – a rua como lugar público deixa de existir.

Mais tarde, Robert Krier em “Stadtraum in Theorie und Praxis”, retratou a cidade como “essencialmente espaços urbanos compostos por ruas, praças e outros espaços públicos formalmente definidos”. Robert considerou o carro como fonte da contaminação ambiental, como tal, descreve a rua como um espaço para uso primário dos pedestres. A relação espacial entre a rua e as praças (fig. 11) é ilustrada para convencer teóricos e historiadores da arquitetura que no futuro eles deveriam incorporar considerações espaciais na sua visão global da arquitetura e do planeamento urbano. A vantagem da irregularidade da forma urbana era baseada na noção de que “uma clara e geométrica forma urbana espacial deve ser produzida por uma arquitetura de extrema delicadeza e alta qualidade, e qualquer erro se torna obvio e danifica a impressão geral. No caso da irregularidade, a variedade é a característica que se sobrepõe” (Krier, 1975).

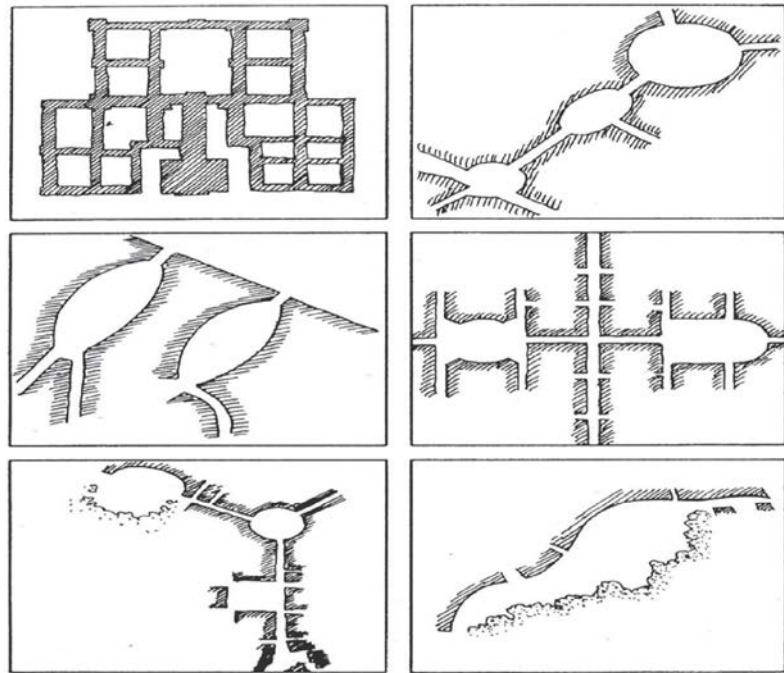


Figura 8 Combinação de interseções de ruas e praças, Robert Krier (Krier, 1975)

Robert Krier, participou em muitos dos planos de renovação, entre eles a cidade de Amiens em França no pós guerra. Na figura 12 pode-se constatar a relação entre a rua e a praça numa definição axial do espaço público.

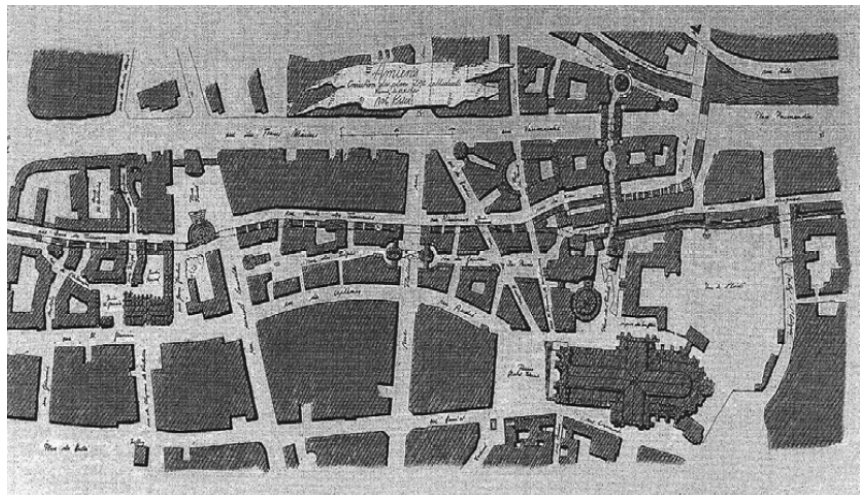


Figura 9 Proposta do plano de ordenamento do centro de Amiens, França (Krier, 1987)

ESTUGARDA

Estugarda é atualmente a sexta maior cidade Alemã e tem cerca de 600 mil habitantes, com uma área metropolitana que acolhe cerca de 5 milhões de habitantes.

Durante a segunda guerra mundial a cidade ficou, na sua grande maioria, destruída pelos bombardeamentos dos Aliados e sensivelmente 40 mil edifícios foram danificados ou destruídos.



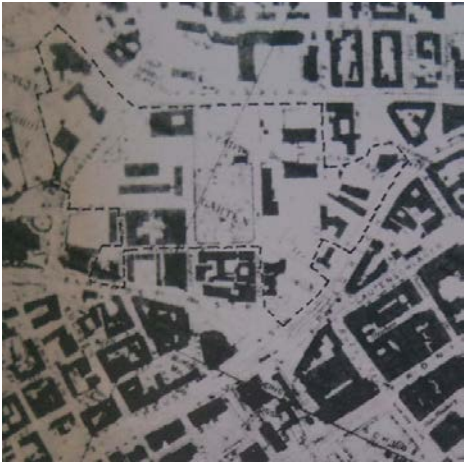
Figura 10 Ilustração dos destroços provocados pela Segunda Guerra Mundial em Estugarda

(<http://www.thenewsturner.com/gamble%C3%A5rganger/TNS2009/Unique%20historical%20Events.htm>)

Robert Krier, na obra "Urban Space", efetua uma investigação sobre a morfologia urbana da cidade construída. A obra tornou-se uma fonte de referência para os seguidores das suas ideias. Segue uma postura essencialmente estética na composição urbana, procurando a manutenção das lógicas físico-espaciais tradicionais da cidade europeia. Parte da identificação de uma tipologia de elementos arquitetónicos e urbanos e de uma ampla crítica aos modelos dos Congressos Internacionais Arquitetura Moderna – CIAM para chegar a propostas para a reestruturação pós-guerra das áreas do centro de Estugarda, como exemplo prático de aplicação das suas ideias.

O plano de Krier envolveu a estruturação de a zona da estação, passando pela área da universidade e por algumas das principais praças da cidade. O princípio de desenho baseava-se na ocupação





dos espaços destruídos recorrendo às memórias do existente, desenhando as praças, ruas e o edificado de forma a não esquecer o que havia anteriormente mas estruturando e integrando as interseções de ruas e avenidas.

Os principais objectivos deste projecto são:

- Fechar o Wilhelmsplatz
- Integrar a igreja Leonhardskirche numa praça à sua escala
- Restaurar Eberhardtstrasse não fugindo ao preexistente, anteriormente adjacente à parede do castelo do século XIII
- Integrar as ruas existentes numa direção para comunicar com os novos bairros. Uma boa orientação visual é especialmente importante nesta localização difícil.
- Como vida noturn vai ocorrer na vizinhança da igreja Leonhardskirche, os novos projetos terão de fornecer conteúdo para que não seja apenas monásticos. Sem isolar ou banir a vida noturna.



Figura 14 e Figura15 Proposta para reestruturação da zona central de Estugarda (Krier, 1987)



Figura 11 – Praça de Wilhelmsplatz  
([http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e9/Johann\\_Friedrich\\_Meyer\\_-\\_Potsdam,\\_Wilhelmsplatz\\_von\\_Norden.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e9/Johann_Friedrich_Meyer_-_Potsdam,_Wilhelmsplatz_von_Norden.jpg))

ST. JOAN BOULEVARD

O passeio de St. Joan Boulevard fez parte do plano da Ensanche da cidade de Barcelona, concebido por Cerdà em 1859. Encontra-se entre o Arc de Triomf e Tetuan. Originalmente, nesta avenida podiam-se distinguir três secções. A primeira e a segunda, entre o Arc de Triomf até à praça Mossen Cinto Verdaguer são bastante semelhantes e só diferem na forma como as vias de trânsito são distribuídas. Em ambas as secções o perfil transversal é simétrico com 12,5m de passeio, 25 metros de via automóvel e uma ciclovia central. Na terceira secção o perfil difere bastante devido ao último projeto de urbanização concretizado. Tem 29m de passeio central com ciclovia incorporada, três faixas de rodagem de 7,5 metros e 3m de passeio de cada lado.



Figura 12 Perfil de rua de St. Joan Boulevard

(<http://www.landezine.com/index.php/2012/07/passeig-de-st-joan-boulevard-by-lola-domenech/passeig-de-st-joan-boulevard-by-lola-dome%CC%80nech-18-seccio%CC%81>)

O projeto levado a cabo pela arquiteta Lola Domènech, tem como propósito garantir a continuidade da secção ao longo de toda a avenida, dando alguma uniformidade longitudinal. Pretende também adaptar o espaço urbano aos diferentes usos fazendo com que estes coexistam harmoniosamente. Finalmente, visa promover o espaço como uma nova e sustentável área verde.

Para alcançar estes objetivos foram plantadas dois novos alinhamentos de árvores em ambos os lados de forma a criar uma zona de sombra natural para acomodar as novas zonas de recreio, ou esplanadas.

Com este projeto o Passeio de St Joan ganha um novo valor social como espaço urbano e fornece uma variedade de usos e funções juntamente com aspetos chave como a biodiversidade e a sustentabilidade.

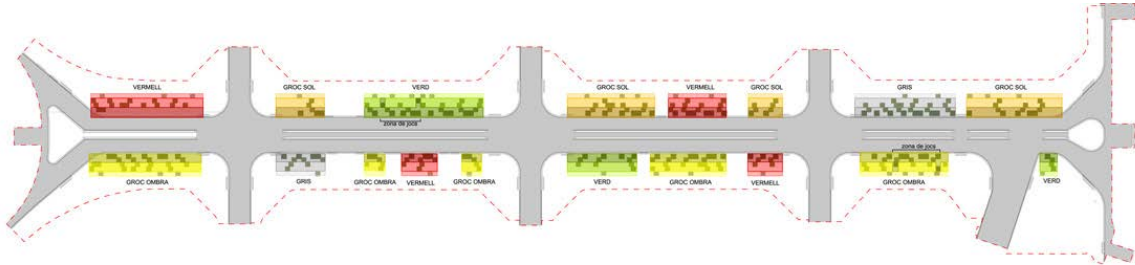


Figura 13 Esquema do desenho de espaço público de St. Joan Boulevard

(<http://www.landezine.com/index.php/2012/07/passeig-de-st-joan-boulevard-by-lola-domenech/passeig-de-st-joan-boulevard-by-lola-dome%CC%80nech-17-planta-verds/>)

A implementação de zonas arbóreas, para além de ter repercussões ambientais funciona também como elemento hierquizador das ruas, dado mais importância morfológica e por consequência adquire uma diversidade de funções urbanas associadas ao lazer e ao usufruto público.

Desta forma revitaliza a vida comercial e os espaços de lazer sem perder o valor histórico de uma avenida principal da cidade de Barcelona.

## INTEGRAÇÃO DE ELEMENTOS NA REQUALIFICAÇÃO URBANA

Espaço público, como ruas e parques são importantes elementos de estrutura do espaço urbano. São espaços de encontros e desencontros, de descanso e de interação social (Carr et al., 1992; Madanipour, 2003; Watson, 2006). Porém, a sua função estende-se à promoção dum edifício e à ligação entre bairros, mas é também a fortificação da imagem da cidade.

Desde os anos 60 que a importância do espaço público tem vindo a ser reconhecida no mundo da literatura académica (por exemplo, Lofland, 1973). Em 1961, Jacobs, rejeita o modelo modernista do planeamento urbano de espaços públicos para voltar ao desenho de espaços orientados para as pessoas. Estes movimentos clarificam a perspetiva de que a dinâmica do espaço público representa cidades mais vivíveis e confortáveis.

Ao longo das últimas décadas os projetos de renovação urbana têm vindo a evoluir. As primeiras estratégias, nos anos 80, passavam pela transformação dos centros urbanos, nomeadamente os centros históricos, removendo o tráfego automóvel, adaptando a rua unicamente ao transeunte (como por exemplo, Barber & Hall, 2008). Intervenções mais recentes, preocuparam-se em criar edifícios singulares de grande qualidade e espaços públicos complexos. Ou, como é o caso de Barcelona, transformar o domínio público de toda a cidade (McNeill, 1999).

Os membros da Urban Taskforce, em *Towards a Strong Urban Renaissance* (2005, p.5) referem: “a vizinhança urbana é vital, e devem ser espaços bonitos e seguros para se viver. Não só no sentido estético, mas económico. As cidades competem umas com as outras para albergar variadas companhias internacionais, e as suas características como a atratividade e as boas casas são os pontos principais de venda. Isto exige que seja dada ainda mais importância ao desenho e gestão do domínio público. Espaços públicos bem

desenhados e com boa manutenção são o coração de qualquer comunidade.”

O papel do espaço público varia de acordo com as características de cada cidade. Os projetos de renovação urbana para além de terem preocupações ao nível do edificado e da composição formal dos lugares, têm também foco na melhoria da qualidade dos espaços públicos. No entanto, estes são vistos como tendo um papel secundário, de suporte às infraestruturas, servindo muitas vezes como o toque final de um projeto de larga escala invés de serem um ponto fulcral. Desta forma, analisaram-se duas cidades Europeias (Roterdão e Dublin) onde o empreendedorismo urbano foca-se não só em desenvolver elementos icónicos, mas que também têm uma componente forte de espaço público no seu projeto (Melik e Lawton, 2011).

ROTerdão

Roterdão é conhecida pelos seus processos de reconstrução de longo prazo (McCarthy, 1998). Durante a Segunda Guerra Mundial, a zona histórica da cidade foi destruída, e após a reconstrução, Roterdão ficou com um centro urbano único na Holanda. No entanto, este centro acabou por necessitar de desenvolvimento, pois o plano para o centro, de 1985 foi desenhado para uma cidade compacta onde as pessoas pudessem trabalhar e viver. Este plano trouxe algumas mudanças no panorama do espaço público que provaram ser inadequadas e em 1993 foi apresentado um novo plano com o objetivo de melhorar a qualidade do espaço público do centro da cidade e uma coerência na gestão do mesmo (Município de Roterdão, 1993). Este plano tinha um princípio simples, tornar o espaço público na imagem de uma cidade com um bom clima de investimento, através de uma imagem sofisticada. As ambições são oferecer mais cultura, lazer, oportunidade de compra, bem como uma nova vida *outdoors* ligando os bairros através destes espaços. (Plano do Centro de Roterdão, 2008-2020).



Figura 14- Zona comercial Koopgoot  
([http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rotterdam\\_koopgoot\\_2.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rotterdam_koopgoot_2.jpg))

Um dos bons exemplos de Roterdão é Beurstraverse, pioneiro no envolvimento do sector privado no desenvolvimento do centro urbano. Não só o governo local se envolveu na cooperação com o sector privado mas ele mesmo participou ativamente como um ator privado. O projeto que abriu em 1996, é uma zona comercial de 300m de

comprimento chamada Koopgoot. São 60.000m<sup>2</sup>, 95 lojas 450 lugares de estacionamento e 106 apartamentos. Os custos de projeto e manutenção foram divididos pelo governo local e pelos partidos privados. Estes investidores que se envolveram no projeto do espaço público referem:

“Um espaço público onde não há um investimento de larga escala e onde não existe desenvolvimento da propriedade terá dificuldade em gerar dinheiro através do mercado. No entanto, quando há investimento na propriedade (através dos privados), há sempre algum capital disponível para o desenho do espaço público.”

DUBLIN

Desde o final dos anos 80 Dublin tem sido alvo de uma transformação significativa. Grandes níveis de crescimento económico no final do séc. XX e início do séc. XXI, combinados com a mudança de administração para formas de empreendedorismo na gestão urbanística e ainda programas de regeneração, resultaram na transformação física e social das estruturas do centro de Dublin (Punch, 2001; MacLaran, 2003). Numa larga escala, a transformação do domínio público de Dublin é diretamente influenciada pelo que se pode referir como sendo o Modelo de Cidade Europeia (McNeill, 1999). Este modelo é uma derivação do conceito de cidade compacta, ou seja visa uma ocupação residencial de alta densidade associada a uma multidiversidade de usos dando mais ênfase aos processos sociais, económicos e também às formas espaciais.



Figura 15 Fotografia aérea da rua O'Connell em 1944  
(<http://www.boards.ie/vbulletin/showthread.php?p=57300045>)



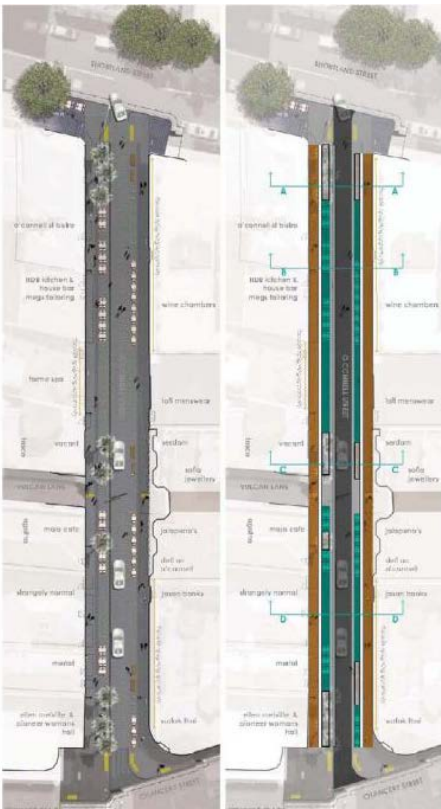


Figura 16 Proposta para a rua O'Connell  
(<http://eyeonauckland.com/2013/05/oconnell-str-upgrade/>)

A rua O'Connell é hoje em dia, largamente identificada como o centro comercial e simbolicamente o centro de Dublin (Whelan, 2003). No entanto, quando originalmente desenvolvida, no séc. XVIII era apenas uma rua residencial. Nos anos 80, esta rua foi referida nos media pelo declínio físico e social associado ao centro da cidade. Durante a segunda metade dos anos 90, o município de Dublin começou a procurar formas de alterar a imagem da rua e da sua envolvente. Esta procura levou a que se olhasse para os exemplos de Barcelona e Paris como modelo de cidade Europeia no campo do espaço público. Ao olhar para a cidade Europeia como símbolo de harmonia e interação no espaço público (Molnar, 2010), leva também a que se olhe para a competição internacional entre as cidades na Europa.

Em 1998, a transformação da rua O'Connell foi implementada através do IAP (Integrated Area Plan). A dimensão física do IAP envolvia alterar o layout da rua alargando os pavimentos, instalando mobiliário urbano estandardizado, e plantar novas árvores num alinhamento uniforme. O plano propunha ainda a construção de um novo monumento no centro da rua no eixo onde se cruzam as ruas North Earl e Henry. Este monumento foi a concurso com o intuito de ser a imagem de Dublin do séc. XXI (tal como a Torre Eiffel em Paris e a Estátua da Liberdade em Nova York). Uma espiral metálica com 120 metros de altura a “Espirale de Dublin” é hoje em dia, e desde 2003, uma representação da monumentalidade e da grandiosidade, tornando este num dos pontos mais marcantes da cidade.



Figura 17 vista atual de O'Connell Street  
(<http://www.dublinocosavedere.it/cosa-visitare-a-dublino/o-connell-street/>)

"Parte da estratégia, parte do pensamento, centrou-se em criar espaços de qualidade em termos de desenho e ambiente no domínio público - a rua, a iluminação, as zonas verdes – a qualidade do mercado acompanharia." (concelho da cidade de Dublin, 2003).

As alterações físicas à rua ficaram completas em 2006. De seguida, aumentou-se a intensidade das operações de limpeza e deu-se mais atenção à segurança no espaço público (Helms, 2008).

# O CASO DE ESTUDO

## CONTEXTUALIZAÇÃO E HISTÓRIA DOS OLIVAIS

O bairro dos Olivais localiza-se na zona oriental da cidade, e pertence à freguesia de Sta. Maria dos Olivais, uma das maiores freguesias do concelho em população - mais de 50 mil habitantes - e em área - 10,66km<sup>2</sup> (INE, 2011). A freguesia é limitada a norte pelas freguesias de Moscavide, Portela, Sacavém, Prior Velho e Camarate pertencentes ao concelho de Loures, a poente o Lumiar, a noroeste a Charneca, a sul Marvila, a sudoeste São João de Brito e a nascente o rio Tejo.

O sítio onde se localiza o bairro dos Olivais era uma zona rural com um propósito essencialmente agrícola, composto por hortas olivais e plantações de cereais.

No início do século XIX a área dos Olivais caracterizava-se principalmente pelos caminhos que delimitavam as quintas então existentes. Nos anos 40, com a construção do Aeroporto e o bairro da Encarnação começaram a implementar-se as primeiras vias estruturantes dando início a uma definição primária do território. Com a aprovação e construção do plano para os Olivais e posteriormente a criação do parque das nações define-se assim os Olivais da atualidade.

O plano dos Olivais tem origem numa iniciativa pública e é integrado nas estratégias de expansão da cidade, no qual se engloba o plano do Bairro de Alvalade, ambos propostos na perspetiva de criar mais habitação. Este plano é elaborado segundo princípios contrários à forma tradicional do desenho da cidade dando liberdade criativa aos arquitetos racionalistas envolvidos, aplicando a ideia de cidade funcional na carta de Atenas de Le Corbusier, resultando na utilização do espaço privado para a construção do edifício, e interpretando o espaço público como toda a área envolvente. Esta expansão da cidade para oriente foi enquadrada pelo Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa concebido por Etienne de Groer (1948).

Este arquitecto foi convidado por Duarte Pacheco e o seu plano propunha a organização de Lisboa segundo densidades decrescentes do entro para a periferia. É depois atribuído à Camara Municipal de Lisboa na década de 50 pelo Gabinete de Estudos e Urbanização após reafirmação no Plano Diretor de Urbanização de Lisboa.

No plano dos Olivais é evidente a influência dos planos de construção das novas cidades do pós-guerra, sobretudo pela 'primeira geração das *new-towns* inglesas' e de algumas intervenções pontuais que, 'revolucionaram' os modelos tradicionais de crescimento urbano e contribuíram para a difusão do novo modelo (Benévolo, 1977). De referir em particular as experiências de Harlow, cidade-satélite de Londres (1947), cujo plano, funcionou como paradigma de uma estrutura celular hierarquizada e o núcleo habitacional de Roehampton em Londres, construído entre 1952 e 1955, considerado na altura, como um exemplo de articulação e síntese entre o edificado e a paisagem envolvente (Benevolo et al, 1977).

Como referido anteriormente, o plano dos Olivais Norte resulta de uma aplicação do pensamento racionalista, já no plano dos Olivais Sul foram introduzidas algumas alterações resultantes do debate e da contestação dos conceitos e da doutrina urbana da "cidade moderna" e a influência do urbanismo escandinavo e as tendências da arquitetura organicista. Os edifícios correspondem essencialmente às tipologias de banda e torre. As soluções permitem distinguir duas escalas de intervenções, determinadas pelas categorias das habitações: os blocos e as torres das categorias (I e II) apresentam uma escala menor - 4 pisos - e propostas formais mais condicionadas, os blocos das categorias superiores têm pela maior dimensão - 8 e 12 pisos - dando expressão ao conceito de unidade mínima de habitação coletiva proveniente do pensamento racionalista.

No Plano dos Olivais Sul, optou-se pela introdução de áreas centrais e pela experimentação de formas de agregação inovadoras. Ao contrário dos Olivais-Norte, o esquema proposto baseou-se numa estrutura celular hierarquizada nas suas funções, de acordo com o esquema teórico proposto em 1945 por Abercrombie e já

experimentado em Harlow. Os níveis foram definidos com base no número de habitantes e providos de equipamento e serviços imediatos à habitação em função da hierarquia. A malha foi estruturada em função de quatro células destinadas a habitação (B, C, D e E); a célula F foi na maior parte ocupada pelo cemitério e integrou também um núcleo habitacional destinado a realojamentos; à célula G correspondeu ao centro cívico-comercial principal. As células habitacionais, incluíram para além das zonas verdes de proteção, recreio, desporto, equipamento escolar e comercial.

Este modelo de cidade permitiu assegurar em cada nível uma ligação eficaz da residência com os serviços e equipamentos imediatos, mas não tendo resolvido a relação entre a residência e outros equipamentos produtivos não permitiu aos Olivais ultrapassar o estatuto de zona habitacional segregada. É certo que o esquema teórico base não foi integralmente seguido, mas a proposta morfológica do plano traduz, num desenho de conjunto, a sucessão lógica dos conceitos teóricos baseados na utilização do edifício isolado, disposto livremente sobre um espaço integralmente público. Tal resulta na diversidade de objetos arquitetónicos, desagregados entre si produzindo um tecido urbano onde o espaço público não tem uma configuração reconhecível.

## CARACTERIZAÇÃO DO BAIRRO OLIVAIS SUL

Os Olivais Sul são limitados a norte pela Av. De Berlim, a sul pela Av. Marechal Gomes da Costa, a nascente pela Av. Infante D. Henrique e a poente pela 2ª Circular. Três avenidas e uma via rápida que invés de constituírem elementos de ligação são barreiras que limitam as interações entre os espaços adjacentes. Desta forma o bairro não comunica com o exterior.



Figura 18 Divisão dos Olivais em Células

O plano dos Olivais Sul surgiu na sequência do plano dos Olivais Norte, pela necessidade de áreas habitacionais na cidade. O plano previa uma densidade de 198 habitantes por hectare, com equipamentos de proximidade que criassem condições para uma “boa vida” social, de acordo com os parâmetros de “unidade de vizinhança”. As unidades de vizinhança apresentam duas preocupações básicas: A distribuição dos equipamentos de consumo tendo como foco principal a escola que aparece como gerador do conjunto, e a recuperação da vida social ou relações de vizinhança que foram se perdendo com as transformações urbanas.

O tecido urbano foi estruturado em função de quatro células destinadas a habitação (B, C, D e E); a célula F foi na maior parte ocupada pelo cemitério e integrou também um núcleo habitacional destinado a realojamentos; à célula G correspondeu ao centro cívico-comercial principal. As células habitacionais incluíram para além das zonas verdes de proteção, recreio, desporto, equipamento escolar e comercial. O equipamento de apoio à habitação -comércio, cultura e recreio - constituiu-se em núcleo – o centro cívico-comercial - e a

escola aparece como um edifício isolado e intencionalmente segregado.

Nota-se uma grande percentagem de edifícios habitacionais, em que alguns contêm comércio pontual no piso térreo. Estão distribuídos pelo bairro algumas escolas, mercados e igrejas, por vezes pouco integrados e em mau estado de conservação. De um modo geral, o bairro carece de serviços equipamentos de apoio.

A rede de circulação viária em Olivais Norte embora se apresente como a 'espinha dorsal' da malha funciona como o elemento integrador do conjunto urbano definindo-lhe as dimensões e a geometria de inserção das massas edificadas, mesmo que se apresente desvinculada dos edifícios. Os espaços exteriores de circulação constituem um sistema hierarquizado com clara diferenciação entre as redes de circulação viária e pedonal. Estando dividido em quatro arruamentos tipo, as vias de circulação local com cerca de 6,50m, as circulares interiores das células com 9,75 m, as envolventes comerciais de 13m e as avenidas principais com 17,5 m. A rede de transportes públicos é bastante diversificada, com percursos de autocarro nas principais vias, a estação de metro dos Olivais, da Encarnação, Caibo Ruivo e do Aeroporto. O bairro localiza-se entre o Aeroporto de Lisboa e a estação intermodal da Gare do Oriente, que são polos atrativos de movimentações, proporcionando uma maior mobilidade externa do bairro.

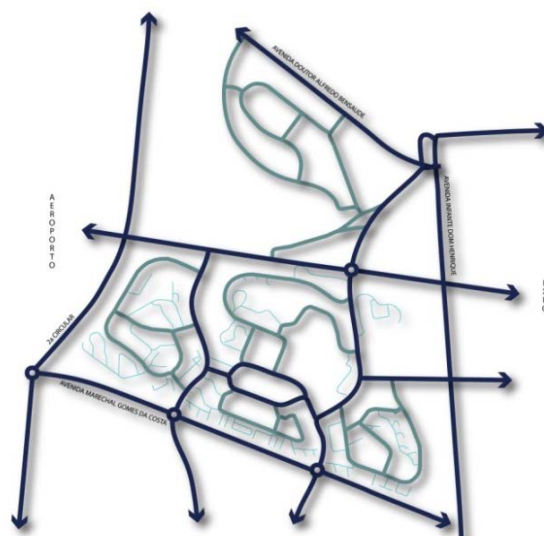


Figura 19 Hierarquia Viária



A morfologia do terreno tem declives dominantes na direção sudoeste – nordeste, como relação direta com a bacia do Tejo, as cotas altimétricas têm uma variação máxima de cerca de 100 metros. A rede hidrográfica está diretamente relacionada com a morfologia do terreno, pelo que as Avenidas de Berlim e Dr. Alfredo Bensaúde se situam sobre as principais linhas de água.

Embora os Olivais tenham sido projetados com diversos espaços públicos, com a produção em massa do automóvel e o aumento da sua utilização, estes passaram a ser apropriados para parques de estacionamento, provocando a sua degradação e descaracterização ao longo dos anos. O edificado é funcionalmente restrito à habitação e não existe comunicação com a rua. Atualmente, os Olivais carecem de espaços de estar e de lazer e conseqüentemente de elementos que estruturam e deem coerência ao tecido urbano.

Os Olivais, como bairro quase suburbano da cidade de Lisboa carece de algum entusiasmo e movimento não pendular. Faltam lugares de permanência com motivos de visita, uma boa biblioteca, um bom mercado, uma vida diferente da cidade, algo único.

No plano dos Olivais Sul, estava programado, a célula G corresponderia a um centro de cultura e comércio, mas acabou por se construir o centro comercial Spazio que dá apenas suporte ao nível comercial, sendo pouco ou nada influente nas movimentações socioculturais do bairro.

# PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

## MODELO DE ORDENAMENTO

A intervenção propõe realçar as qualidades do bairro e encontrar soluções para minimizar as suas carências. Neste sentido, são abordadas várias temáticas indo de encontro ao que foi discutido anteriormente, para uma intervenção a uma escala geral, coerente e fundamentada. Tendo como principal objetivo acolher um possível aumento populacional e reafirmar a presença dos Olivais na cidade, dando-lhe a visibilidade e diversidade necessárias à sustentabilidade urbana.



Figura 20 Estratégia para os Olivais Sul

A estratégia centra-se na criação de um eixo estruturante do tecido construído, agregando o edificado através do espaço público como suporte à mobilidade e à diversidade de funções internas propostas para o bairro dos Olivais Sul.

Através de um conjunto de praças articuladas entre si por um sistema de rua e avenida confere-se ao espaço um conjunto de elementos urbanos interligados.

A estes espaços associam-se zonas comerciais e de serviços, bem como espaços de transição e contemplação de algumas zonas verdes

existentes. Com isto, pretende-se dar vida a um bairro, que por se encontrar cercado por grandes eixos urbanos e não estabelecer uma comunicação com estes, acentua-se o caráter dormitório referido anteriormente.

Uma das alterações propostas no modelo de ordenamento é a criação de um novo acesso ao bairro a poente, com o propósito de ligar a Avenida Cidade do Porto com a Rua Cidade da Beira, criando uma nova entrada. Esta medida faz com que o bairro tenha acessos nas quatro vias que o circundam, permitindo uma melhor drenagem do trânsito. Nesta mesma zona é também proposta a requalificação do espaço público adjacente, criando uma nova zona de serviços e equipamentos, funcionando como atração cultural e social, de forma a aumentar a interação da população tanto residente como visitante.

Este novo espaço tem um desenho baseado na topografia, consistindo num conjunto de palas que agregam o edificado e são “lançadas” no terreno à medida que este vai descendo. Conseguindo assim criar espaços de nível num espaço com uma inclinação acentuada.

Com o desenho do eixo interno pretende-se também uma maior ligação entre a rua e o edificado através de espaços públicos variados e caracterizados à escala humana. Consequentemente estabelecem-se ligações com novos percursos e com a criação de uma ciclovia.

Na área onde o eixo encontra o parque do Vale do Silêncio é criado um espaço de entrada e comércio amplo e apelativo, contrariando a barreira vegetal existente. Neste sentido, o parque passa a ser parte integrante da estratégia, pois anteriormente não existia qualquer ligação direta com a rua.

O mercado dos Olivais Sul é uma das principais preocupações. Aparece ser uma construção precária e a sua localização, rodeado de parques de estacionamento (incluindo o da Policia de Segurança Publica) tornam o local excessivamente lotado e desorganizado. Propõe-se a realocação do mesmo, a sul da igreja Nossa Senhora Conceição Dos Olivais Sul, para que tenha um espaço adequado às

suas necessidades e permitindo a reestruturação dos parques de estacionamento.

Propõe-se, também, desviar o entroncamento da rua Cidade de Bissau com a avenida Cidade Lourenço Marques para sul, de forma a criar uma praça. Faz também parte da estratégia direcionar o trânsito de atravessamento do bairro, da rua Cidade de Bissau para a rua Cidade de Bolama, terminando a primeira na interseção da rua Cidade de Moçâmedes. Mais uma vez privilegia-se o peão, criando uma avenida sem trânsito desde o centro comercial *Spazio* até à estação de metro dos Olivais.

Finalmente, na extremidade nascente do eixo proposto (avenida de Pádua) é proposta uma reestruturação da via reduzindo o número de faixas para metade, e também a requalificação da área desportiva do clube Sport Lisboa e Olivais, criando uma zona apelativa à prática desportiva *indoors* e *outdoors*.

A proposta passa também por um processo de recuperação e limpeza das fachadas mais degradadas que fazem as frentes de rua, para desta forma incentivar o investidor privado a recuperar o edificado restante, recorrendo também a políticas fiscais como benefícios ao nível do IMI (Imposto Municipal sobre Imóvel).

Sintetizando, o espaço de intervenção é dividido em três partes principais, a primeira que faz a ligação da avenida Cidade do Porto à avenida Cidade Lourenço Marques, caracterizada pela zona de serviços, pela recolocação do mercado e pelo aumento do espaço público, reduzindo a largura da via. Numa segunda parte temos o percurso que liga o parque do Vale do Silêncio ao centro comercial *Spazio*, através de duas praças, uma em cada extremidade e uma avenida ciclopedonal a ligar ambas. Numa última secção é reforçada a ligação entre as estações de metro dos Olivais e Cabo Ruivo, principalmente na avenida de Pádua, reduzindo a largura da via privilegiando o espaço público e requalificando o polo desportivo para uma maior diversidade e melhor qualidade.

## MODELO DE EVOLUÇÃO

O modelo de evolução baseia-se na tipologia de espaço urbano existente, reformulando-o de forma a obter, esquematicamente, um “molde” de intervenção coerente e que justifique as intenções de projeto. É analisado um excerto dos Olivais Sul para identificar os elementos que caracterizam o bairro e é desenhado sobre essa base a proposta de evolução do mesmo.

O modelo foca-se no aproveitamento dos espaços verdes de grande densidade, como o parque do Vale do Silêncio, e na reestruturação dos que interferem na comunicação do edificado com a rua. Pretende também redesenhar a via para a tornar parte integrante na composição do espaço público, reduzindo a largura da mesma, que é considerada sobredimensionada para o fluxo de trânsito existente. É aproveitado parte desse espaço para a criação de uma ciclovia, desta forma, dá-se prioridade e um maior conforto à mobilidade não motorizada.

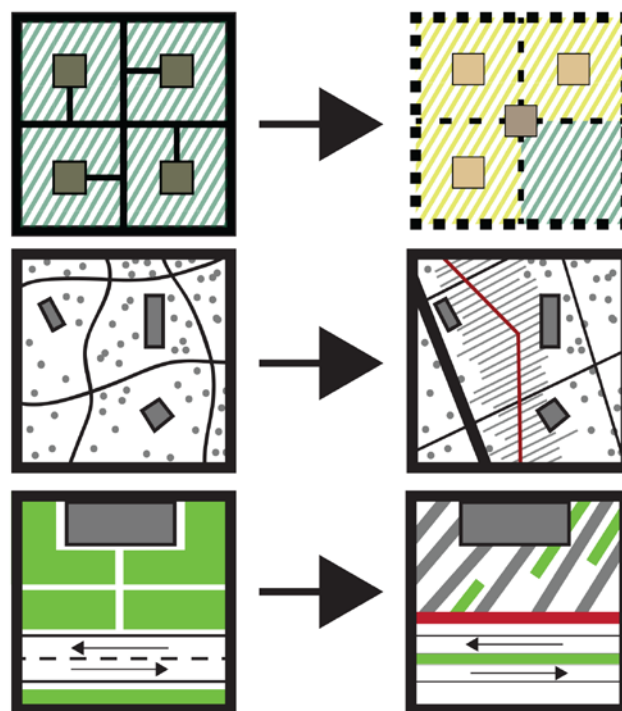


Figura 21 Modelo de evolução

## INTERVENÇÃO LOCALIZADA

A intervenção proposta para desenvolvimento situa-se na intersecção da rua Cidade de Quelimane com a avenida Cidade de Lourenço Marques e sua extensão para sul.

O principal motivo de requalificação desta zona deve-se ao facto de este ser um dos locais mais movimentados dos Olivais Sul, devido ao mercado, ao parque do Vale do Silêncio, à esquadra da PSP, entre outros serviços e comércio de menor relevância. É portanto uma área que se encontra bastante densificada, mas com pouco ordenamento, isto é, o mercado está localizado próximo da esquadra da PSP e ambos requerem uma área de estacionamento estruturada, pelo que atualmente a capacidade é baixa e a organização é confusa.

Propõe-se a realocação do mercado, para o espaço que está a nascente da igreja Nossa Senhora Conceição Dos Olivais Sul. Desta forma evita-se o congestionamento da avenida e dá-se uma maior liberdade espacial para a criação de áreas de apoio ao mercado como um parque de estacionamento subterrâneo e uma praça com uma zona comercial. Associada a esta realocação, é eliminado o acesso á praça B tanto pela avenida como pela rua Cidade de Quelimane, usando este ultimo como área de acesso ao parque do mercado.

A praça que se situa em frente à nova localização do mercado é expandida para nascente até ao parque do Vale do Silêncio e delimitada através do pavimento e composta um único patamar de nível cria individualidade num espaço que termina a poente, com uma área de café/bar com esplanada e uma escadaria de acesso ao parque.

A materialidade do espaço é composta por lioz no pavimento da praça, pedra tuf de duas tonalidades nos espaços adjacentes, o betão nos bancos e os espaços ajardinados.

O pavimento que circunda a praça e que compõe o alinhamento do eixo proposto segue uma métrica retangular através do paralelismo da forma. O

desenho do pavimento é orientado pela direção da ciclovia, com o objetivo de evidenciar como elemento estruturante do espaço urbano.

A avenida passa a ter só duas faixas de circulação automóvel, acompanhadas de estacionamento em espinha de forma a não prejudicar a circulação, e ainda um separador central arborizado como elemento unificador do espaço público.

O mercado tem a forma arquitetónica em “L” e está suspenso na extremidade a nascente para criar a ilusão de que este entra na praça e aproveitar o espaço inferior para um mercado ao ar livre. A organização do edifício é composta por um conjunto de lojas no alçado poente permitindo uma maior interação com o exterior criando uma frente de rua com um cariz mais comercial. À mesma cota, e na área que fica em consola apresenta-se um restaurante panorâmico. O mercado funciona na cota da praça, a todo o comprimento do edifício.

Os pilares que suportam esta consola são em betão revestido por placas de aço corten, funcionando este material como um apontamento de referência à estrutura em ambas as fachadas.



# CONCLUSÃO

No decurso deste trabalho foram abordadas reflexões teóricas sobre temas como a densificação, a retração, a reabilitação urbana e o espaço público criando um quadro de referências políticas, sociais, económicas e projetuais. Analisou-se o bairro dos Olivais no contexto da cidade e da história de Lisboa reconhecendo que existem problemáticas com a hierarquia viária, a relação entre o espaço público e privado, a definição de estacionamento e o acesso à habitação.

Elaborou-se uma estratégia para a zona central do bairro, com base num cenário de retração na cidade, para reduzir o fluxo de trânsito das principais avenidas internas pondo em evidência um eixo distribuidor transversal. Neste cenário considera-se a necessidade de densificar o bairro para albergar novas funções. Propõe-se também um desenho do espaço público que interliga as praças propostas, tornando este eixo não só distribuidor mas também apelativo ao peão, com diversos lugares de permanência associados a zonas comerciais pontuais. A via foi reduzida de forma a ajustar ao fluxo de tráfego, que se prevê diminuir com o uso da bicicleta, e também com intenção de privilegiar o espaço público adjacente.

De um modo geral, a proposta reforça o carácter e a identidade do bairro para além de promover o comércio e a multifuncionalidade. Densificando através do melhoramento da qualidade dos espaços, da estrutura viária e de espaços culturais e comerciais. Dando o impulso necessário para uma transformação contínua e equilibrada no desenvolvimento dos Olivais, proporcionando uma melhor qualidade ambiental e social mas também um possível crescimento económico a médio/longo prazo.

Como disse François Ascher em *novos princípios do urbanismo*,  
*A densificação pode ser um meio de reduzir as mobilidades em geral e de favorecer os transportes coletivos. Pode, portanto, ser ecologicamente legítima.*

# BIBLIOGRAFIA

- AAVV., "Atlas of Shrinking Cities", Hatje Cantz Publishers, 2006.
- AAVV., "Lo Urbano en 20 autores contemporaneos", Ángel Martín Ramos, ed; Edición UPC, Barcelona, 2004
- AUGÉ, Marc, "Não-Lugares", 90º, 2005
- BARBER, Austin. Stephen Hall, "Birmingham: whose urban renaissance? Regeneration as a response to economic restructuring", Policy Studies, 2008
- BENÉVOLO, Leonardo, "History of Modern Architecture - Vol. 2, The Modern Movement", MIT Press, 1977
- BOHIGAS, Oriol, "Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad", Electa, Barcelona, 2004.
- CAMPOS, Carlos Miguel Freire. Nuno Portas, Diálogos entre teoria e prática [1957-1974] Coimbra, FCTUC, 2011. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura
- CARR, Stephen, M Francis, Leanne G. Rivlin e Andrew M. Stone, "Public Space", Cambridge, MA: Cambridge University Press, 1992.
- GRACIA, Francisco de; Construir en lo Construido. La arquitectura como modificación, Editorial Nerea, S/L, 2001 [1992].
- HALS, Harald, "Fra Christiania til Stor. Aschehough & Co.", Oslo, 1929
- HEITOR, Teresa Valsassina, "Olivais e Chelas: Operações Urbanísticas de grande escala." Disponível em:  
[http://in3.dem.ist.utl.pt/msc\\_04history/aula\\_5\\_c.pdf](http://in3.dem.ist.utl.pt/msc_04history/aula_5_c.pdf)
- HELMS, Gesa, "Towards Safe City Centres? Remaking the Spaces of an Old Industrial City", Ashgate, 2008
- JACOBS, Allan B., "Great Streets", Cambridge, MA: MIT Press, 1993.
- KRIER, Robert, "Stadtraum in Theorie und Praxis", Krämer, 1975
- KRIER, Robert, "Amiens – La reconstruction du centre historique", A bruxelles 1987
- KRIER, Léon, "Arquitetura: Escolha ou Fatalidade", Estar, 1999
- LAMAS, José M. Ressano Garcia. "Morfologia urbana e desenvolvimento da cidade", Fundação Calouste Gulbenkian; Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2004
- LOFLAND, Lyn, "A World of Strangers: Order and Action in Urban Public Space", New York: Basic Books, 1973

- LONG, Melissa E.; McGrath, Kyle; and Kolder, Ben (2011) "Designed to Densify: A Study of the Netherlands Government Impact on Architecture," *Kaleidoscope*: Vol. 10, Artigo 15.
- LYNCH, Kevin, "*A Imagem da Cidade*", Edições 70, 1988
- MARSHALL, Stephen, "Streets & Patterns", Spon Press, 2005
- MADANIPOUR, Ali, "Public and Private Spaces of the City", Routledge, 2003
- McCarthy, John, "Reconstructing, regeneration and re-imagining: The case of Rotterdam", *Cities*, 1998
- MACLARAN, Arnold, "Making Space, Property Development and Urban Planning", 2003
- MCNEILL, Donald, "Urban Change and the European Left: Tales from the New Barcelona", Routledge, 1999
- MILÃO, Susana, 2005
- MOLNAR, Virag, "The cultural production of locality: Reclaiming the 'European city' in post-wall Berlin", *International Journal of Urban and Regional Research*, 2010
- MORRIS, A.E.J, "History of Urban Form", George Godwin 1979
- MUMFORD, Eric, "The CIAM Discourse on Urbanism", MIT. Cambridge, 2000
- PORTAS, Catarina e Helena Torres, "Olivais: retrato de um bairro", Lisboa, Liscenter, 1995.
- PUNCH, Michael, "Inner city transformation and renewal: The view from the grassroots", Routledge 2001
- ROGERS, Richard; Gumuchdjan, Philip, *Cidades para um pequeno planeta*, Gustavo Gili, Barcelona, 2001, 1ª ed. 1997.
- RYAN, Brent D.; *Design After Decline: How America Rebuilds Shrinking Cities (The City in the Twenty-First Century)*, Penn Press, Philadelphia, 2012.
- SMITH, Hedley, "Running the Gauntlet", *The Compact city: A sustainable urban form?*, E&FN Spon, 1996
- WATSON, Sophie, "City Publics: The (Dis)Enchantments of Urban Encounters", Routledge, 2006
- WHELAN, Yvonne "Reinventing Modern Dublin: Streetscape Iconography and the Politics of Identity", University College Dublin Press, 2003

Bibliografia Digital:

População de Detroit, disponível em:

<http://candychang.com/?p=2293>

[Consult. em Março de 2013]

Atelier Grand Paris, disponível em:

[www.ateliergrandparis.com/construire/RequalifierGrandsEnsembles.pdf](http://www.ateliergrandparis.com/construire/RequalifierGrandsEnsembles.pdf)

[Consult. em Janeiro 2013]

Densificando Paris, disponível em:

<http://stephanekirkland.com/densifying-paris>

[Consult. em Março 2013]

O'Connell street upgrade, disponível em:

<http://eyeonauckland.com/2013/05/oconnell-str-upgrade>

[Consult. em Abril 2013]

História da população de Detroit, disponível em:

<http://www.somacn.com/p469.php>

[Consult. em Maio de 2013]

# ANEXOS