Universidades Lusíada

Martins, Joana Filipa Ascenção

A revitalização do espaço público no Parque de Sinsães

http://hdl.handle.net/11067/6028

Metadados

Data de Publicação 2020

Resumo O tema de estudo da presente dissertação centra-se no conceito de 'revitalização' aplicado ao espaço público. Este tema surgiu da constatação de uma perda, que se tem assistido nas últimas décadas, da capacidade socializadora do espaço público - consequência do esvaziamento humano - tornados, nalguns casos, autênticos vazios urbanos. Nesse sentido, abordar-se-á este problema, simultaneamente, demonstrando-se que o espaço público é, desde sempre, a alma das cidades. O intuito final do trabalho é ...

The subject of study of this dissertation focuses on the concept of 'revitalization' applied to the public space. This theme arose from the realization of a loss, which has been witnessed in the last decades, of the socializing capacity of public space - a consequence of human emptying, becoming, in some cases, authentic urban voids. In this sense, this problem will be addressed simultaneously, demonstrating that the public space has always been the soul of cities. The final purpose of the work ...

Palavras Chave Arquitetura, Planeamento urbano, Revitalização urbana, Espaço urbano, Vila Nova de Famalicão, Parque de Sinsães

Tipo masterThesis

Revisão de Pares Não

Coleções [ULP-FAA] Dissertações

Esta página foi gerada automaticamente em 2024-04-16T17:25:08Z com informação proveniente do Repositório

Universidade Lusíada Norte – Porto

Revitalização do Espaço Público no Parque de Sinções

Joana Filipa Ascenção Martins

Orientador – Prof. Dr. Francisco Peixoto Alves

Dissertação para Obtenção do Grau Mestre em Arquitetura

Porto 2021

Agradecimentos

Após esta longa caminhada, nem sempre fácil, quero agradecer do fundo do meu coração ao meu orientador, Professor Doutor Francisco Peixoto Alves, por me ter estendido a mão quando mais precisei, por acreditar em mim e nas minhas capacidades quando o que eu mais queria era desistir. Como sempre, ele fez acreditar que, no fim, tudo valerá a pena e, por isso, estou aqui hoje a sorrir e a finalizar esta etapa.

Aos meus pais, muito obrigada por todos estes anos a ajudarem, mesmo no meio de tantos obstáculos. E ao meu irmão, por fazer questão de me relembrar sempre que tinha de rapidamente terminar este capítulo da vida e poder, um dia, realizar o sonho de construir uma casa para ele.

À minha psicóloga Drª. Vanda Pinto, que esteve sempre presente, relembrando o quão capaz sou de atingir patamares maiores. E ao Dr. Filipe Nunes Ribeiro, por toda a orientação e ajuda nesta caminhada.

A uma das minhas melhores amigas Sara Garcia, mais que irmã, companheira deste percurso académico, foi um grande pilar e tenho de lhe agradecer também todo o apoio e carinho. Ao Pedro, por me ter dito as palavras certas quando mais precisei. Ao meu avô João que já não está aqui presente, mas, certamente foi uma estrela guia nesta caminhada. A todos aqueles que estiveram comigo mesmo na fase final. E a ti, Tadeu, conselheiro e protetor o meu muitíssimo obrigado.

Índice

Índice de imagens

Lista de Siglas e Abreviaturas

Resumo/Abstract

Introdução

Capítulo I – 'A Revitalização como resposta á crise no Espaço Público'

1.1 - O Declínio Urbano e a necessidade de Revitalizar o Espaço Público

1.2 – Os Processos de Revitalização do Espaço Público

1.3 – A Perspetiva Slow como forma ou processo de Revitalização do Espaço Público

Capítulo II – 'A Revitalização do Espaço Público no Parque de Sinsães'

2.1 - A cidade de Vila Nova de Famalicão e o seu contexto territorial

2.2 – O Parque de Sinsães - local de intervenção projetual

3 – O Projeto de Revitalização

3.1 – Visão

3.2. – Princípios

3.3 – Objetivos

3.4 – Ações

Conclusão

Bibliografia

Apêndice

Índice de Imagens

Imagem 1: Rua Santa Catarina, Porto
Disponível em:
www.google.com/search?q=rua+santa+catarina&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwi9nq-7orXuAhV1u3EKHQvPAr8Q_AUoAnoECAgQBA&biw=1366&bih=609#imgrc=AQWdK2tBolFUPM

Imagem 2: Tráfego Automóvel, Porto
Disponível em:
https://www.google.com/search?q=trafego+porto&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwiDrduAsKjwAhURlBQKHdi6A5sQ_AUoAXoECAEQAw&biw=1920&bih=969#imgrc=5xMo3s2C1UfWCM&imgdii=ZzGRVlboJFyF0M

Imagem 3: Vista Aérea - Cidade de Veneza
Disponível em: www.pinterest.pt/pin/465630048959369497/

Imagem 4: Cidade Invadida - Brasil
Disponível em: www.autoescolaonline.net/estacionar-ao-lado-de-praca-da-multa/

Imagem 5: Cidade 'Abandonada'
Disponível em: archinect.com/news/article/85996908/china-s-massive-empty-housing-stock

Imagem 6: Praça Barcelona
Disponível em: www.pinterest.pt/pin/365847169703574582/

Imagem 7: Centro de Almere (Holanda) - mistura de usos
Disponível em: medium.com/@cabnob/jane-jacobs-e-a-diversidade-afeb05ff01c

Imagem 8: Jan Gehl: Largo Paissandú
Disponível em:
www.google.com/search?q=Jan+Gehl:+Largo+Paissandú&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=8bd31-74yW6g9M%252CHQXfB6UAWNg-2M%252C_&vet=1&usg=AI4_-kSZmJ3oNnoY-Xt9jciIB5Cfdw9Odg&sa=X&ved=2ahUKEwi5w5j2srXuAhWPXsAKHVkFAWMQ9QF6BAgFEAE#imgrc=8bd31-74yW6g9M

Imagem 9: Copenhague – ciclovias
Disponível em: www.vivadecora.com.br/pro/arquitetos/jan-gehl/

Imagem 10: Avenida dos Aliados, Porto
Disponível em: www.pinterest.pt/pin/512073420105065198/

Imagem 11: Praça Rossio, Lisboa
Disponível em: www.pinterest.pt/pin/699465385857834828/

Imagem 12: Convívio nas margens do Rio Sena, Paris

Disponível em:
https://www.google.com/search?q=paris+espa%C3%A7o+publico+pessoas&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwitqJPEuKjwAhXzA2MBHQ3MAlwQ_AUoAXoECAEQAw&biw=1920&bih=912#imgrc=Fvmaox-HtWAnvM&imgdii=2Vk3QqYGcDM5LM

Imagem 13: Quadras Curtas e Longas. Jacobs (2011), p. 198–199
Disponível em: medium.com/@cabnob/jane-jacobs-e-a-diversidade-afeb05ff01c

Imagem 14: Calçadas largas e Rotas Diretas
Disponível em: mobilize.org.br/noticias/2281/menos-carros-mais-pessoas-a-velha-receita-de-ian-gehl.html?print=s

Imagem 15: Vista Aérea: Cidade Veneza
Disponível em:
www.google.com/search?q=vista%20aérea%20veneza&tbm=isch&tbs=rimg:CfEssEuFr849YZxw8BEEgdMp&hl=pt-PT&sa=X&ved=0CBwQuIlBahcKEwjQj8Hew67wAhUAAAAAHQAAAAAQBw&biw=1349&bih=657#imgrc=exYfJk3f_G_UgM&imgdii=632H1a81KAzqkM

Imagem 16: Parque da cidade - Porto
Disponível em: www.pinterest.pt/pin/112519690675643666/

Imagem 17: Animação e Interatividade
Disponível em:
www.google.com/search?q=parque+da+cidade+do+porto+portugal&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjqkNS62rXuAhUC8xQKHcItD9sQ_AUoAnoECBAQBA&biw=1366&bih=609#imgrc=ulyEvNgRnHl7iM

Imagem 18: Permeabilidade Visual - Segóvia
Disponível em: www.archdaily.com.br/br/875044/fatores-morfologicos-da-vitalidade-urbana-nil-parte-3-arquitetura-da-rua-renato-t-de-saboya/595aa22ab22e3822530004fb-fatores-morfologicos-da-vitalidade-urbana-nil-parte-3-arquitetura-da-rua-renato-t-de-saboya-foto

Imagem 19: Jan Gehl – Cidade Viva e Ativa
Disponível em: www.archdaily.com.br/br/882862/jan-gehl-nos-ultimos-50-anos-os-arquitetos-esqueceram-o-que-e-uma-boa-escala-para-o-ser-humano/5947e7a5b22e383a59000283-jan-gehl-in-the-last-50-years-architects-have-forgotten-what-a-good-human-scale-is-image

Imagem 20: Congestionamento na cidade
Disponível em: veja.abril.com.br/economia/estudo-diz-que-waze-e-google-maps-pioram-transito-nas-cidades/

Imagem 23: Antiga Praça Lisboa
Disponível em: www.jpn.up.pt/2012/01/16/porto-praca-de-lisboa-e-inaugurada-em-junho/

Imagem 24: Revitalização Praça Lisboa
Disponível em:
www.google.com/search?q=praça+lisboa+porto&tbm=isch&chips=q:praça+lisboa+porto,online_chips:arquitetura&hl=pt-PT&sa=X&ved=2ahUKEwjF29-N4cbuAhUL_xoKHXMeBikQ4lYoAHoECAEQGQ&biw=1349&bih=609#imgrc=ISlEMZSu5F8U6M

Imagem 25: Escola de Chicago (arquitetura)
Disponível em: pt.wikipedia.org/wiki/Escola_de_Chicago_(arquitetura)

Imagem 26: Sociólogo George Ritzer
Disponível em: www.pinterest.pt/pin/852939616902101932/

Imagem 27: Livro McDonalddization, 1993
Disponível em: en.wikipedia.org/wiki/The_McDonaldization_of_Society

Imagem 28: Parque Barigui – área de lazer de Curitiba
Disponível em: viagemeturismo.abril.com.br/blog/brasis/os-melhores-parques-de-curitiba/

Imagem 29: A ciclovia - Copenhague
Disponível em: amandaviaja.com.br/o-que-fazer-em-copenhagen/

Imagem 30: Tivoli – parque de diversões
Disponível em: conexaoplaneta.com.br/blog/numero-de-bicicletas-ultrapassa-o-de-carros-em-copenhague/

Imagem 31: Baixa Pombalina, Lisboa
Disponível em: mundoviajar.com.br/baixa-pombalina-o-que-fazer-no-centro-historico-de-lisboa/

Imagem 32: Frente Ribeirinha – novo cais, Lisboa
Disponível em: zap.aeiou.pt/frente-ribeirinha-lisboa-reabilitada-293889

Imagem 33: Praça da Figueira – os pavimentos
Disponível em: dicasdelisboa.com.br/pontos-turisticos/praca-da-figueira-em-lisboa/

Imagem 34: Rua dos Correeiros, Lisboa
Disponível em: br.pinterest.com/pin/201325045815278779/

Imagem 35: Praça do Rossio, Lisboa
Disponível em: dicasdelisboa.com.br/pontos-turisticos/praca-do-rossio-dom-pedro-iv-em-lisboa-portugal/

Imagem 36: Largo de Camões, Chiado
Disponível em:
www.google.com/search?q=largo+de+camões+lisboa&tbm=isch&ved=2ahUKEwjcyK__jKbvAhWI0YUKHcRbDI8Q2-cCegQIABAA&oq=largo+de+cam&gs_lcp=CgNpbWcQARgDMgIIADICCAAyAggAMgIIADIGCAAQCBAeMgQIABAeMgQIABAeMgQIABAeMgQIABAeMgYIABAIEB46BwgAELEDEEM6BAgAEEM6BAgAEAM6BQgAELEDOgoIABCxAxCDARBDOgYIABAFEB5Qoe4CWIqJA2DilgNoAHAAeACAAZYBiAGAC5IBBDAuMTKYAQCgA

QGqAQtnd3Mtd2l6LWItZ8ABAQ&sclient=img&ei=41IYJzLO4ijlwTEt7H4CA&bih=609&biw=1366#imgrc=JU35QrQ94fGIwM

Imagem 37: Vista Parque das Nações
Disponível em: www.google.com/search?q=parque+das+naçoes+lisboa&sxsrf=ALeKk00FXjuCK5lV31NJHTJLddJK08roZg:1615392566386&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=V6hF_aUzby7ZSM%252CITLNoGAXurI3NM%252C%252Fm%252F02q5v8t&vet=1&usg=AI4_-kRy2LhVn5pNrcepv5T_hELqnlEuQg&sa=X&ved=2ahUKEwie-t2gjqbvAhWxC2MBHfbkAZsQ_B16BAgZEAE#imgrc=6riTUg7zwjS0LM

Imagem 38: O leme – Parque das Nações
Disponível em: www.leme.pt/imagens/portugal/lisboa/zonas-de-lazer/parque-das-nacoes/0001.html

Imagem 39: Praça Carlos Aberto, Porto
Disponível em: www.flickr.com/photos/146831310@N07/48019782853

Imagem 40: Praça da Batalha, Porto
Disponível em: pt.wikipedia.org/wiki/Praça_da_Batalha_(Porto)

Imagem 41: Praça Avenida dos Aliados, Porto
Disponível em: www.google.com/search?q=avenida+dos+aliados+&tbm=isch&ved=2ahUKEwjItY_A6qbvAhVDrhoKHfWYBuAQ2-cCegQIABAA&oq=avenida+dos+aliados+&gs_lcp=CgNpbWcQAzICCAAyAggAMgIIADICCAAyAggAMgIIADICCAAyAggAMgQIABBDOgQIIxAnUOmqA1ihtgNgz74DaABwAHgAgAFoiAHJAZIBAzEuMZgBAKABAaoBC2d3cy13aXotaW1nwAEB&sclient=img&ei=8E9JYMj9D8PcavWxmoAO#imgrc=kZS5XPMkSMOSLM

Imagem 42: Manifestação em reação á tentativa de construção de um McDonalds – Itália
Disponível em: medium.com/espaço-slow/a-pressa-é-inimiga-da-perfeição-conheça-o-movimento-slow-300aaf9f73e7

Imagem 43: Carlo Petrini – fundador do movimento Slow Food
Disponível em: www.pinterest.pt/pin/399061216959997356/

Imagem 44: Logo Vetor das Cittaslow
Disponível em: www.cm-sbras.pt/pt/menu/309/movimento-internacional-das-cittaslow.aspx#prettyPhoto/0/

Imagem 45: Paolo Saturnini
Disponível em: weekly.donga.com/List/3/all/11/83363/1

Imagem 46: Cidade de São Brás Alportel
Disponível em: ineews.eu/sao-bras-de-alportel-receives-seal-communities-pro-aging/

Imagem 47: Cidade de Silves, Faro
Disponível em: www.portugal-live.net/pt/regioes/algarve/silves.html

Imagem 48: Agricultura - Slow Food
Disponível em: www.google.com/search?q=slow+food&sxsrf=ALeKk02VpdxlHljpLw0B0gPyAIbN

qtad9Q:1616863796359&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwiNt-#imgrc=8G_Bor00h8gKMM

Imagem 49: Slow food – comida caseira
Disponível em: blog.tudogostoso.com.br/cardapios/as-favoritas-da-redacao/slow-food-resgatando-o-prazer-da-comida-de-verdade/

Imagem 50: Logotipo do Movimento CittaSlow
Disponível em: www.archdaily.com.br/br/01-134156/o-auge-das-cidades-lentas/520ab58be8e44e28fb000017-o-auge-das-cidades-lentas-imagem

Imagem 51: Cidade de Lekeitio
Disponível em:
www.google.com/search?q=lekeitio+slow+city&sa=X&bih=609&biw=1366&hl=pt-PT&sxsrf=ALeKk00syDFBo6GtvtMC-wY7ggk5Sc-D8A:1616970830188&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=fb14QlVoxWWU8M%252CJq760ybxV3es-M%252C_&vet=1&usg=AI4_-kSHyCZpa5uoPv9s1DUJ6M6FWjap2w&ved=2ahUKEwiT5cffhdTvAhUI8BQKHTYrBSkQ9QF6BAgWEAE#imgrc=NfmvRfaEeFYVbM

Imagem 52: Turismo Slow – caminhada e convívio
Disponível em: www.exoticca.com/es/blog/2019/08/que-es-el-slow-travel-y-que-particularidad-tiene/

Imagem 53: Seferihisar, 1ª Slow City Turca
Disponível em: www.google.com/search?q=seferihisar+cittaslow&hl=pt-PT&sxsrf=ALeKk01w4eEPfZY2wrEvkj3SEJWRM9bkMQ:1617027370913&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjN56Ow2NXvAhVLLBoKHSO7CYUQ_AUoAXoECAIQAw&biw=1366&bih=609#imgrc=eP8yo18OcnVmJM

Imagem 54:
Disponível em:

Imagem 55:
Disponível em:

Imagem 56:
Disponível em:

Imagem 57:
Disponível em:

Imagem 58:
Disponível em:

Imagem 59:
Disponível em:

Imagem 60:
Disponível em:

Imagem 61:
Disponível em:

Imagem 62:
Disponível em:

Imagem 63:

Disponível em:

Imagem 64:
Disponível em:

Imagem 65:
Disponível em:

Imagem 66:
Disponível em:

Imagem 67:
Disponível em:

Imagem 68:
Disponível em:

Imagem 69:
Disponível em:

Imagem 70:
Disponível em:

Lista de Siglas e Abreviaturas

Resumo

O tema de estudo da presente dissertação centra-se no conceito de 'revitalização' aplicado ao espaço público. Este tema surgiu da constatação de uma perda, que se tem assistido nas últimas décadas, da capacidade socializadora do espaço público - consequência do esvaziamento humano - tornados, nalguns casos, autênticos vazios urbanos. Nesse sentido, abordar-se-á este problema, simultaneamente, demonstrando-se que o espaço público é, desde sempre, a alma das cidades. O intuito final do trabalho é o estudo de uma estratégia de revitalização para um espaço público em concreto, recorrendo-se aos princípios defendidos pelo Movimento Slow.

Ao longo do século XX e XXI, novos e renovados espaços públicos foram criados, muitos deles, enquadrando-se no conceito de Slow City, em cidades que dominadas pelo trânsito automóvel, os espaços urbanos receberam uma nova forma e função.

Para a concretização do estudo, começamos por abordar o declínio urbano e a necessidade de revitalizar o espaço público, para de seguida falarmos sobre os processos de revitalização e, por fim, de possíveis soluções para esta problemática. Nelas, exploramos o pensamento Slow como possibilidade para a revitalização do espaço público.

Palavras-Chave: Revitalização, Cidade, *Movimento Slow*, Espaço Público

Abstract

The subject of study of this dissertation focuses on the concept of 'revitalization' applied to the public space. This theme arose from the realization of a loss, which has been witnessed in the last decades, of the socializing capacity of public space - a consequence of human emptying, becoming, in some cases, authentic urban voids. In this sense, this problem will be addressed simultaneously, demonstrating that the public space has always been the soul of cities. The final purpose of the work is to study a revitalization strategy for a specific public space, using the principles defended by the Slow Movement.

Throughout the 20th and 21st century, new and renovated public spaces were created, many of them, fitting the concept of Slow City, in cities that are dominated by car traffic, the urban spaces, receiving a new form and function.

In order to carry out the study, we start by addressing urban decline and the need to revitalize public space, and then talk about the revitalization processes and, finally, possible solutions to this problem. In them, we explore Slow thinking as a possibility for the revitalization of public space.

Keywords: Revitalization, City, *Slow Movement*, Public Space

Introdução

No presente documento, irá aprofundar-se o conceito geral de 'revitalização' um tema que surge devido a falta de capacidade para a promoção de socialização no espaço urbano, este que, foi sempre a alma das cidades. Logo, será necessário compreender a razão que determina esta perda de capacidade socializadora e refletir sobre os processos que estão a ser desenvolvidas para corrigir esta disfunção.

Para que a 'revitalização' seja concretizada, vários fatores são determinantes, então deverá compreender-se a problemática da carência de vazios existentes e abandono, assim como a utilização excessiva do automóvel. Logo, pretende-se estudar novas possibilidades de acesso pedonal, perceber como as bicicletas se adaptam a vias de grande escala e, por outro lado, propôr espaços de lazer e confraternização no espaço público e, ainda, um equipamento urbano para complementar a estratégia urbana do trabalho.

Neste âmbito, esta investigação tem como intuito a aplicação do conceito *slow*, estudada a propósito, e ampliá-la ao resto da cidade. Ou seja, potenciar a revitalização do espaço público, enriquecendo assim a relação dos utilizadores com o espaço urbano. O impacto da globalização é substancialmente visível em alterações nos modos de vida das pessoas, interferindo, muitas vezes, de forma negativa a níveis económico, cultural, político e social e, consequentemente, na vivência do espaço urbano. Assim, é necessário estudar uma estratégia de revitalização para um espaço público específico e pré-determinado, recorrendo a ideias defendidas pelo Movimento Slow enquanto ferramenta de intervenção. Para isto, será necessário cumprir objetivos fundamentais como: (1) compreender o declínio urbano e a necessidade de revitalizar o espaço público, (2) compreender o entendimento da perspetiva slow como forma ou processo de revitalização do espaço público e, finalmente (3) compreender qual o método de revitalização a utilizar de modo a criar um entendimento de Movimento Slow através de momentos de lazer e espaços verdes, novos equipamentos e programas para complementar os vazios existentes em abandono, desenvolver um percurso pedonal e de ciclovia ao longo de todas as ruas onde o sector comercial apresente uma ocupação relevante.

Ao longo do percurso académico foram surgindo elementos de grande motivação que levaram à execução desta dissertação. Assim, salienta-se todo o estudo e leitura de livros deste tema e a análise profunda de diversos projetos de revitalização do espaço público. A concretização deste documento fundamenta-se em diversas fontes bibliográficas, destacando-se as obras: "Morte e vida de grandes cidades" (2014) Jane Jacobs, "Novos Espaços urbanos" (2002) e "Cidade para Pessoas (2010) Jane Gehl, "Cidade e Cidadania e Espaço Público" (2000) de Jordi Borja e ainda "O Movimento Slow" (2006) Carl Honoré.

Após a leitura de "Morte e vida de grandes cidades" de Jane Jacobs, surgiu o interesse de aprofundar mais o tema no que diz respeito à diversidade comercial, combinação de usos e a combinação de edifícios com idades e estados de conservação variados e alta densidade. Seguiu-se a pesquisa sobre algumas obras de Jan Gehl, como por exemplo algumas áreas da cidade de Copenhaga, transformada em lugares de descanso, oferecendo atividades sociais e recreativas e bancos que proporcionam a oportunidade de sentar e usufruir do espaço público. Tudo isto, reflete a preocupação em valorizar a cidade e o espaço público, tirando partido das suas características e particularidades para benefício da sua intervenção. Isto faz com que, a técnica de compatibilidade entre os estudos destes e de outras autores vá responder à estratégia adotada.

A estrutura deste trabalho segue uma divisão por dois capítulos. No primeiro, começamos por falar do declínio urbano e o que levou à necessidade de revitalizar o espaço público, a fim de compreender os motivos desse mesmo declínio e realizar estudos de casos sobre o assunto. No segundo capítulo, apresentar-se-á o ensaio projetual onde serão aplicados todos os conhecimentos adquiridos anteriormente através desta investigação no projeto de Revitalização do Espaço Público na cidade de Vila Nova de Famalicão.

|Capítulo I 'A Revitalização como Resposta á Crise no Espaço Público'

1.1 - O Declínio Urbano e a necessidade de Revitalizar o Espaço Público

Antigamente, as cidades eram equilibradas para as pessoas, pois permitiam deslocações a pé até onde fosse necessário ir, assim como o encontro das pessoas na rua, onde se podia conversar e apreciar o que se passava ao seu redor. Contudo, após a revolução industrial e a introdução dos veículos automóveis, verificou-se uma mudança drástica no uso do espaço público das cidades, dada a necessidade de se garantir mobilidade para o elevado tráfego automóvel que se passou a verificar colidindo com a ideia de cidade como lugar de encontro e de comércio. Paralelamente, devido ao rápido aumento do tráfego e à consequente importância dada ás vias de acesso e ao transporte, durante muito tempo, pouco ocorreu ao nível do desenvolvimento urbanístico e arquitetónico no espaço público das grandes cidades orientado para as pessoas (Gehl & Gemzoe, 2002).

Após a segunda guerra mundial, dada a necessidade de reconstrução das cidades, o planeamento urbanístico e arquitetónico começou a valorizar mais o espaço público, contemplando questões como a qualidade urbana, as condições de vida na cidade, a poluição e a crescente invasão de ruas e praças urbanas pelo carro (Gehl & Gemzoe, 2002).

Esta realidade anuncia um declínio urbano, o que originou várias reações e abordagens no sentido da reversão da situação. Com efeito, nas últimas décadas, começou a dar mais atenção política ao declínio urbano nos centros das cidades, um problema global, com implicações em todos os aspetos de vida humana. Este declínio é consequência de múltiplas causas, tais como problemas de envelhecimento e conservação de imóveis, mas também do aumento da presença de atividades económicas, que se traduz na redução da habitabilidade. Neste âmbito, a revitalização urbana é uma intervenção que visa dar resposta ao problema do declínio urbano, variando de acordo com as necessidades locais e as tendências urbanas (Garcia, Spandou, Marti□nez & Maca□rio, 2010).

Quando se pensa em cidade, desde sempre se pensa num local de conexão pública que centraliza vários espaços de comércio e de serviços (imagem 1), ou seja, um lugar de encontro e de troca de informações para as pessoas, assim como um lugar para a realização de eventos importantes.

Paralelamente, a cidade também sempre foi um mercado de procura e oferta de bens e serviços, com vias de acesso (imagem 2) que conectam os vários usos da cidade (Lloyd & Auld, 2003). Por estes motivos, Ascher (2010), refere que uma das principais dimensões que levam à procura de viver na cidade é a reivindicação "onde eu quero, quando eu quero e tanto quanto possível como eu quero".

Imagem 1 | Rua Santa Catarina, Porto

Imagem 2 | Tráfego Automóvel, Porto

De acordo com Gehl e Gemzoe (2002), os padrões culturais e os panoramas das diferentes cidades ao nível da comunicação, comércio e transportes sofreram mudanças radicais criando quatro tipos de uso corrente do espaço público e da cidade, nomeadamente a cidade tradicional, a cidade invadida, a cidade abandonada e a cidade recuperada. Começando pela cidade tradicional (imagem 3), os lugares de encontro, comércio e circulação continuam a coexistir em equilíbrio, mantendo a premissa do nascimento das cidades no tempo medieval, ou seja, a circulação pedestre, com ruas adaptadas e praças que contemplam diversos usos como mercados, encontros e eventos festivos e/ou religiosos, assim como os próprios edifícios, onde a escala e os detalhes da sua construção eram tidos em consideração para entrar em harmonia com os sentidos humanos.

Imagem 3 | Vista Aérea - cidade Veneza

Desta forma, para Gehl & Gemzoe (2002) na Europa, ainda existem muitas cidades com este caráter medieval, como por exemplo Veneza, que ainda funciona de maneira tradicional.

Já a cidade invadida (imagem 4) é caraterizada pela ocupação dos usos individuais (em geral pelo uso automóvel) da cidade em detrimento de outros usos do espaço público. Neste tipo, o tráfego automóvel obrigou a uma mudança drástica dos espaços públicos, ocupando gradualmente as praças e ruas para criação de estradas e estacionamentos, aumentando consequentemente a poluição ambiental e sonora, tornando desagradável ou difícil andar a pé e/ou passar tempo em espaços públicos (Gehl & Gemzoe, 2002).

Imagem 4| Cidade Invadida – Brasil

A cidade abandonada (imagem 5) é caraterizada pelo desaparecimento do espaço e vida pública não possuindo um modelo histórico ou senso de comunidade tradicional, encontrando-se instaurado a algum tempo uma cultura do uso automóvel sem restrições ao nível do planeamento urbanístico, fazendo desaparecer completamente a vida no espaço público, pelo que a circulação pedestre é impossível ou dispensável, sendo mesmo irracional tentar andar a pé. Existe uma multiplicidade de cidades que seguem esta tipologia que valoriza a cultura automóvel, tendo alterado os espaços comerciais ou para fora das cidades ou para dentro de galerias ou centros comerciais com ambientes fechados, restringindo as atividades das pessoas aos horários comerciais. Para Gehl & Gemzoe (2002), cidades como Calgary e Winnipeg no Canadá e Atlanta nos Estados Unidos da América construíram neste sentido, um sistema de pontes aéreas pedestres para que as pessoas possam deslocar-se entre lojas e edifícios. Por sua vez, as cidades de Montreal e Toronto no Canadá e as cidades de Sapporo, Nagoya e Osaka, no Japão criaram um fenómeno descrito como cidade subterrânea em que os espaços comerciais estão conectados através de uma rede de metro.

Por último, a cidade recuperada (imagem 6) é caraterizada pela realização de esforços para encontrar um novo equilíbrio entre os usos da

cidade como lugar de encontro, comércio e circulação. Este conceito surge nos últimos 30/40 anos, com o crescente interesse na vida e nos espaços públicos em reação ao empobrecimento das condições de vida nas cidades. Neste âmbito, principalmente na Europa, voltou-se a valorizar o uso do espaço público como espaço social e recreativo, a criação de espaços comerciais abertos, a construção de ruas de pedestres e praças tranquilas, assim como o incentivo ao uso do transporte público e de bicicletas. De acordo com Gehl & Gemzoe (2002), este conceito nasceu em Barcelona, em 1980, onde foi formulado uma política coordenada em termos arquitetónicos para a criação ou recuperação de espaços urbanos de qualidade, garantindo espaços públicos agradáveis a novos tipos de vida publica, que serviu de exemplo a muitas outras cidades europeias.

Imagem 5 | Cidade "Abandonada"

Imagem 6 | Praça Barcelona

De facto, para compreender uma cidade, devemos admitir como fenómeno fundamental, as combinações ou as misturas de usos (imagem 7) que esta possui, assim como o seu potencial natural de gerar diversidade populacional e de fertilidade a incubar novos empreendimentos e ideias, até porque para Balsas (2007) a mistura orgânica de atividades e um intenso uso diário dos centros da cidade, fazem dessa mesma cidade um lugar de sucesso. Os benefícios que a cidade oferece ao nível do comércio são múltiplos tanto para grandes como para pequenos comerciantes, dado o facto de a população das cidades ser suficientemente grande para fazer uso de uma grande diversidade de alternativas comerciais e de entretenimento. Como tal, segundo Jacobs (2011) a revitalização das cidades, os responsáveis pelo planeamento urbano precisam diagnosticar quais as condições que estão a faltar capazes de gerar diversidade.

Imagem 7 | Centro de Almere – mistura de usos

Em particular, devemos compreender, o centro da cidade, um lugar distinto, que normalmente coincide com o centro histórico, que dado serem lugares multifuncionais (habitações, espaços comerciais, serviços públicos e privados, instalações de entretenimento, praças e espaços públicos), constituem o centro das comunidades, funcionando como fóruns de vida cívica e de trocas comerciais e de serviços (Balsas, 2007; Metha, 2014). No entanto para Knox (2005), realça-se, o constructo de lugar, construído subjetivamente pelos seus habitantes e vistos como um "outro" externamente pelas pessoas de fora, sendo tanto texto quanto contexto, uma configuração de interação social que, entre outras coisas, estrutura as rotinas diárias da vida económica e social; estrutura os caminhos de vida das pessoas (fornecendo oportunidades e restrições); fornece uma arena na qual todos os dias, o conhecimento e a experiência do "senso comum" são reunidos; assim como fornece um espaço para processos de socialização.

Neste contexto, o espaço público assume extrema importância para o quotidiano dos habitantes de uma cidade (Palicki, 2015), constituindo-se como um elemento fundamental na contemporaneidade urbana (Pereira, 2015), sendo de igual forma um símbolo da cidade (Ramlee, Omar, Yunus & Samadi,

2015), pelo que a sua qualidade tem sido a grande preocupação dos designers urbanos, arquitetos e estudiosos do urbanismo (Metha, 2014).

De acordo com Lloyd & Auld (2003), Van Melik & Lawton (2011) e Metha (2014), explorando o valor social do espaço público, este refere-se às qualidades históricas, culturais, físicas, estéticas, naturais e / ou económicas desse mesmo lugar e está relacionado com as conexões formadas entre uma comunidade e esses mesmos lugares, que devem ser acessíveis ao público, pois são propriedade deles. O espaço público é então um fenómeno multidimensional e hierárquico (Lloyd & Auld, 2003), indispensável para um bom funcionamento cidade (Van Melik & Lawton, 2011), uma vez que assume uma importante função social, devendo ser sempre visto como um lugar de vitalidade, ou seja, de encontro e reunião das pessoas (imagem 8), de comércio e circulação, em conexão permanente com as suas atividades quotidianas (Gehl, 2013; Gehl & Gemzoe, 2002; Metha, 2014). Contudo para Pereira (2015), apesar de uma impressionante congregação de atividades e funções, os espaços públicos foram concebidos para se tornarem locais onde habitantes e visitantes podem experimentar a vida quotidiana de uma forma mais prazerosa.

Quando se refere a vitalidade da cidade não significa quantidade, ou seja, não importa os números, multidões ou o tamanho da cidade, mas sim a sensação de que o espaço público da cidade é convidativo e popular, um espaço com significado para as pessoas. Com tal, numa lógica de as cidades serem vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis, torna-se fundamental que o planeamento urbanístico contemple a criação e/ou melhoria de zonas para pedestres, capazes de convidar os seus moradores a caminhar e/ou a pedalar (imagem 9), promovendo a circulação das pessoas nas áreas envolventes da cidade, e consequentemente o contacto direto entre as pessoas da comunidade (Gehl, 2013; Gehl & Gemzoe, 2002).

Imagem 8 | Jan Gehl: Largo Paissandú

Imagem 9 | Copenhague: ciclovias

Neste sentido, para Palicki (2015) e Van Melik & Lawton (2011) o desenvolvimento do espaço público nos processos de revitalização requer que se tenha em consideração as preferências coletivas das pessoas que habitam a cidade. Embora reconhecido como importante, este processo de revitalização é bastante complicado, porque muitas vezes não leva em atenção apenas as pessoas que habitam o local, mas também outras partes interessadas, que apresentam seus próprios sistemas de preferências e objetivos para o espaço circundante.

Na prática, o espaço público é muitas vezes visto como apenas um papel secundário ou de apoio em projetos de revitalização urbana (Van Melik & Lawton, 2011), na medida em que os processos de revitalização do espaço público têm-se focado em mudar a forma física do ambiente urbano de lazer de forma a aumentar os valores económicos em prejuízo dos valores sociais, ao invés de mobilizar e canalizar as motivações de lazer dos residentes para atividades e espaços, que, em última instância, sustentam os resultados económicos. Como tal, segundo Lloyd & Auld (2003) surge a necessidade de recuperação e reafirmação do espaço público ao nível social. Sendo que a questão que se coloca ao nível do planeamento urbano é sobre como devolver o valor social e melhorar a qualidade de vida aos espaços públicos, atualmente dominados por valores económicos globais.

Iniciando a resposta a esta questão, importa referir Palicki (2015), o qual nos sugere que para qualquer processo de revitalização do espaço público, devemos começar por avaliar os recursos e características desse mesmo espaço público, tendo em consideração fatores como presença e localização dos recursos no espaço urbano, acessibilidade de transportes e atratividade. Paralelamente devemos avaliar as características específicas e sentimentos humanos evocados pelo próprio espaço público como por exemplo, estética, emoções, humor, expressão, situacionismo, entre outras. Não obstante, torna-se igualmente importante avaliar a satisfação das pessoas em usar o espaço público, o impacto social ao nível dos costumes, consciência histórica, rituais e tradição, assim como o impacto económico no que concerne ao investimento na criação das infraestruturas do espaço público. Este processo de avaliação torna-se fundamental, uma vez que facilita a criação de um bom espaço

público e a consciencialização da comunidade sobre os efeitos sociais que podem ser esperados na implementação.

No seu estudo, chegou a conclusão geral de que a avaliação social da atratividade do espaço público mostra uma clara preferência a favor das praças centrais e representativas (imagem 10 e 11), dado que estas servem melhor as suas funções públicas. A sociedade contemporânea espera a presença de um espaço público altamente eficiente, que não deve ser só atraente no sentido estético, mas também proporcionar satisfação social (local de encontro, bem preparado em termos de infraestruturas) e valores culturais (variedade de serviços culturais sofisticados), acompanhados de interessantes valores económicos (oferta de produtos e serviços comerciais diversificados).

Imagem 10| Avenida dos Aliados, Porto

Imagem 11| Praça do Rossio, Lisboa

Esta perspetiva vai de encontro com a já defendida em 1998 por Montgomery, autor citado em vários estudos (Balsas, 2007; Knox, 2005), que salienta que para que um centro da cidade seja bem-sucedido tem de combinar atributos de qualidade ao nível do espaço físico (paisagem urbana e sua forma de construção, permeabilidade, paisagem e mobiliário urbano), experiência sensorial (associações culturais, funções e atrações percebidas e avaliações qualitativas) e atividade (uso da cidade, comportamento do fluxo de pedestres, padrões, ruído, cheiros e fluxo de veículos). Estes atributos devem ter como objetivo promover e criar muitas oportunidades para reuniões informais e ocasionais, espaços de lazer e diversão, multiplicidade de configurações de mercados, condições de mobilidade e, acima de tudo, um sentimento de pertença, carinho, hospitalidade, vitalidade e continuidade histórica e cultural (Knox, 2005). De facto, um local de sucesso é frequentemente

descrito como um local habitável, ou seja, um local com o qual nos identificamos quando o vivenciamos (Balsas, 2007).

Indo de encontro com o referido e continuando com a questão de como melhorar o espaço público, Gehl (2013) refere ser importante que o planeamento urbanístico contemple e valorize a qualidade do espaço físico, de forma a permitir uma diversidade de atividades ao ar livre (imagem 12) que se ajustem às necessidades das pessoas de uma determinada cidade. Nem mais, se o espaço público é vazio, nada acontece, por outro lado se o planeamento urbano contemplar a promoção da vitalidade da cidade e contemplar atividades sociais e recreativas, tal vai promover o encontro e as trocas sociais entre as pessoas reforçando ainda mais a vitalidade da própria cidade (Gehl, 2013; Gehl & Gemzoe, 2002).

Imagem 12 | Convivío nas margens do Rio Sena, Paris

Para Jacobs (2011) existem quatro condições indispensáveis para criar uma abundante diversidade nas ruas e nas cidades: a cidade e as suas ruas devem preferencialmente garantir a maior presença de pessoas nos mais diversos horários e pelos mais diferentes motivos (trabalho, diversão, etc.), com a maior utilização do maior número de infraestruturas possível; os quarteirões devem ser curtos (imagem 13) de forma que as ruas e as oportunidades de virar da esquina sejam frequentes; a cidade deve ter uma combinação de edifícios com idades e estados de conservação variados, de forma a possuir uma parte significativa de prédios antigos, de modo a gerar rendimento económico variado; e deve promover uma densidade suficientemente alta de moradores, sejam quais forem seus propósitos.

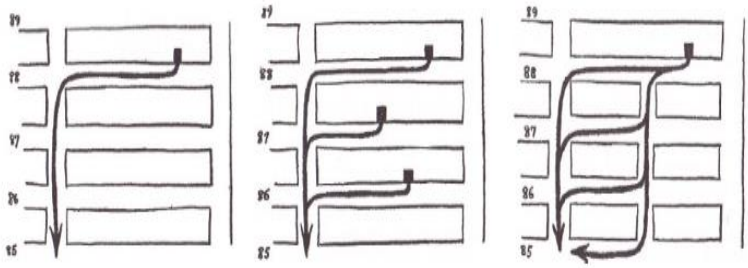

Imagem 13| Quadras Curtas e Longas. Jacobs (2011)

Por outra perspetiva, Gehl refere que se o objetivo é conseguir cidades vivas e atrativas, por um lado devem ser criadas rotas diretas (imagem 14), lógicas e compactas que se cruzem em espaços públicos bons e convidativos que as pessoas queiram utilizar, pensados para que as pessoas permaneçam algum tempo, como por exemplo um simples e tentador banco de um jardim, ou atrações capazes de cativar a comunidade (Gehl, 2013; Gehl & Gemzoe, 2002). Para Pereira (2015) este aspeto torna-se ainda mais relevante, uma vez que, espaços públicos e as áreas verdes vastas e bem cuidadas, tornam-se espaços de lazer atraentes para diferentes tipos de populações urbanas, o que por sua vez, foram e são utilizados como instrumentos de valorização imobiliária. Neste sentido, a revitalização do espaço público, deve focar-se na criação de oportunidades para experiências que se estendem para além da duração de qualquer visita a um espaço de lazer, ou seja, deve-se provisionar locais novos ou reformulados que promovam o uso e atividade social contínua e não apenas temporária (Lloyd & Auld, 2003; Van Melik & Lawton, 2011). Segundo Gehl (2013), um dos exemplos referidos mais comummente referidos na literatura é a cidade de Veneza em Itália, onde todas as deslocações são realizadas a pé (imagem 15), a um ritmo lento proporcionado por uma variedade de paragens espontâneas, devido a um nível surpreendentemente alto de atividades, o que lhe dá um carácter de cidade viva.

Imagem 14| Calçadas largas e Rotas Diretas

Imagem 15| Vista Aérea: Cidade Veneza

No âmbito do referido, um dos princípios cruciais para o desempenho social e económico das cidades são os parques (imagem 16), que bem situados podem concentrar diferentes modos de vida e atividade (Jacobs, 2011). Os parques em conjunto com as ruas são elementos estruturantes importantes do espaço público (Van Melik & Lawton, 2011), sendo geralmente locais efémeros, que dada a sua popularidade se podem tornar em maravilhosos elementos de um bairro e um trunfo económico para os seus residentes, ou não e consequentemente caírem em desvalorização. Um fator que contribui para este balançar é a presença de animação e variedade (imagem 17) que cativam mais vida e movimento, enquanto a apatia e a monotonia expulsam esse mesmo movimento e vida.

Imagem 16 | Parque da Cidade, Porto

Imagem 17 | Animação e Interatividade

Neste sentido, um parque deve situar-se onde a vida "pulse", ou seja, onde haja movimento diversificado de escritórios, atividades culturais, comércio e residências. De acordo com Jacobs (2011), embora não seja recomendado que os edifícios em volta dos parques retirem a entrada da luz solar, se o objetivo for encorajar um maior uso por parte dos habitantes, torna-se importante que os parques estejam delineados pela existência de construções, mas de tal forma que o parque se destaque como um elemento importante no cenário urbano.

A imagem da vida urbana moderna revela que a proliferação de ambientes de lazer criados nem sempre é acessível e / ou pode ter diferentes significados para diferentes pessoas (por exemplo, idosos, jovens, pessoas com deficiências, etc.) (Lloyd & Auld, 2003). Neste âmbito, é igualmente fundamental ter em consideração nos planos urbanísticos e demográficos a sustentabilidade social, que consiste em criar oportunidades iguais de acesso ao espaço publico

e de movimentação pela cidade a todos os grupos da sociedade. Neste sentido, o espaço publico deve garantir acesso e oportunidade de expressão e liberdade a todos os grupos sociais promovendo a realização de diversas atividades alternativas, que reforça a sustentabilidade social, vinculada na cidade como local de encontro (Gehl, 2013).

Outro aspeto importante a ter em consideração, são os chamados espaços de transição, ou seja, as ruas (imagem 18), que preferencialmente devem ter lojas alinhadas, com fachadas transparentes, grandes janelas, muitas aberturas e mercadorias expostas, o que proporciona muitas e boas razões para o pedestre diminuir o passo ou até mesmo parar para se ver e tocar (Gehl, 2013).

A projeção de ruas não deve visar a construção de passeios públicos que atravessa parques vazios, mas sim ruas que se envolvam entre as construções e os parques públicos, formando quarteirões pequenos, que permite maior movimentação e segurança (Jacobs, 2011). Quando estes espaços de transição funcionam, eles reforçam a vida na cidade, aumentando por um lado a riqueza da experiência, e por outra as caminhadas tornam-se mais seguras e as distâncias parecem mais curtas (Gehl, 2013).

Tal como a vitalidade, também a tranquilidade é uma qualidade urbana desejável e altamente valorizada em uma cidade viva e ativa (imagem 19). Como tal, para Gehl (2013), os desenhos urbanísticos não devem concentrar-se apenas na criação de maior vitalidade possível no maior número de lugares, mas sim na garantia de uma combinação de lugares vivos e tranquilos na cidade.

Imagem 18 | Permeabilidade Visual - Segóvia

Imagem 19 | Jan Gehl – Cidade Viva e Ativa

De acordo com Üstündagli, Baybars, & Güzeloglu (2015), um dos temas atuais, que não pode ser descurado no âmbito das cidades, é o efeito da aceleração da industrialização que se traduz em consequências negativas relacionadas com os recursos do ecossistema, aumentando a importância de estratégias de desenvolvimento sustentável. De facto, as áreas urbanas são agora a residência de mais de metade da população mundial, sendo os motores por trás das emissões globais de CO2 e do uso elevado dos recursos (Hale, Fairbrass, Matthews, Davies, & Sadler, 2015). Sendo problemas cada vez mais graves, o esgotamento dos combustíveis fósseis, a poluição, as emissões de carbono e a ameaça ao clima, torna-se fundamental dar enfase e priorizar igualmente a sustentabilidade nas cidades de todo o mundo, pelo que priorizar o pedestre e as bicicletas seria um fator expressivo de políticas sustentáveis (Gehl, 2013; Hale, Fairbrass, Matthews, Davies, & Sadler, 2015).

Indo de encontro com o ponto anterior, um dos grandes desafios para o planeamento urbano é as questões relacionadas com a acessibilidade e a mobilidade das pessoas no contexto urbano, pois não podemos esquecer que mantêm-se a necessidade de as pessoas se movimentarem para aceder ao seu local de trabalho, para fazer compras, para beneficiar da maior parte dos equipamentos coletivos ou até mesmo para ir a casa dos amigos. Contudo para Ascher (2010), uma das principais questões a resolver para o futuro das cidades é a utilização do automóvel, considerado por muitos o meio de transporte mais cómodo para deslocação nas cidades (até porque em muitas cidades, vários destinos não são acessíveis de dia ou de noite, senão de automóvel).

Na linha do referido, Jacobs (2011) refere que os automóveis, as artérias de viação, os estacionamentos, as estações de serviço/postos de combustíveis e os drive-ins são instrumentos de destruição urbana, uma vez que, para lhes dar lugar, várias ruas são destruídas e transformadas em espaços imprecisos e sem sentido para os pedestres. Esta transformação desentranha os centros urbanos e os bairros, aniquila ou desloca os pontos de referência tornando-os trivialidades insignificantes, assim como separa residências de locais de reunião pública ou zonas comerciais.

Neste sentido, podemos constatar que a utilização do automóvel provoca numerosos incómodos, uma vez que além de ainda ser poluente,

causa congestionamento no acesso às cidades (imagem 20), obrigando a que o planeamento urbanístico pense em soluções para o tornar fluído, sem deixar de privilegiar zonas históricas e tradicionais (Ascher, 2010). Com efeito, está na moda a suposição de que a solução passa por destinar certos lugares para pedestres e outros lugares para veículos. Contudo pensar que os problemas se resumem à separação dos pedestres e dos automóveis pode ser errado, pois pode levar a uma diminuição do número de veículos que utilizam as cidades e consequentemente diminuir a diversidade, a vitalidade e a concentração de usos urbanos, pelo que o objetivo deveria passar por conseguir integrar ambos (Jacobs, 2011).

Imagem 20| Congestionamento na cidade

O tráfego automóvel e o estacionamento são duas questões de difícil consenso, uma vez que para os comerciantes, a acessibilidade dos automóveis e os espaços de estacionamento disponíveis nunca são suficientes, no entanto uma boa solução pode ser a criação de uma boa rede de transportes públicos (Balsas, 2007). Neste sentido, os planos urbanísticos, devem ter em consideração a conexão e a existência de uma rede de transporte públicos e infraestruturas para pedestres ajustadas às necessidades da cidade e dos seus habitantes (Garcia, Spandou, Marti□nez & Maca□rio, 2010). Este último ponto é fundamental, pois enquanto nas grandes cidades as redes de transporte público estão bem implementadas, nas pequenas cidades ou nas periferias as mesmas estão frequentemente subdesenvolvidas, quer ao nível de infraestruturas, quer ao nível de horários de funcionamento (Zawadzka, 2017).

Até agora, pouco se explora as pequenas cidades, muitas vezes negligenciadas na política nacional e em guias turísticos, mas que não podem

nem devem ser descuradas, pois representam uma fração significativa da população total em muitas regiões. Segundo Pecsek (2016), na literatura consta-se que, em todo mundo, as pequenas cidades estão doentes, enfrentando dificuldades em recapturar as suas energias neste processo de globalização, observando-se que o bem-estar em pequenas cidades é muitas vezes crítico não só para os seus habitantes, mas também à coesão económica e social das regiões metropolitanas e das zonas rurais (Mayer & Knox, 2010).

Há uma grande variedade na história, morfologia e economia das pequenas cidades, levando a serem vistas como cidades de mercado tradicional, muito pelo facto de terem sido contornadas pelos sistemas de transporte e pelas economias de aglomeração da era industrial e a subsequente evolução chamada de "primeira modernidade" que concentrou o tecido empresarial nas grandes cidades. Não obstante, as pequenas cidades enfrentam também o desafio de uma "segunda modernidade", uma era emergente de modernização reflexiva, desta vez à escala global que envolve o cosmopolitismo, o transnacionalismo e o supranacionalismo, passando de uma competitividade nacional para escala global.

Apesar do referido, verifica-se que algumas pequenas cidades têm sido capazes de atrair população e investimento como resultado da contra-urbanização, reorganização corporativa e descentralização, juntamente com o facto de serem vistas como pitorescas, pacíficas e acessíveis, tornando-se mais atrativos para os turistas, garantindo o conforto da fuga a um mundo acelerado. De facto, é a "pequenez" dessas cidades, sua singularidade urbana e estrutura arquitetónica, bem como a sua tranquilidade – "*commodities*" escassas no mundo atual – que constituem o seu valor único. Paralelamente, os habitantes dessas pequenas cidades têm um valioso capital social que é virtualmente impossível de construir em grandes centros urbanos, nomeadamente, um profundo sentimento de pertença a um local, que promove um maior envolvimento da comunidade e participação pública, resultando em fortes laços sociais, aumentando ainda mais o senso de comunidade (Zawadzka, 2017; Mayer & Knox, 2010). Paralelamente, apesar dos desafios impostos pela globalização verifica-se que a adoção de políticas de desenvolvimento sustentável com base na economia local, aumentam também a autossuficiência e a atratividade dessa mesma cidade (Mayer &

Knox, 2010). Nem mais, na realidade atual, as pequenas cidades podem ser vistas como um remédio para a sobrecarga de informação, ruído, consumo excessivo de bens e serviços e uniformidade, beneficiando da promoção das suas forças locais, nomeadamente os alimentos tradicionais, os monumentos históricos ou através de formas ativas de passar o tempo em valiosas áreas naturais (e.g. ciclismo, caminhadas, etc.) (Zawadzka, 2017).

1.2 - Os Processos de Revitalização do Espaço Público

Anteriormente foi abordado a necessidade de revitalizar o espaço público das cidades, neste momento será abordado em específico os processos de revitalização. Procurando definir este conceito de revitalização, a sua definição nem sempre é clara, pois conceptualmente inclui vários termos como regeneração, renovação, redesenvolvimento, reabilitação, conservação, restauração, reconstrução, renovação, renascimento. Uma das definições mais consensuais refere que o termo revitalização consiste em todas as iniciativas que trazem a vida de volta a uma área problemática, incorporando projetos que visam à restauração, reabilitação e / ou renovação de um ambiente, assim como a estimulação de atividades sociais nesse mesmo ambiente (Garcia, Spandou, Marti□nez & Maca□rio, 2010).

Neste âmbito, também Mazur-Belzyt (2017), menciona que a revitalização visa o desenvolvimento de áreas públicas de alta qualidade através de um processo coordenado, complexo e a longo prazo, implementado nas áreas problemáticas (imagem 21) da cidade, visando contrariar a degradação das áreas urbanas e dos fenómenos de situações de crise, assim como impulsionar mudanças de qualidade e de desenvolvimento através da atividade económica, melhoria do ambiente habitacional e proteção do património nacional seguindo regras de desenvolvimento sustentável.

Imagem 21 | Antiga Praça de Lisboa

Imagem 22 | Revitalização Praça de Lisboa

A revitalização urbana pode assim ser definida como um processo que compreende um conjunto de estratégias de gestão urbana para facilitar o (re)desenvolvimento económico, social, ambiental, cultural e histórico de áreas

urbanas problemáticas, carentes e abandonadas. Com tal, é um processo visa abordar, individualmente ou globalmente, medidas políticas simples ou combinadas que pretendam responder a diferentes objetivos políticos (por exemplo, infraestrutura, determinação de preços / impostos, financiamento / tecnologia, legislação, etc.), questões e problemas que sistematicamente sobrecarregam a evolução sustentável das cidades modernas (Garcia, Spandou, Marti□nez & Maca□rio, 2010). Desta forma, para Balsas (2007), Mazur-Belzyt (2017) e Schmidt & Németh, (2010) espera-se que por meio de um processo de revitalização do centro da cidade, cada cidade seja capaz de usar o seu próprio potencial para promover o desenvolvimento, criação de comodidades de conforto, proporcionar limpeza e segurança e aumentar a qualidade de vida dos seus habitantes (imagem 22).

Não obstante, para que este processo se torne viável, não devemos descurar a necessidade de um planeamento, sendo este o principal instrumento para a formação da revitalização de qualquer espaço (Gaffikin, Mceldowney & Sterrett, 2010). O planeamento pode ser visto como uma maneira de controlar e regular a cidade (Godfrey & Arguinzoni, 2012), devendo estar associado ao conceito da função que se pretende que essa revitalização alcance (Ismail & Said, 2015). A questão do conceito de desenvolvimento e planeamento urbano de uma maneira ideal é tão antiga quanto as cidades, pressupondo-se que o início de um planeamento urbano racional e cuidadoso deve ser procurado numa época em que as cidades começaram a ser tratadas como um organismo, que deve funcionar sem problemas, garantir a segurança dos seus habitantes através de funções de defesa e nível de vida mais elevado. Neste sentido, o efeito destas suposições foi a colocação lógica de edifícios, sistemas de transporte e infraestruturas, bem como áreas de lazer para que a vida na cidade fosse algo mais do que apenas a existência. Contudo, na maioria dos casos, o desenvolvimento espacial limitado, e a falta de possibilidades de expansão cria a necessidade de uso do espaço existente, gerando desafios, forçando assim uma mudança no pensamento atual sobre planeamento espacial, que já não é apenas sobre um racional, design estético do espaço, mas também sobre a funcionalidade e gestão prática e fácil (Rysz & Mazurek, 2015).

Quando se aborda a revitalização urbana existem várias teorias. Uma das primeiras teorias conhecidas neste âmbito é a teoria do ciclo de vida da vizinhança, cujo seu início remonta à Escola de Sociologia de Chicago na década de 1920, sustentado posteriormente por um trabalho realizado pela *Real Estate Research Corporation* em 1975, preconizando a mudança de vizinhança como um ciclo de vida, analogamente como os sistemas naturais, que varia de saudável a um declínio inevitável, terminando geralmente em abandono. Atendendo a esta teoria, as políticas de revitalização urbana, tanto a nível nacional como local, devem procurar inverter essa tendência, através de vários tipos de estratégias de intervenção, tais como estabilização do mercado, dispersão das populações com baixo estatuto socioeconómico, revitalização do espaço urbano e redução da pobreza, visando assim aumentar a qualidade da área urbana e revitalizar a vizinhança (Balsas, 2007; Grigsby, Baratz, Galster & Maclennan,1987).

Outra das teorias de revitalização urbana é a defendida pela escola reguladora que tem por base o conceito de acumulação de sucessivos regimes políticos, que tem o seu próprio modo de regulação da revitalização urbana, onde na maior parte das vezes os interesses públicos neste âmbito são influenciados pelos interesses das empresas, quer pelo facto destas controlarem os recursos, quer também pelo motivo das cidades necessitarem dos seus investimentos para sobreviverem. Por último, apresenta-se a teoria institucional, a qual alega que a revitalização urbana também se preocupa com as dinâmicas institucionais e organizacionais da mudança urbana dando enfase à estrutura social definindo regras, rotinas e procedimentos a ter em consideração num processo de revitalização (Balsas, 2007).

O que se sabe é que as cidades são compelidas a procurar estratégias de desenvolvimento económico porque precisam melhorar o seu desempenho em um ambiente cada vez mais competitivo e global. Pelo que, relativamente ao planeamento do desenvolvimento físico e económico de uma cidade, este geralmente envolve projetos de grande escala, em detrimento da revitalização do centro da cidade, sendo motivados por uma perceção da competição global entre cidades por investimentos. Estes tipos de projetos tendem a ser bastante homogéneos e de natureza semelhante e são ilustrados por parques de escritórios indescritíveis e desenvolvimentos urbanos de uso misto ou rápido

de alimentos e lojas de franquia que criam uma geografia, a que um autor chamado Ritzer chama de "ilhas de McDonaldização". Como resultado do foco no único imperativo do progresso económico, estas estratégias, centradas nas empresas muitas vezes não beneficiam os grupos marginalizados e contribuem para o declínio da igualdade urbana (Mayer & Knox, 2006).

Não obstante, nos últimos tempos os centros urbanos perderam a sua habitabilidade e vitalidade, explicado pela procura de moradias melhores e mais acessíveis em locais suburbanos, alterações recorrentes nos empregos, abertura de formatos de comércio mais acessíveis e modernos fora da cidade e pela construção de complexos de escritórios e empresas nas periferias das cidades. Estes acontecimentos levaram a que cada vez menos pessoas vivam no centro da cidade, tendo como consequências casas vazias, fecho do comércio tradicional, e consequentemente o abandono das construções. Para agravar, apesar dos serviços públicos permanecerem no centro da cidade, estes só estão abertos durante a semana das 9h às 17h, não contribuindo para a vida nas ruas da cidade para além destes horários (Balsas, 2007).

Qualquer tentativa de revitalizar estes centros urbanos precisa levar em conta como as cidades e as áreas metropolitanas funcionam economicamente, demograficamente e culturalmente (Balsas, 2007). Como tal, procurando-se soluções, Garcia e colaboradores (2010) mencionam que a revitalização urbana deverá compreender vários aspetos, tais como: social (equidade social, inclusão e senso de comunidade); económico (investimento privado e aumento da competitividade económica, criação de emprego e localização comercial); físico/ambiental (deterioração física do ambiente construído e natural em que o tecido urbano se desenvolve); saúde (políticas de saúde pública e individual); histórico/cultural (renovação de recursos de construção e conservação histórica dos centros da cidade e do património cultural). Neste sentido, o desenvolvimento urbano sustentável diz respeito às gerações presentes e futuras e tem como objetivo proteger os ativos ambientais de uma cidade e, ao mesmo tempo, promover desenvolvimento económico justo (Mayer & Knox, 2006; Ismail & Said, 2015).

Por sua vez, Gülersoy e Gürler (2011), influenciados pela ideologia "cidade bonita" sugerem duas estratégias, nomeadamente a conservação

urbana, que procura preservar o padrão urbano histórico e a revitalização urbana liderada pelo património, método usado para avançar programas de conservação e segregação funcional em áreas urbanas históricas do centro da cidade. Esta estratégia é fundamental, uma vez que, não podemos descurar que as cidades de uma perspetiva histórica podem ser vistas como um arquivo vivo de conhecimentos alternativos, materiais e recursos (Vasudevan, 2015). Com base nas estratégias descritas, surge em 2008 com apoio da UNESCO, a Rede de Cidades Criativas, que consiste numa estratégia integrada do turismo em promover o património local e enriquecer a identidade cultural por meio de projetos sustentáveis (Gülersoy & Gürler, 2011), ou seja o objetivo e a revitalização do espaço urbano através estratégias e esforços que unem a herança histórica a aspetos contemporâneos, tendo por base a sustentabilidade, a competitividade e criatividade. (Gülersoy & Gürler, 2011).

Paralelamente, as estratégias referidas beneficiam do aumento da participação da comunidade nos processos para resolver problemas sociais no processo de transformação urbana, inovando o planeamento para a revitalização urbana dentro de uma ideologia social e cultural, permitindo ao mesmo tempo a conservação do património e a manutenção dos efeitos do tempo no caráter e na identidade do espaço urbano na história (Gülersoy & Gürler, 2011). De facto, tal como argumentado pelo arquiteto e urbanista John Turner em 1972, quando os moradores controlam as principais decisões e são livres para fazer sua própria contribuição para o projeto, construção ou gestão, tanto o processo como o ambiente produzido estimulam o indivíduo e o bem-estar social (Vasudevan, 2015). Esta argumentação é reforçada por Ismail e Said (2015), que salientam que a participação da comunidade é uma parte crucial quer no desenho e planeamento urbano, quer na execução da melhoria dos espaços e, consequentemente, na qualidade de vida social dentro da cidade. Só desta forma é que iremos conseguir ir de encontro com as necessidades e preferências dos próprios moradores.

O centro da cidade vai muito além do que tecido urbano e arquitetura que o compõem, é também um lugar que têm suas próprias idiossincrasias locais, sendo onde as pessoas vivem, trabalham, fazem compras ou atividades recreativas, é um local onde veem e podem ser vistas (Balsas, 2007). Cada cidade tem o seu próprio potencial único, que em condições adequadas pode

contribuir para um verdadeiro desenvolvimento e aumento da qualidade de vida dos habitantes (Mazur-Belzyt, 2017). Nas cidades e na vida urbana, a partir de espaços cívicos, de lazer ou simplesmente funcionais, os espaços públicos tornaram-se ferramentas de um significado de lugar muito mais amplo e difundido (Carmona, 2015), servindo como locais de interação social, sociabilidade, convivência e promulgação da comunidade (Johnson & Glover, 2013; Koch & Latham 2012), que varia de cidade para cidade que, juntamente com o contexto natural e cultural, determinam a natureza e qualidades do espaço (Carmona, 2015).

Paralelamente, ao pensarmos em espaço público, devemos também reconhecer que a cidade detém muitos públicos, mais evidente nas cidades com populações mais diversas (Gaffikin, Mceldowney & Sterrett, 2010), para além de que é também um território entre vários grupos, privados e públicos, e entre autoridades reguladoras e os seus habitantes (Metha, 2014). Os espaços públicos destacam-se assim como locais particularmente significativos da vida cotidiana (Johnson & Glover, 2013), constituindo desde há muitos séculos como uma preocupação central para o planeamento urbano (Neal, 2010). Uma sugestão que emerge neste âmbito, é que os processos de revitalização devem procurar diversificar os seus vários locais de interesse (entretenimento, mercados públicos, comércio, cafés restaurantes, etc.) de forma a dar resposta a múltiplos públicos e diferentes idades, visando assim atrair as pessoas para os centros das cidades, em diferentes momentos do dia e diferentes dias da semana (Balsas, 2007).

Segundo Balsas (2007); Rypkema, (2003) e Gaffikin, Mceldowney & Sterrett (2010) a intervenção no espaço público deve ter como principais objetivos revitalizar as áreas centrais e principais ruas dos centros das cidades, assim como preservar os seus elementos iconográficos (por exemplo, fontes, estátuas, etc.) e reforçar a identidade e o senso de lugar através da partilha de experiências nesse mesmo espaço público (Brown, 2012). A construção da identidade de um espaço público sedimenta-se em três componentes cruciais, nomeadamente a atualização da experiência corporal, a experiência emocional partilhada e a emergência de novas solidariedades, ou seja, a envolvência temporária de comunidades de cidadãos na reinterpretação ativa do espaço público (Lavrinec, 2011). Neste sentido, um dos aspetos centrais para um bom design

urbano é a capacidade do ambiente construído em promover um sentido positivo dos lugares comuns que fornecem as configurações para as vidas quotidianas das pessoas (Knox, 2005), incentivando a interação social entre indivíduos com diversos interesses, opiniões e perspetivas (Schmidt & Németh, 2010). Nem mais, para Gaffikin, Mceldowney & Sterrett (2010) o espaço público detém o potencial para encontros casuais entre pessoas de diversas tradições, permitindo a oportunidade para a troca e aprendizagem que pode ajudar a quebrar inúmeras barreiras.

Como sugestão para o referido, Lavrinec (2011) menciona que um possível mecanismo de revitalização dos espaços públicos é o uso de táticas criativas, tais como *flash mobs* e performances, desenvolvidas por grupos de entusiastas e artistas públicos, contribuem para a formação da identidade do lugar. Estas ações públicas criativas e periódicas ajudam a potencializar um lugar, estabelecendo uma distância dos cenários de rotina diária, promovendo um uso alternativo dos espaços públicos. De igual forma à proposta anterior, a adoção de ações públicas criativas em espaços, que são públicos, mas não cívicos, como por exemplo supermercados, aeroportos e estações de comboios ou autocarros, poderia ser uma ferramenta eficaz para iniciar a interação entre as pessoas transeuntes e com isso reformar o cenário emocional desse mesmo local.

Apesar da revitalização dos espaços públicos nos centros das cidades ser uma tentativa de trazer a habitabilidade de volta a estes locais, a mesma nem sempre é fácil, uma vez que se encontra como barreira o facto da prestação e gestão de espaço público ser cada vez mais privatizada, na medida em que a maioria destes espaços localizam habitações, comércio, serviços e lazer, na sua maioria de domínio privado, os quais apresentam diferentes objetivos e interesses (Balsas, 2007; Schmidt & Németh, 2010). Uma possível solução para contornar este aspeto são os incentivos fiscais ou subsídios financeiros para a realização de melhorias nos prédios ou modernização dos estabelecimentos comerciais, assim como a renovação de antigos cinemas e outros locais de entretenimento. Como tal não devemos descurar o setor privado, dado que este também é corresponsável pela criação e manutenção nas cidades de espaços de alta qualidade de vida, contribuindo assim para a revitalização dos centros urbanos, de forma a que o comércio se interligue com o espaço público

de forma diversificada e sem o sobrecarregar. Esta consideração reforça a importância da revitalização comercial para a habitabilidade dos centros das cidades (Balsas, 2000).

De acordo com Balsas (2007), nos processos de revitalização do centro da cidade, o grande objetivo destas intervenções tem tido como grande foco aumentar a mobilidade dos pedestres, fortalecer a identidade local e aumentar o conforto e a estética dos espaços públicos. Neste sentido, o mais comum tem sido intervenções físicas ao nível da acessibilidade e segurança das ruas, que engloba a ampliação e substituições de pavimentos, instalação de novos móveis urbanos, incentivo à arte pública e esquemas de transportes públicos ajustados às necessidades da comunidade. Utilizando o exemplo da cidade de Curitiba, e indo de encontro com o referido, Montaner e Muxi (2014) sugerem que de forma a criar uma cidade prospera e sedutora, ao nível do planeamento urbanístico os centros das cidades devem contemplar áreas para pedestres e rede de ciclovia, com a ampliação e adequação de áreas verdes sem descurar a preservação histórica e tradicional, assim como a criação de espaços de entretimento, lazer e encontro, ao mesmo tempo que deve ser servido por vias tangenciais de circulação rápida para transportes públicos.

Imagem 23 | Parque Barigui – área de lazer de Curitiba

Na linha do referido, um outro exemplo de revitalização do espaço público é a cidade de Copenhague, em que anteriormente era dominada pela utilização de automóveis, atualmente foi restruturada passando a contemplar praças e ruas exclusivas ou preferenciais para pedestres formando uma longa rede de vias de passeio confortáveis (imagem 24), onde os antigos lugares de estacionamento deram lugar a atividades recreativas promovendo a

oportunidade de ver, encontrar e interagir com outras pessoas (imagem 25). Nesta cidade, as superfícies das ruas e praças foram substituídas por pavimentos de pedra com instalação de iluminação e mobiliários urbano de forma a convidar as pessoas a andaram e usufruírem da mesma, obrigando de igual forma a que os pedestres se movem a passo lento. De forma a reforçar o referido, a cidade de Copenhague oferece atividades recreativas (espaços para as crianças brincar, espaços para jovens patinar ou andar de skate, e espaços para alguns músicos e animadores), bancos de jardim confortáveis e cadeiras de cafés ao ar livre proporcionando a oportunidade de sentar e usufruir do espaço publico (Gehl & Gemzoe, 2002).

Imagem 24 | A ciclovia - Copenhague

Imagem 25 | Tivoli – parque de diversões

Ao nível europeu os grandes centros urbanos têm vindo a ser submetidos a grandes projetos e operações de revitalização, em grande parte impulsionadas pela destruição que enfrentaram associado às grandes guerras mundiais, que apesar de manterem a sua história tiveram como foco a melhoria da qualidade de vida e senso de lugar, contemplando uma variedade de intervenções urbanísticas, que podem ir desde remodelação dos espaços e áreas emblemáticas, melhorias dos parques e espaços públicos, diminuição do fenómeno de gentrificação, criação de acessibilidades ou melhoria da rede de transportes públicos e melhoria das estruturas habitacionais e modernização dos estabelecimentos comerciais, assim como variedade em programas culturais e entretenimento de rua (Balsas, 2007).

Apesar da semelhança das cidades portuguesas, ao nível do seu caráter histórico, e continuação do uso residencial, com algumas das principais cidades europeias ao contrário da maioria das cidades europeias, as portuguesas não foram destruídas por nenhuma guerra importante nos últimos cem anos, o que

por um lado pode ser visto como algo positivo, por outro traduz-se em políticas urbanísticas obsoletas e inadequadas que tem levado ao declínio dos centros das cidades portuguesas (Balsas, 2007).

Em Portugal, o maior processo de revitalização urbana deu-se há mais de 250 anos, após o terramoto de 1755, nomeadamente a reconstrução da baixa Pombalina (imagem 26), com a construção de ruas geométricas e fachadas regulares no estilo do século XVIII. Excetuando, este processo, Portugal ao contrário dos restantes países da Europa, que enfrentaram grandes processos de revitalização devido às destruições da segunda guerra mundial, não teve processos de revitalização relevantes até 1974, altura em que se criou o escritório público CRUARB para a renovação do bairro histórico da cidade do Porto (Balsas, 2007).

Imagem 26 | Baixa Pombalina, Lisboa

Já em Lisboa, os primeiros esforços para renovar os bairros históricos só começaram no final dos anos 80, com a criação de vários programas de revitalização urbana (PRU - Programa de Reabilitação Urbana; PRAUD - Programa de Reabilitação de Áreas Urbanas Degradadas), assim como programas de financiamento para a modernização de edifícios residenciais do parque urbano, designadamente o RECRIA que consiste em incentivos financeiros para restauração e renovação de unidades habitacionais construídas em mau estado de conservação; o REHABITA, uma ampliação do programa Recria, para iniciativas de regeneração em distritos históricos classificados como zonas críticas de intervenção pública; o RECRIPH, programa especial semelhante ao Recria para financiar obras de renovação em edifícios antigos desenvolvidos sob um regime de propriedade horizontal; e o SOLARH, que compreende um apoio financeiro sem juros a proprietários com baixa

capacidade financeira e organizações não governamentais de solidariedade social para obras de renovação e reabilitação (Balsas, 2007; Ribeiro, 2008). Estes programas revelaram-se pouco eficazes devido ao financiamento restrito, burocracia complexo, assim como o elevado abandono e degradação do parque habitacional (Balsas, 2007).

Outro das necessidades identificadas como carentes de processos de revitalização eram os espaços comerciais nos centros das cidades, os quais eram antigos, levando a que na década de 90, o Ministério da Economia criasse o programa de financiamento PROCOM, com dinheiro da União Europeia, para modernizar as lojas e a revitalização das zonas comerciais nos centros das cidades, com o intuito de criar um centro comercial semelhante a filosofia britânica. Contudo, esta intervenção ficou aquém das expectativas, explicada pela fraca adesão dos comerciantes, havendo apenas a modernização dos recintos comerciais sem investimento relevante no espaço público (Balsas, 2007).

A principal exceção em Portugal foi a criação em 1999 do programa POLIS - Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades, financiado pelo terceiro pacote do Quadro Comunitário de Apoio Comunitário (QCA) (2000-2006) (Balsas, 2007; Garcia, Spandou, Marti□nez & Maca□rio, 2010), cujo objetivo é a melhoria da qualidade de vida das áreas urbanas (Garcia, Spandou, Marti□nez & Maca□rio, 2010). Este programa incluía quatro tipos de abordagens: as cidades verdes, que visa a promoção da infraestrutura ambiental com a criação de espaços urbanos ambientais sustentáveis; as cidades digitais, que procura promover os serviços de comunicação; as cidades de conhecimento e lazer, com foco na promoção de infraestrutura científica e tecnológica; e por último, as cidades interculturais, que tinha como objetivo eliminar a idade e a exclusão social através da criação de diversos espaços interculturais. Numa lógica do programa POLIS, mais recentemente foi aprovado o Decreto-Lei 104/2004, que consiste num compromisso nacional para a revitalização de áreas mais antigas através da criação de empresas de reabilitação urbana em todo o país, conhecidas como SRU – Sociedades de Reabilitação Urbana (Balsas, 2007).

Especificando alguns processos de revitalização em Portugal, apresenta-se algumas tentativas de revitalização realizados nas duas maiores cidades, Lisboa e Porto, das quais se destacam regeneração da frente ribeirinha na parte oriental de Lisboa promovida pela Exposição Mundial EXPO'98 e a revitalização do espaço público de quatro praças e muitas ruas da baixa, incluindo a zona ribeirinha, promovida pela Capital Europeia da Cultura de 2001. Para Balsas (2007), apesar da importância que tiveram estes processos de revitalização, eles foram superficiais e negligenciaram aspetos sociais e económicos, tais como o elevado declínio e os níveis de deterioração do parque habitacional em ambos os centros das cidades, justificado pelo facto dos dois municípios considerarem mais fácil e politicamente mais recompensador intervir no espaço público dos seus centros, do que nos domínios privados fracionados do ambiente construído.

Imagem 27 | Frente Ribeirinha – novo cais, Lisboa

Comentado [1]: Ainda está em projeto (acho?!) dizer que é projeto se calhar. Mas não tenho a certeza.

Falando então das intervenções mais recentes nos centros urbanos de Lisboa e Porto, estas deram prioridade à acessibilidade e mobilidade dos pedestres visando aumentar a atividade destes, sem descurar a possibilidade de acessibilidade dos automóveis ao centro da cidade, construindo para o efeito estacionamentos subterrâneos. Por exemplo, em Lisboa, destaca-se as intervenções realizadas em cinco praças centrais e nas ruas em redor da Praça do Rossio, nomeadamente o alargamento dos pavimentos da própria Praça do Rossio e da Praça da Figueira (imagem 28) e a transformação em pedestre da Rua dos Correeiros (imagem 29), uma rua muito conhecida pelos seus restaurantes o que permitiu uma utilização mais confortável por parte dos pedestres, ao mesmo tempo em que foram construídos estacionamentos subterrâneos nas Praças do Município, Praça da Figueira e Largo de Camões (Balsas, 2007).

Comentado [2]: Acho que podes colcoar aqui uma imagem da rua cor de rosa em Lisboa, que é um exemplo amrcante de revitalização para pedonal.

Imagem 28 | Praça da Figueira: os pavimentos

Imagem 29 | Rua dos Correeiros, Lisboa

No Porto, por sua vez, foram realizadas grandes intervenções tanto em praças como em ruas, dada a grande necessidade de revitalização que a cidade carecia, justificado pela dificuldade de mobilidade para os pedestres no centro da cidade, associado às preocupações com a sua segurança e falta de conforto. Exemplos destas situações eram os pavimentos muito estreitos e as calçadas que estavam em mau estado de conservação, havendo ainda na maioria das calçadas muitas barreiras físicas (postes, caixas elétricas, placas de sinalização, medidores de tráfego, quiosques, etc.), para além dos inúmeros carros estacionados ilegalmente. Neste sentido, os pavimentos das ruas foram ampliados, tornando-se áreas pedestres importantes; nas ruas, o tráfego automóvel foi dificultado, através do estreitamento ou supressão de faixas de rodagem; e o estacionamento ilegal foi eliminado com a implementação de obstáculos (ex. pilares curtos) que evitam que os automóveis invadam os pavimentos, criando de igual forma estacionamentos subterrâneos ou garagens de estacionamento nas várias praças. Estas mudanças foram bem recebidas pelas empresas e comércio local, surgindo fundamentalmente duas críticas a ter em consideração em futuros planos, nomeadamente a acessibilidade dos veículos de emergência e de cargas e descargas (Balsas, 2007).

Abordando agora as intervenções do espaço público, em Lisboa os trabalhos de revitalização foram projetos individuais, onde as renovações das praças não se complementavam. Um dos principais exemplos é a renovação da Praça do Rossio (imagem 30) que inclui uma área central com calçada portuguesa com um padrão de ondas, que apesar de não ser uma recriação total do design do século XIX, é um estilo híbrido adaptado às necessidades atuais. Para Balsas (2007), esta intervenção contemplou também a renovação da estátua de D. Pedro IV, o aumentar de tamanho dos pavimentos, a

instalação de postes de iluminação românticos e novos móveis urbanos, a plantação de árvores, assim como a realocação das paragens de autocarros. Por sua vez, a Praça da Figueira foi recriada num estilo moderno, com relocação de árvores sem danificar as magníficas vistas do castelo de S. Jorge e o realinhamento da estátua de D. João I com a rua da Prata. Já no Largo Camões (imagem 31), o projeto foi principalmente a recriação do padrão de estilo romântico do século XVIII.

Imagem 30| Praça do Rossio, Lisboa

Imagem 31| Largo de Camões, Chiado

Segundo Pereira (2015), ainda em Lisboa, aquele que é considerado um dos grandes projetos e exemplo de revitalização urbana do espaço público é o Parque das Nações, oferecendo 110 hectares de espaços verdes, constituindo um excelente espaço público, muito devido à qualidade do seu desenho urbano que contempla amplos pavimentos, qualidade ambiental, arte urbana de excelência, assim como áreas atrativas para circulação e permanência das pessoas. Além de área de recreação e lazer, este espaço público contempla uma zona comercial, um centro de exposição e um centro de cultura e conhecimento, o qual é visitado em média por um milhão de pessoas todos os meses, facto este que ajuda a impulsionar o turismo a cidade de Lisboa. Não obstante, este projeto torna-se ainda mais relevante uma vez que o Parque das Nações é uma área residencial e ao mesmo tempo o local de trabalho de milhares de pessoas, que engloba várias áreas de cultura nacional, consumo e lazer, sendo facilmente acessível por diferentes rotas e transportes. Devido a todas as características elencadas, o espaço público do Parque das Nações é uma referência, dado a sua capacidade de estimular atividades de lazer, interações e práticas sociais, criando diferentes sentidos de lazer para esta área urbana.

Imagem 37 | Vista Parque das Nações

Imagem 38 | O Leme: Parque das Nações

Comentado [3]: Em vez destas duas imagens, colocaria uma imagem de vista aérea que mostra o desenho do espaço público e dos pavimentos.

Relativamente ao Porto, os trabalhos fizeram parte de uma estratégia de revitalização mais abrangente implementada e impulsionada pela organização do evento Capital Europeia da Cultura 2001. Nesta cidade, as intervenções no espaço público tiveram lugar em quatro praças principais. Começando pela área da Cordoaria, em frente ao Centro Nacional de Fotografia, que foi transformada numa grande praça pedestre, sendo renovado, modernizado e tornado mais aberto o Jardim de João de Chagas, anteriormente uma zona preocupante ao nível de segurança dadas as atividades de tráfico de drogas e prostituição. Neste jardim foi ainda instalado uma nova peça de arte pública intitulada "Treze a rir uns dos outros" e uma ligação à praça Parada Leitão, onde vários cafés exteriores estão abertos. A Praça Carlos Alberto (imagem 39) também foi submetida a várias intervenções e restaurada ao seu projeto original com o monumento ao Soldado Desconhecido no centro. Na Praça da Batalha (imagem 40), foi restruturado a área central que cria um continuum pedestre com a rua de Santo Ildefonso, reforçando a visão da igreja de Santo Ildefonso, assim como foi instalada uma nova fonte projetada por Siza Viera que acrescenta interesse à praça, assim como durante o verão são instaladas várias esplanadas de café que capitalizam o Teatro Nacional de São João. A outra praça intervencionada foi a D. João I, que foi renovada e transformada em totalmente pedonal, com algumas das suas ruas a receberam árvores, modernos recipientes de reciclagem e novos móveis de rua, sendo também dado enfase à arte pública, reforçando a sua identidade.

Imagem 39 | Praça Carlos Aberto, Porto **Imagem 40** | Praça da Batalha, Porto

Comentado [4]: Encontraria imagens melhores para estes 2 casos, que mostrem mais da praça. Vista aérea ou não mas que se perceba a intervenção. Até se calhar um antes e depois de intervenção. Porque olhando só para isto não me diz nada porque não sei como era dantes.

Como principais críticas aos trabalhos de revitalização, temos as queixas dos comerciantes, que tiveram impactos negativos nas suas vendas, devido ao inevitável e elevado volume de obras espalhadas pelo centro da cidade. Outra crítica levantada foi a utilização de paralelepípedos e lajes de granito o que tornava o centro da cidade mais escuro, contudo a sua utilização foi argumentada pelo facto de promover materiais locais e reforçar a identidade local. A mais recente intervenção do espaço público concluída no Porto foi a renovação da principal praça da cidade do Porto, nomeadamente a Praça da Avenida dos Aliados (imagem 41), em Junho de 2006, tendo sido projetada por dois arquitetos portugueses muito conhecidos, Siza Vieira, vencedor do prêmio Pritzker em 1992, e Souto Moura. Esta intervenção teve como objetivo criar um espaço público unificado com um design de ruas mais moderno e uniforme, que envolvesse ampliação de pavimentos, redução do tamanho do espaço pedestre central e a instalação de novos móveis de rua (Balsas, 2007).

Imagem 41 | Praça da Avenida dos Aliados, Porto

De acordo com Balsas (2007), as melhorias no espaço público assumidas em ambas as cidades contribuíram para a revitalização funcional dos centros das cidades, transformando as praças e as ruas revitalizadas em espaços atraentes e vitais, aumentando em muito o número de pessoas que frequentam

estes espaços. Ja para Pereira (2015), a partir do exposto podemos concluir que um projeto de revitalização urbana que vise melhorar a qualidade de vida e tornar-se igualmente atraente deve englobar alta qualidade arquitetónica, espaço público amplo e vibrante, com boas acessibilidades e aumento progressivo da disponibilidade de serviços de proximidade e equipamentos. Destaca-se a importância de que com apenas políticas públicas equilibradas podem ser criados lugares acessíveis, atraentes e habitáveis para todos. Não obstante, existe um conjunto de características desejáveis que tornam os centros das cidades locais mais interessantes para viver, trabalhar, fazer compras e visitar, nomeadamente autenticidade, habitabilidade, vitalidade e viabilidade são (Balsas, 2007; Rypkema, 2003).

Na presente dissertação, como inspiração para um processo de revitalização urbana sugere-se a filosofia do movimento *slow city*, que engloba um processo de revitalização alternativo ao desenvolvimento urbano, centrado na implementação e/ou melhoria da vivacidade, da qualidade de vida, da sustentabilidade, da convivência, do senso de lugar e da hospitalidadem através da centralização nos recursos locais, nos pontos fortes económicos e no contexto histórico único de uma cidade (Cosar & Kozak, 2014; Hatipoglu, 2015; Pecsek, 2016; Pink & Servon, 2013; Mayer & Knox, 2006; Üstündagli, Baybars, & Güzeloglu, 2015; Steele, 2012). Seguidamente, será contextualizado esta perspetiva como uma possibilidade de revitalização do espaço público das cidades.

1.3 - A Perspetiva *Slow* como forma ou processo de Revitalização do Espaço Público

Nos últimos 20 anos, segundo Cosar & Kozak (2014) o impacto da globalização tem sido substancial na vida das pessoas, gerando um "mundo

rápido", produto da expansão do capitalismo, um mundo de paisagens inquietas em que os lugares mais mudam e mais parecem semelhantes, conseguindo cada vez menos manter um sentido distintivo de lugar (Knox, 2005). Contudo para Ferreira, Barroco & Seabra (2016), a maneira como vivemos em comunidade é cada vez mais individualizada, levando a que cada vez mais se perca a identidade social e cultural. Este é um mundo onde apesar da distância não parecer ser mais do que uma mera categoria relativa, o ritmo elevado imposto pela globalização em quase todas as esferas da vida, interfere em todos os níveis tais como económico, cultural, político e social, dificultando que as regiões e as cidades mais pequenas se adaptem, emergindo como tal a necessidade de desenvolver novas respostas como é o caso do movimento *slow city* (Cosar & Kozak, 2014; Zawadzka, 2017; Üstündagli, Baybars, & Güzeloglu, 2015).

De facto, em oposição a este ritmo acelerado segundo Mayer & Knox (2006) e Steele (2012), o movimento slow visa resistir à homogeneização cultural e económica e outros ícones da globalização, através da promoção de vida tranquila, qualificada e desacelerada, sustentada na calma e qualidade (Montaner & Muxi, 2014). Este movimento visa então ser uma resposta que tenta combater o fenómeno de globalização predominante, promovendo a sustentabilidade socioeconómica, cultural e ambiental nas pequenas cidades (Ferreira, Barroco & Seabra, 2016), ao mesmo tempo que segundo Hatipoglu (2015), permite às pessoas reavaliarem a sua qualidade de vida e interações com outras pessoas, lugares e coisas.

Neste sentido, para Cosar & Kozak (2014), Hatipoglu (2015), Pecsek (2016), Mayer & Knox, (2010), Üstündagli, Baybars, & Güzeloglu (2015) o movimento *slow city* visa então implementar e/ou melhorar a vivacidade, a qualidade de vida e a sustentabilidade, com base no movimento e filosofia *slow food*. Estes dois movimentos, *slow food* e *cittaslow,* partilham objetivos e princípios (Pink & Servon, 2013) contudo, para Mayer & Knox (2006) visam ser uma abordagem alternativa ao desenvolvimento urbano, através da centralização nos recursos locais, nos pontos fortes económicos e no contexto histórico único de uma cidade, de forma a combater a perda do carácter distintivo local e promover a sustentabilidade, convivência, senso de lugar e da hospitalidade, procurando

paralelamente melhorar a qualidade de vida localmente (Mayer & Knox, 2006; Üstündagli, Baybars, & Güzeloglu, 2015; Steele, 2012).

Contextualizando, o movimento *slow food* foi fundado em 1986 pelo pelo jornalista e escritor italiano Carlo Petrini (imagem 43), aquando da abertura de um restaurante McDonald's ao lado da Piazza di Spagna no coração de Roma (Mayer & Knox, 2006; Mayer & Knox, 2010; Pink & Lewis, 2014). Para Pink & Lewis (2014) e Pecsek (2016), Carlo Petrini decidiu então resistir à marcha constante do *fast food* e tudo o que ela representa, tendo organizado nessa data um protesto contra a construção desse McDonalds (imagem 42), armado com tigelas de *penne*.

Imagem 42 | Manifestação em reação á tentativa de construção de um McDonald´s – Itália

Comentado [5]: Não acho importante esta imagem. Mas pdoes deixar estar.

Passado três anos, Petrini fundou o *Slow Food Movement* que renuncia não só ao apenas ao *fast food*, como visa contrariar a propagação do estilo de vida rápida (Pink & Lewis, 2014; Miele, 2008), filosofia incorporada nas cadeias de restaurantes de *fast food* que estão rapidamente substituindo os restaurantes tradicionais na Europa e em muitas outras partes do mundo (Miele, 2008). Por outra perspetiva, para Mayer & Knox (2010), *Slow Food* representa então qualidades que são opostas ao *fast food*, nomeadamente agricultura sustentável; produção artesanal; produtos frescos, locais e sazonais; receitas transmitidas através de gerações; e lazer com a família e amigos.

Como podemos constatar, no centro do movimento *Slow Food* está a relevância do caráter distintivo local através da conexão com a especificidade de um local, tal como é expresso pelos alimentos tradicionais e formas de produção, tais como vinho, queijo, frutas e legumes (Mayer & Knox, 2006; Mayer & Knox, 2010). Para o movimento *slow food* é na qualidade da alimentação que se centra o principal fator de transformação de uma sociedade (Montaner & Muxi, 2014), nesse sentido, o movimento *Slow Food* visa proteger o "direito ao gosto" preservando os produtos alimentares tradicionais, sensibilizando para os prazeres da alimentação (incluindo aspetos como a partilha de uma refeição),

educação do gosto e atenção aos métodos agrícolas tradicionais e técnicas entre outras iniciativas, ou seja visa manter a viabilidade das empresas de propriedade local, como restaurantes e fazendas (Mayer & Knox, 2006; Mayer & Knox, 2010).

Imagem 43 | Carlo Petrini – fundador do movimento Slow Food

O movimento *Slow Food* tem então como objetivo o fomento das culturas locais, tradicionais a um ritmo relaxado de vida e convívio (Knox, 2005), sendo a sua filosofia, o que Petrini chama de tranquilo, calmo, sem pressa e restaurador do corpo e da alma. Este movimento transforma-se então em uma plataforma ideológica para a criação de um *spin-off* baseado na ideia de que a cidade deve favorecer a implementação do local associado a princípios de habitabilidade e qualidade de vida (Mayer & Knox, 2006). Rapidamente o *slow food* se transformou em um movimento global em grande escala, beneficiando das preocupações emergentes quer do público em geral quer das comunidades académicas sobre o desaparecimento da cultura e da sociedade tradicional, assim como da necessidade de viver de forma diferente (Pink & Lewis, 2014).

Com base no pensamento de que, a rapidez inerente ao estilo de vida dinâmico e agitado associado à industrialização e globalização está a provocar o caos no mundo (Cosar & Kozak, 2014) e na importância de contrabalançar a urbanização incontestada e a vida super estimulada (Pecsek, 2016), segundo Cosar & Kozak, (2014); Miele (2008); Pecsek (2016); Pink & Lewis

(2014); Pink & Servon (2013) surge em outubro de 1999, o movimento *slow city* (imagem 44), designado em Itália por "*cittaslow*".

Imagem 44 | Logo Vetor das Cittaslow

Este movimento foi criado por Paolo Saturnini (imagem 45), prefeito de Chianti, que que juntamente com Petrini organizou um encontro com outros três prefeitos de outras cidades italianas, nomeadamente Orvieto, Bra e Positano, onde procuram aplicar os princípios do *slow food* à vida urbana em cidades com populações inferiores a 50 mil habitantes (Knox, 2005; Mayer & Knox, 2006; Mayer & Knox, 2010; Miele, 2008; Pink & Lewis, 2014; Rysz & Mazurek, 2015; Üstündagli, Baybars, & Güzeloglu, 2015; Zawadzka, 2017), nomeadamente a implementação do conceito de lentidão ao estilo de vida e a forma como as cidades são administradas, visando preservar a herança cultural das mesmas, assim como proteger o).

Imagem 45 | Paolo Saturnini

Na sua fundação, reunidos em Orvieto, os quatro prefeitos, juntamente com Petrini, comprometeram-se com uma série de princípios, nomeadamente trabalhar em ambientes físicos mais calmos e menos poluídos, conservação das tradições estéticas locais, promoção do artesanato local, produção e culinária,

Comentado [6]: Em português de portugal, não dizemos isto. É presidente. Isto é brasileiro...

Comentado [7]: Fotos com caras de pessoas não me parecem importantes. Mas a anterior, do slow food, até compreendo.

utilização da tecnologia para criar ambientes mais saudáveis, valorização de ritmos de vida mais pausados e compartilhar sua experiência na busca de soluções para uma vida melhor (Knox, 2005; Mayer & Knox, 2010). Contudo, para Miele (2008) usando as palavras de Paolo Saturnini, as cidades *cittaslow* não nasceram como um movimento de conservação, mas sim como um movimento que, na sequência da modernização e da globalização, se consegue transferir sem perder a alma nessa jornada.

Em 2001 foram certificadas as 28 primeiras cidades lentas, todas elas italianas, na sua maioria localizada no norte da Itália (Knox, 2005; Mayer & Knox, 2010). Desde que foi estabelecido em Itália, o movimento *slow city* teve um impacto significativo e surpreendente, expandindo-se globalmente, dado o seu quadro potencialmente transformador (Mayer & Knox, 2006; Miele, 2008; Pink, 2015; Pink & Lewis, 2014; Pink & Servon, 2013; Steele, 2012; Üstündagli, Baybars, & Güzeloglu, 2015), sendo que para Zawadzka (2017) em agosto de 2017 já contava com 237 cidades membros em 30 países, das quais 201 cidades estão em 20 países europeus. Atualmente são 262 cidades em 30 países, das quais cinco são portuguesas, designadamente Lagos, Silves, São Brás de Alportel, Tavira e Viana do Castelo (Cittaslow International, 2020). Em Portugal, este movimento é recente, sendo que em 2016, contava com seis cidades, acrescentando Vizela às anteriormente referidas (Ferreira, Barroco & Seabra, 2016), desconhecendo-se os motivos que levaram ao termo da adesão de Vizela à rede internacional Cittaslow. O crescimento global do movimento Cittaslow é explicado como parte de uma narrativa alternativa de desaceleração e de desenvolvimento urbano, através de uma coligação diversificada de atores que atuam tanto no nível local quanto à escala global (isto é, através dos esforços de rede das comunidades) (Pink & Servon, 2013; Steele, 2012).

Abordando a ideologia *slow city,* esta consiste na união de cidades e vilas que ainda resistem a homogeneidade criada pela globalização e que querem assumir destaque ao nível mundial através da proteção da sua identidade e das características locais (Cosar & Kozak, 2014; Rysz & Mazurek, 2015). Neste sentido, segundo Cosar & Kozak (2014) o movimento *slow city* procura determinar as características e as áreas únicas de uma cidade, desenvolvendo estratégias para protegê-las, assim como permitir aos seus

habitantes e visitantes aproveitar a vida a uma velocidade onde possam desfrutar em harmonia das características da cidade, da sua cor, música e história, assim como da variedade e heterogeneidade de produtos. Como tal, o objetivo do movimento *Cittaslow* é fomentar o desenvolvimento de desfrutar de uma vitalidade robusta baseada em boa comida, ambientes saudáveis, economias sustentáveis e os ritmos tradicionais da vida comunitária (Knox, 2005; Mayer & Knox, 2010; Steele, 2012; Rysz & Mazurek, 2015), ou seja, a promoção e popularização de uma cultura da "boa vida".

De acordo com o referido, viver em uma *slow city,* permite as pessoas viver longe de uma vida agitada característica das grandes cidades, promovendo a consciência de uma vida quotidiana mais humana (imagem 46), que reflete os valores naturais, as características da localidade e os pratos preparados com produtos naturais de acordo com os estilos locais (Cosar & Kozak, 2014). Para Mayer & Knox (2010); Knox (2005); Hatipoglu (2015); Üstündagli, Baybars, & Güzeloglu (2015), o movimento Cittaslow é tão importante a promoção do distintivo local e do senso de lugar (imagem 47), como o prazer de boa comida local e vinho.

Imagem 46 | Cidade de São Brás Alportel

Imagem 47 | Cidade de Silves, Faro

Comentado [8]: Silevs é uma cidade e Faro é outra. Não percebi a legenda...

As cidades que se juntam a rede *CittaSlow* são cidades comuns, são lugares que conscientemente procuram reforçar a sua própria identidade, que se desenvolvem à sua própria maneira, embora ocasionalmente empreguem iniciativas comuns, produzindo cada, uma versão diferente da lentidão (Knox, 2005; Miele, 20081; Üstündagli, Baybars, & Güzeloglu, 2015), com vista a qualidade de vida dos seus cidadãos e dos seus visitantes (Miele, 2008),

facilitando uma forma de vida sem complicações e prazer vida para os seus habitantes (Knox, 2005).

Para serem consideradas e certificadas como *slow cities*, as cidades têm de compilar um pedido para um comitê de representantes de outras *slow cities* (Mayer & Knox, 2006), ter menos de 50000 habitantes e cumprir, através de uma autoavaliação pormenorizada, mais de 50% uma lista de critérios (Knox, 2005; Mayer & Knox, 2010; Mayer & Knox, 2006; Miele, 2008; Pink, 2015; Pink & Lewis, 2014; Pink & Servon, 2013; Zawadzka, 2017; Rysz & Mazurek, 2015), assim como devem aceitar as diretrizes da organização *Slow Food,* comprometendo-se a introduzir uma série de medidas e iniciativas, desde a promoção da agricultura orgânica (imagem 48) até à criação de centros onde os visitantes podem provar comida tradicional local (imagem 49), de forma a dar resposta aos restantes critérios (Knox, 2005; Mayer & Knox, 2010; Miele, 2008; Rysz & Mazurek, 2015). Para Miele (2008), depois de inscritas, as cidades são cuidadosamente avaliadas e o seu progresso passa por uma monitorização e verificação periódica da sua conformidade. As vezes este processo é fácil, mas outras vezes é mais difícil e leva muito tempo para se tornar um slow city (Miele, 2008). Neste sentido, para Pink (2015); Pink & Lewis (2014); Pink & Servon (2013) além de que deve-se ter em consideração que esta conceito de slow city não é adequado para todas as cidades, contextos ou propósitos.

Imagem 48 | Agricultura - Slow Food

Imagem 49 | Slow Food - comida caseira

Comentado [9]: Não colocava esta 2ª imagem. De modo geral, texto e imagens, acho que estás a falar um pouco demais sobre o slow food. Acho interessante pela ligação a todo o movimento slow mas não entrar muito a fundo porque começas a dispersar do foco do teu trabalho: espaço público. Mostrar um bife não me parece pertinente hehehe.

A adesão ao movimento Cittaslow é cuidadosamente controlada, e as cidades são admitidas só depois que agentes locais treinados prepararam um relatório inicial sobre o compromisso da cidade com os princípios da Cittaslow, seguido de um relatório que engloba seis áreas-chave que englobam 60 critérios (Knox, 2005; Mayer & Knox, 2010), tendo sido construídos sobre o

princípio filosófico de *festina lente* ("apressar-se lentamente"), um conceito latino usado para abordar a pesquisa diária da contrapartida moderna para as melhores realizações do passado, ou seja procurando o melhor do conhecimento do passado e desfrutando graças às melhores possibilidades do presente e do futuro (Miele, 2008). Estes 60 critérios estão agrupados em seis rubricas (ou famílias) e são escritos segundo um código de conduta tangível e verificável (Miele, 2008; Knox, 2005; Mayer & Knox, 2010).

Neste âmbito, considera-se políticas e planeamento ambientais; utilização de infraestruturas, qualidade do tecido urbano (por exemplo, plano para controlar a poluição do sonora e luminosa do ar, promoção de teletrabalho, aumentar o ciclo de caminhos e ruas pedonais; programas de criação de espaços públicos e privados com plantas adequadas e mais espaço verde; promover o uso de fontes alternativas de energia, melhorar os transportes públicos), promoção e incentivo aos produtos e modos de vida locais (por exemplo, programas de educação, gosto e nutrição nas escolas em colaboração com o *slow food*, senso dos produtos típicos do território, e apoio à sua comercialização), hospitalidade e comunidade (preparação de itinerários da cidade), e a criação de uma consciência *slow city* (educação dos cidadãos sobre o que é uma "cidade lenta") (Pink, 2015; Pink & Lewis, 2014; Pink & Servon, 2013; Knox, 2005; Mayer & Knox, 2010). Segundo Miele (2008), um dos pontos de partida e os elementos essenciais das diretrizes para aderir ao CittaSlow são a criação de um *convivium* (ou *condatta*, em italiano) uma unidade local Slow Food, que promove atividades e programas educacionais sobre os alimentos e o gosto pela produção local.

As cidades certificadas, tem o direito de usar o logótipo (imagem 50) do movimento e o título de CittaSlow (Miele, 2008), rótulo este que pode ter um poderoso efeito de marketing para as cidades (Mayer & Knox, 2006). Nem mais, para Pink & Lewis (2014) este tipo de distinção carateriza cidades que possuem uma certa qualidade de vida, com consciencialização e consideração pelo que é local. Paralelamente, fazer parte da rede de slow citties promove a oportunidade de aprender uns com os outros e implementar as melhores práticas desenvolvidas e testadas em outros lugares (Pink, 2015), ajudando estas mesmas cidades a navegar no complexo conjunto de oportunidades e desafios que as forças globais têm trazido (Pink & Servon, 2013). De acordo com Mayer

& Knox (2006), os regimes Slow City representam uma alternativa bastante forte de desenvolvimento urbano devido ao fato de que essas cidades pequenas, podem se tornar bastante ricas, proporcionando oportunidades económicas. Como tal, qualquer cidade que se junte à rede tem muito a ganhar, sem perder nenhum dos pontos fortes que a distinguem das demais cidades-membro, sendo a troca de experiências um determinante de desenvolvimento sinérgico para todas as cidades (Zawadzka, 2017). Torna-se ainda pertinente referir que a participação na rede CittaSlow não exclui a participação em outras redes ou iniciativas de marketing territorial e de marca da cidade (Miele, 2008).

Imagem 50| Logotipo do Movimento CittaSlow

Os critérios para ser considerado *slow city* definem com ponto fundamental, um quadro para o desenvolvimento urbano sustentável e de qualidade de vida (Pink & Lewis, 2014; Hatipoglu, 2015), através da promoção de um urbanismo cotidiano pelo qual a vida em uma localidade particular está ligada ao fazer, manter e experimentar os prazeres sensoriais quotidianos, produzindo formas de bem-estar (Pink & Lewis, 2014). De facto, para Mayer & Knox (2006), os critérios das *slow cities* são facilmente relacionados com a estrutura dos "três E's" para a sustentabilidade, designadamente meio ambiente (controlo da qualidade do ar, gestão de resíduos, controlo da poluição luminosa e fontes alternativas de energia); crescimento económico (produção e consumo de produtos, através de conservação dos eventos culturais locais, desenvolvimento dos mercados locais em locais de prestígio, desenvolvimento da agricultura orgânica, programas para aumentar as tradições gastronómicas e iniciativas para incentivar a proteção de produtos e artesanato locais); e equidade social (não são abordadas diretamente na lista

de critérios, mas estão indiretamente através do enfoque nos produtos locais e nas oportunidades económicas resultantes). Esta perspetiva dos "três E's", dá igual importância ao desenvolvimento económico, à justiça social e a proteção do ambiente no planeamento local, implicando que as pequenas cidades têm de conceber soluções sistémicas em vez de projetos pontuais.

Fazendo um pequeno parêntese sobre a sustentabilidade urbana, as pessoas são geralmente claras sobre os sintomas do desenvolvimento insustentável das pequenas cidades, identificando o declínio económico estrutural, a degradação ambiental talvez como resultado da exploração industrial de recursos naturais, a exclusão de certos grupos demográficos, o comportamento antissocial e a perda de distinção e sentido de lugar (Mayer & Knox, 2010). Para Mayer & Knox (2010) o que é sustentável, ainda não é claro, sendo apenas certo que inclui a necessidade de manter atributos socioculturais de convivialidade, em face das influências e interdependências globais. Inclui também o desenvolvimento social que se relaciona com a pobreza, a desigualdade, o acesso à cuidados de saúde e educação, representando a equidade e o objetivo de desenvolvimento justo. Inclui esforços para restaurar a saúde ambiental e económica, encontrando um equilíbrio entre os objetivos sociais, económicos e ambientais (Mayer & Knox, 2010). Ou seja, o desenvolvimento sustentável é a conjugação de recursos sociais e ambientais de bem comum (Üstündagli, Baybars, & Güzeloglu, 2015). De acordo com Üstündagli, Baybars, & Güzeloglu (2015), outro conceito inerente ao referido é o de consumo sustentável, que pode ser definido como a satisfação das necessidades de consumo próprio para uma melhor qualidade de vida, assim como a minimização dos efeitos tendo em consideração as necessidades das gerações futuras.

Com base no referido, o movimento *Cittaslow* é considerado na literatura um quadro de sucesso e um modelo para o desenvolvimento sustentável das cidades (Ferreira, Barroco & Seabra, 2016; Hatipoglu, 2015; Pink & Servon, 2013; Üstündagli, Baybars, & Güzeloglu, 2015). Como tal, deve ser vista como uma estratégia viável, especialmente sensível e responsiva às complexas interdependências entre objetivos de um desenvolvimento urbano, económico, ambiental e equitativo socialmente (Mayer & Knox, 2006; Steele, 2012), que se centra tanto na proteção dos valores locais, mantendo a singularidade local,

como em incluir todas as partes interessadas no processo, apoiando simultaneamente as transformações sociais (Üstündagli, Baybars, & Güzeloglu, 2015; Pink & Servon, 2013). Neste contexto, importa destacar que os governos locais são apenas agentes ativos como unidades de implementação, assumindo em todo o restante processo um papel mais passivo, fazendo parte de um todo que é a comunidade local, onde o foco principal é a perceção e a experiência de todas as pessoas (Üstündagli, Baybars, & Güzeloglu, 2015).

No entanto, o quadro de sustentabilidade de slow city não é um projeto prescritivo, nem um protótipo ou um modelo de uma cidade futura, muito menos procura alterar o que as pessoas fazem, em vez disso, é sim, uma inspiração para os líderes da cidade investirem em experiências sensoriais e afetivas da singularidade e especialidade das suas cidades criando uma identidade validada por um movimento global (Pink, 2015). Paralelamente segundo Pink (2015) e Pink & Servon (2013), o modelo Cittaslow não fornece um modelo de desenvolvimento que é aplicado como um processo de regeneração, mas sim um modelo que os seus candidatos vêm as suas cidades espelhadas. Um dos exemplos do referido, é Lekeitio (imagem 51), uma pequena cidade aninhada na costa do País Basco, que está a cerca de uma hora de carro, a[illegible]ao, que em 2006 perceberam qu[illegible]que tinham um desenvolvimento

Imagem 51 | Cidade de Lekeitio – Espanha

Para Pink (2015), as lições que podemos retirar do movimento *slow city* é que este não envolve copiar seu modelo ou estrutura diretamente para outros tipos de contexto, mas sim um modelo ideológico que pode ser aplicado e experimentado de diferentes maneiras em diferentes cidades, sendo como tal,

sempre contextual e variável. Como tal, o movimento *slow city* deve ser visto como uma interpretação alternativa de crescimento da sociedade global e ao ritmo acelerado inerente à globalização, que visa garantir a qualidade de vida das cidades e procura criar um futuro ambientalmente sustentável e agradável (Pink & Servon, 2013; Pink & Lewis, 2014; Hatipoglu, 2015), comprometido com as esperanças, aspirações e sonhos da população local para as suas cidades e áreas (Pink, 2015), através do reconhecimento das configurações únicas dos fluxos locais e globais que constituem cada cidade e como são experimentados (Pink & Servon, 2013).

O movimento *slow city* não é um movimento ativista de base envolvido na ação direta contra a capitalismo (Pink & Servon, 2013), mas sim um tipo de ativismo indireto que produz um estado emergente de resiliência, que de forma improvisada, trabalha para futuras aspirações, criando formas alternativas que podem levar à sustentabilidade (Pink, 2015). Segundo Pink & Lewis (2014), este conceito de resiliência surge tanto no contexto académico como político para caraterizar a capacidade de adaptação da população a contextos adversos. Neste âmbito, o movimento emergente *slow city* encaixa no conceito de resiliência, uma vez que visa criar novos espaços, assim como a manutenção ou recuperação dos espaços tradicionais locais no sentido de abrandar o ritmo imposto pela globalização das cidades, de forma a enfrentar os desafios ambientais e económicos, ou seja, o movimento slow city visa puxar pelos recursos existentes de uma determinada localidade, com o intuito de reconstituir um senso de especialidade e criar narrativas locais orientadas para o futuro, que visem a recuperação face a crises ou ameaças (Pink & Lewis, 2014).

Indo de encontro com o referido, o movimento CittaSlow não procura promover culturas estáticas definidas através da sua oposição à fluidez inabalável da cultura global moderna, pelo contrário, este movimento é ele próprio uma organização fluida de negociação continua das mudanças culturais emergentes e das formas tradicionais de viver (Miele, 2008). Como tal, para Pink & Lewis (2014), os princípios e a estrutura das *slow cities* devem ser flexíveis, interpretadas e aplicadas de acordo com as manifestações locais, podendo variar consoante o ambiente local, implicando uma adaptação para ter em conta cada especificidade local. A estrutura das *slow cities* apesar de

poder estar definida à priori, está aberta à interpretação e adaptação local, trabalhando-se sempre como o que já existe, ou seja, esta flexibilidade é um dos grandes atributos responsável pelo sucesso global do movimento slow city (Pink, 2015).

Outro fator importante para o sucesso das Cittaslow é o envolvimento ativo entre o poder local, empresas locais e habitantes criando um forte senso de comunidade (Mayer & Knox, 2010; Üstündagli, Baybars, & Güzeloglu, 2015). Como tal, para Pink & Lewis (2014), o movimento *slow* deve combater as visões da perda de laços sociais e da fragmentação da identidade inerentes à modernidade de forma a manter a socialização cara a cara e os laços locais (a relação com a terra e os seus produtos). Este movimento empurra os seus próprios limites e ganha uma perspetiva mais social, revolucionando assim as formas de interação social existente (Üstündagli, Baybars, & Güzeloglu, 2015). Neste sentido, os participantes do movimento slow city podem ser vistos como pessoas que se envolvem diretamente ou indiretamente na adoção de um estilo de vida marcado pelo ativismo social que promove o envolvimento e compromisso cívico com o local (Pink & Lewis, 2014).

De acordo com o referido, ganha particular relevância a noção de "lugar além do lugar", proposta por Massey em 2004, que afirma que as *slow city* são muito mais do que uma localidade limitada, na medida em que tanto a cidade, como os seus constituintes são entendidos como simultaneamente produtos e produtores de relações locais e globais, valorizando-se segundo a teoria proposta por Ingold, a aproximação e a conectividade dos processos relacionais com os produtos locais (Pink & Lewis, 2014).

Neste sentido, as cidades *slow* são lugares onde os cidadãos e os líderes locais prestam atenção à história (Mayer & Knox, 2006), dando assim enfâse à historicidade dos processos de construção das suas cidades, incluindo o ambiente, a topografia e a localização geográfica, de tal forma que um dos aspetos mais referidos que carateriza as slow cities é a especificidade da cidade que se encontra enraizada em uma experiência sensorial que faz parte apenas daquele determinado ambiente físico e sazonal (Pink & Servon, 2013).

De acordo com Pink & Servon (2013), outro dos aspetos fundamentais é a manutenção de alguns modos de vida dos ancestrais da cidade, como por

exemplo falarem o seu próprio dialecto. Não menos importante é a variedade de maneiras pelas quais os habitantes mantêm relações diretas com a natureza, como por exemplo a escolha de alimentos específicos produzidos localmente e as práticas usada na sua produção e preparação, leva a uma transmissão cultural de modos sensoriais dos ancestrais, contribuindo para a autoidentificação destes lugares como autênticos. Tendo em conta o referido, um dos pontos-chave do movimento *Cittaslow* é a sua orientação para a cultura (Üstündagli, Baybars, & Güzeloglu, 2015), mantendo as fórmulas de viver de forma a respeitar a herança dos antepassados, construindo ao mesmo tempo uma noção de autenticidade e singularidade para cada lugar dependente da experiência sensorial (Pink & Servon, 2013).

Na linha do referido, elementos dos ritmos do dia a dia (paragem para café no meio da manhã, lojas de compras e aperitivos na rota do trabalho para casa e o passeio depois do jantar) são todos elementos críticos para a densidade de encontros de rotina e experiências compartilhadas que sustentam a intersubjetividade que é a base tanto para um senso de lugar quanto para uma estrutura de sentindo dentro de uma comunidade. O mesmo se aplica a elementos de ritmos semanais e sazonais, tais como como mercados de rua e mercados de agricultores, alimentos típicos e festivos, artesanato e festivais de artes. Esses ritmos, por sua vez dependem de certos tipos de espaços e lugares, para alem de ruas, praças e espaços públicos, tais como o café da calçada, pubs, farmácias, lojas, restaurantes, os quais devem estar preparados para acomodar pessoas regulares e recém-chegados, sempre com foco em facilitar encontros casuais e conversas (Knox, 2005).

Contrariamente ao que se possa pensar, o movimento *cittaslow* não pretende criar cidades retrógradas, isoladas, lugares sem intercorrências onda não há diversidade e nada para os jovens fazer à noite, muito menos ser pretendem ser antitéticas aos negócios, à inovação ou à tecnologia (Mayer & Knox, 2010; Knox, 2005). De facto, nas *slow citties*, a inovação e o uso de tecnologia são vistas como ferramentas ao nível da política ambiental, para melhorar a qualidade do ambiente natural e urbano, fortalecendo o autêntico sem destruir a produção natural (Knox, 2005; Pink & Servon, 2013; Mazur-Belzyt, 2017; Miele, 2008).

Graças às ideias de proteção do ambiente, a promoção de desenvolvimento e melhoria da vida urbana, o movimento *Slow City* oferece incentivos para o sector da produção alimentar, que utiliza técnicas ambientalmente amigáveis (Rysz & Mazurek, 2015). Nem mais, as slow citties encorajam a produção e utilização de géneros alimentícios produzidos com recurso a técnicas naturais compatíveis, salvaguardando-se a produção autóctone (indígena, nativa) enraizada na cultura e na tradição, que contribui para a identidade de uma área, mantendo seus modos e os costumes, assim como destaca a importância de promover ocasiões e espaços preferenciais para contatos diretos entre os consumidores e os produtores de produtos de qualidade (Miele, 2008). Ou seja, este movimento visa promover o diálogo entre os produtores locais e os consumidores (Rysz & Mazurek, 2015), visando propagar vitalidade através de mercados de agricultores, festivais e a criação de espaços públicos convidativos, através da implementação de sistemas de controlo a poluição atmosférica e luminosa, sistemas de energia modernos, instalações de reciclagem de resíduos, procurando incentivar as empresas à adoção de políticas ecológicas e autênticas (Mayer & Knox, 2010; Knox, 2005).

Na linha do referido, o movimento *slow city* tem como foco a promoção do desenvolvimento compatível com os recursos locais e as dinâmicas regionais, através, tal como referido anteriormente do apoio aos recursos locais e regionais únicos, permitindo assim potenciar o ritmo da economia local. Para o efeito é necessário que quer uma política de apoio governamental local, como um processo de crescente atenção e apoio das pessoas locais (Üstündagli, Baybars, & Güzeloglu, 2015).

Outro aspeto associado às tendências emergentes de slow food e cittaslow é conceito de "turismo slow" (Guiver, McGrath, & Torkington, 2016; Cosar & Kozak, 2014), que contribui para a promoção e valorização turística (Ferreira, Barroco & Seabra, 2016). No entanto, as práticas "slow" ao nível do turismo não são nada de novo, sendo adotadas por milhões de pessoas, que nas suas férias optam pela companhia de amigos e familiares, vivendo e desfrutando dos locais onde passam, comendo e bebendo da alimentação local, assim como fazendo caminhadas ou andando de bicicleta pelas áreas envolventes (imagem 52). O que parece evidente é que o turismo lento incentiva um profundo respeito pelo lugar visitado, uma valorização da sua

singularidade e vontade de se adaptar ao local, em vez de uma adaptação aos turistas (Guiver, McGrath, & Torkington, 2016).

Imagem 52 | Turismo Slow – caminhada e convívio

Apesar de não ser um conceito novo, considera-se relevante mencionar este conceito, uma vez que apresenta um potencial de revitalização para as pequenas cidades, particularmente aquelas que enfrentam declínio e envelhecimento populacional, refletindo-se nos costumes e artes tradicionais (Guiver, McGrath, & Torkington, 2016). De facto, como demonstrado por um estudo realizado em 2014 que visava compreender a imagem que os turistas tem sobre a visita a uma *slow city e* o impacto dessa experiencia no seu comportamento, neste caso Seferihisar (imagem 53), a primeira *slow city* turca, constatou-se a evidência de que a imagem de *slow city* influencia o comportamento dos visitantes ao nível das suas motivações e tomada de decisão, sendo descrita pela maioria como uma experiência positiva que influencia positivamente as suas intenções futuras de regressar (Cosar & Kozak, 2014).

Imagem 53| Seferihisar, 1ª Slow City Turca

Neste estudo foram identificados como aspetos positivos do *slow city,* o paisagismo e a prioridade da cultura e da natureza (Cosar & Kozak, 2014). O estudo anterior é corroborado por outro realizado em Matyo□, na Hungria que visava também compreender o impacto do turismo slow pelos turistas, tendo sido reforçado que este contexto cativa mais os visitantes e pode ser uma forma de revitalizar o turismo em pequenas localidades (Pecsek, 2016). Segundo Zawadzka (2017), neste sentido a adoção das práticas slow são um ativador do turismo sustentável, bem como um instrumento para aumentar a conscientização capital endógeno de pequenas cidades.

Uma adição recente à agenda slow, é a iniciativa *Slow Homes*, formada nos EUA em 2006, como resposta crítica ao mercado de habitação e desenvolvimento em massa da indústria. O foco do design arquitetónico deste movimento é o fornecimento de moradias ambientalmente e socialmente sensíveis e melhoria da qualidade geral da vida individual e comunitária, tendo como exemplos comunidades de coabitação e aldeias ecológicas (Steele, 2012).

Em tom de conclusão, o que podemos retirar da lição fornecida pelo movimento slow city é que lugares bem sucedidos, engloba um design urbano bem sucedido, o qual deve, portanto, ser visto como o produto não só de atores-chave (arquitetos, designers urbanos, órgãos políticos de gestão, etc.), mas também da "gramática cultural" das normas sociais e das formas de organização social, valorizando o património cultural e identitário desse mesmo local, assim como a qualidade de vida dos seus moradores (Knox, 2005).

| Capítulo II 'A Revitalização do Espaço Público no Parque de Sinsães'

Neste último capítulo, apresenta-se o Ensaio Projetual que tem como finalidade pôr em prática os conhecimentos adquiridos e temáticas estudadas/aprofundadas na vertente teórica com o intuito de mostrar as suas aplicabilidades na cidade.

O tema em estudo centrar-se no conceito de Revitalização para um espaço público particular desenvolvido neste trabalho com o apoio em conceitos de autores de referência deste campo teórico. Assim sendo, o estudo baseia-se em torno do tema e consequentemente das problemáticas que o circunscrevem, onde não só os autores de referência como os casos de estudo servem de apoio ao desenvolvimento do trabalho. Desta forma, o projeto centrar-se-á numa perspetiva Slow City em que o ponto de partida projetual deve ter como base a perspetiva da Revitalização do Espaço Público considerando: novas possibilidades de acesso pedonal, perceber como as bicicletas se adaptam a vias de grande escala e por outro lado propor espaços de lazer/confraternização no espaço público e um equipamento para complementar com novos programas.

Após a análise de diversos casos exemplo nos capítulos anteriores, podemos verificar como é concretizada a solução para as questões mencionados anteriormente. No entanto, só através do Ensaio Projetual é que se irá verificar a viabilidade da intenção projetual. O objetivo é conciliar todos os estudos efetuados incluindo os princípios e valores de autores de referência e, juntamente com obras de referência utilizar a dimensão slow que pré-existia e abri-la ao resto da cidade, ou seja, potenciar a Revitalização do Espaço Publico enriquecendo assim a relação dos utilizadores com o espaço urbano.

O Parque de Sinsães, criado no início da década de 20 está integrado na estrutura verde principal do concelho de Vila Nova de Famalicão e, foi o local escolhido para o Ensaio Projetual.

2.1 – A cidade de Vila Nova de Famalicão e o seu contexto territorial

Vila Nova de Famalicão é uma cidade portuguesa localizada no distrito de Braga, Região Norte de Portugal. É sede de município com 201.59 km2 de áreas, cerca de 140.000 habitantes, subdividida em 49 freguesias. O concelho é limitado a norte pelo município de Braga considerado um dos principais centros culturais, comerciais e além disso é um concelho a conhecer pelo dinamismo das suas associações desportivas, oferta cultural multifacetada, onde tem o seu máximo expoente na Casa das Artes.

A Casa das Artes é considerado como centro de animação cultural e social na cidade.

Ao longo da sua história, o seu crescimento urbano foi sendo acompanhado pela criação de novos espaços públicos, desde as tradicionais praças urbanas onde se realizam as festas da cidade, aos jardins e parques onde o contacto com a natureza é privilegiado. Na 2ª metade do séc. XX, a cidade atingiu um patamar de qualidade com equipamentos e infraestruturas modernas, progresso esse que poderia levar a vila à elevação da cidade. Este acontecimento permite assim, a possibilidade de explorar e continuar a promover o desenvolvimento da mesma. A valorização dos espaços verdes urbanos, com a sua estrutura em rede de manchas e corredores é de crucial importância ao fornecer um conjunto alargado de efeitos positivos, em termos ecológicos e sociais. A vegetação

urbana contribui para o equilíbrio dos sistemas naturais no interior das cidades e promove o bem-estar dos seus habitantes a vários níveis.

Relativamente ao local de Intervenção:

O Parque de Sinsães foi criado no início da década de noventa e está integrado na estrutura verde principal do concelho. Em 1992, iniciaram-se as obras de construção do parque, no local das antigas Quintas de Sinsães e da Ribeira. Assumindo-se, na cidade de então, como o maior espaço verde, contribuiu significamente para a melhoria da qualidade de vida urbana.

Apresenta uma área de 54.400 m2 e encontra-se ligado ao centro da cidade por duas pontes pedonais assim como, relvados extensos que potenciam a prática de desporto e de lazer. Este oferece excelentes condições para o lazer e o exercício físico, destacando-se a existência de um parque radical, indicado para a prática de skate. No seu estilo contemporâneo é um bom exemplo de adaptação ao relevo acidentado pré-existente.

Aqui localizam-se os principais equipamentos culturais públicos da cidade: a Biblioteca Municipal e a Casa das Artes. Encontramos aqui diversos exemplares muito interessantes da flora autóctone que, no seu conjunto, formam uma mancha verde que confere a este parque um inestimável valor ecológico e ambiental, fator de qualidade de vida e bem-estar das pessoas.

Considera-se ainda importante referir que, Vila Nova de Famalicão é hoje uma cidade verde. Ao longo da sua história, o seu crescimento urbano foi sendo acompanhado pela criação de novos espaços públicos, desde as tradicionais praças urbanas onde se realizam as festas da cidade, aos jardins e parques onde o contacto com a natureza é privilegiado. No seu estilo contemporâneo é um bom exemplo de adaptação ao relevo acidentado pré-existente. Aqui localizam-se os principais equipamentos culturais públicos da cidade: a Biblioteca Municipal e a Casa das Artes.

2.2 – O Parque de Sinsães: local de intervenção projetual

3- O Projeto de Revitalização

Apresentação

Segundo a Revitalização do Espaço Público na cidade moderna situada no concelho de Vila Nova de Famalicão que surgiu no âmbito de projeto III e o modelo conceptual que assenta na perspetiva Slow City, é o suporte teórico da Dissertação de Mestrado em Arquitetura na Universidade Lusíada Norte – Porto, este capítulo vem apresentar o desenvolvimento do processo que parte do contexto teórico e vai até a integração deste, no Ensaio Pojetual. Desta forma, a partir da Revitalização como tema geral, entende-se que esta é o estudo de processos de reconversão de espaços urbanos abandonados, subutilizados ou degradados.

Assim sendo, através do auxílio dos autores como Jane Jacobs, Jan Gehl, Jordi Borja, entre outros, conseguiu-se compreender a perceção sobre os princípios e valores destes, como: diversidade comercial, espaços abertos e acessíveis, combinação de espaços públicos, circulação de pedestres, mobilidade ciclável, qualidade de vida e escala humana. A partir dos princípios e valores dos autores mencionados anteriormente, surge o tema da Revitalização do Espaço Público e este, servirá de base na criação do Modelo Conceptual a usar no Ensaio Projetual. A perspetiva conceptual em que se incide é a Slow City, ou seja, este modelo considera a cidade (Slow) segundo a sua dimensão construída, dimensão temporal, dimensão ambiental e a dimensão social.

O objetivo é delimitar um percurso até que se estabeleça uma estratégia de intervenção que de resposta a temática inicial, tendo em conta os seguintes segmentos: os princípios e valores dos autores teóricos, a ideia de intervenção dos elementos pré-existentes, a ideia de intervenção dos arquitetos nas obras de referencia e, a ideia de intervenção projetual, em contexto urbano e em contexto pontual, segundo a caracterização da área de intervenção. Após obter todos estes elementos, obtém-se os principais conceitos para que a estratégia de intervenção possa ser concretizada e, assim surjam de forma espontânea os objetivos e as ações. É importante ainda mencionar que é necessário intervir não só no objeto, mas também na área envolvente, foi necessário recorrer a uma estratégia conceptual desde escala alargada até á área restrita, e só depois intervir concretamente no local – o Parque de Sinsães. Assim sendo, foi importante caracterizar o lugar, a definição da visão, á reunião dos princípios e valores a partir dos autores de referência estudados para definir o modelo conceptual, á enumeração dos objetivos projetuais, deliberação das ações a tomar para proceder á execução dos mesmos no ensaio.

A metodologia de trabalho será realizada desde a macro escala até ao objeto de forma a que parte do geral para o particular. Visão O Parque de Sinsaes foi criado no início de década de 90 e, está integrado na estrutura verde principal do concelho, caracterizando-se pelo seu percurso pedonal assim como, os relvados extensos que potenciam a prática de desportos e lazer. No ano de 1992, iniciaram-se as obras de construção do parque (nas antigas Quintas de Sinções e da Ribeira) assumindo-se assim na cidade como o maior espaço verde. Contribuiu significamente para a melhoria da qualidade de vida urbana e, encontra-se ligado ao centro da cidade por duas pontes pedonais.

No seu estilo contemporâneo é um bom exemplo de adaptação ao relevo acidentado pré-existente. Aqui localizam-se os principais equipamentos culturais publicos da cidade: a Biblioteca Municipal e a Casa das Artes. O parque oferece também excelentes condições para o lazer e o exercício fisico, destacando-se existencia de um parque radical, indicado para a prática de skate. Encontramos também aqui diversos exemplares muito interessantes da flora autóctone que, no seu conjunto, formam uma mancha verde que confere a este parque um inestimável valor ecológico e ambiental, factor de qualidade de vida e bemestar das pessoas. Atualmente, mantem-se a genuidade do parque embora seja um alvo de um conjunto de obras de melhoramento que envolvem a colocação de passeios e a renovação do mobiliário degradado. O parque é um espaço muito frequentado principalmente no verão pela população famalicense que aqui vem desfrutar do verde e tranquilidade existente. A Casa das Artes é um dos elementos caracteristicos e com valor no lugar pois definese através da criação, fruição e apresentação de projetos artisticos e culturais, de todos e para todos. A localização do edificio Casa das Artes é considerado como centro de animação cultural e social na cidade, reveste-se do ponto de vista urbano, de uma estratégia fundamental. Contribui para a valorização e animação do parque, beneficiando para seu lado das caracteristicas de uma ampla zona verde. A área urbana do parque e a zona residencial foi revista, de forma a complementar a implantação da casa das artes e estacionamento coberto e de ar livre permitindo apoiar tanto a casa das artes como a zona residencial. O edificio é a obra do arquiteto Pedro Ramalho, também responsável pela remodelação do Teatro Rivoli, no Porto. Pretende-se com este ensaio, segundo a perspetiva Slow City, revitalizar este lugar mantendo o que existe e melhorar o seu caracter urbano, tirando partido das potencialidades e incidir nas fragilidades recorrendo ao slow como ferramenta-chave de modo a criar ambientes que transmitem maior relacão entre o homem e vivencia com a natureza. Assim sendo, propoe-se integra rem context urbano, um complemento destinado a CoWork para artistas, residents e comunidade. Além disso, vai ser introduzida uma pequena praça – Praça das Artes que irá dar mais vitalidade ao parque e também fazer com que as pessoas possam usufruir muito mais do espaço publico atraves de conjunto de programas e espaços de estar que criem dinamica, diversidade e relação com a envolvente. Princípios Em primeiro lugar, é essencial apresentar o modelo conceptual que fundamenta os princípios e valores utilizados como base nesta investigação. Posteriormente á perceção do tema e os seus ideais, conceitos e valores teóricos que o sustentam, respetivos autores mencionados, é feita a integração dos mesmos e suas ideologias para a componente prática. Ao utilizar como base para a estruturação do modelo conceptual, este servirá de transposição criando assim uma estratégia de intervenção. Considerando o tema de estudo 'Revitalização', a cidade (slow) e o contexto urbano em que se insere, é notável o impacto da globalização nos modos de vida das pessoas interferindo, muitas vezes de forma negativa a níveis económico, cultural, político e social e, consequentemente, na vivencia do espaço urbano. Desta forma, é percetível certas problemáticas que se incidem na identidade do lugar e envolvente do espaço urbano, e em como atuar de modo a melhorar, preservar e reestruturar, considerando, segundo os autores de referencia, os valores que são de extrema importância do lugar: comércio, diversidade urbana, ciclovia, percurso, uso, escala humana, inovação, qualidade de vida, natureza e o património. Como resposta a slow city é a ferramenta de maior importância, considerando que há já evidencias, em casos onde esta foi aplicada e o espaço urbano era dominado pelo tráfego automóvel e foi convertido

a espaços de pedestres, libertado do tráfego de veículos e as superfícies das ruas e praças foram substituídas por pavimentos de excelente qualidade. Outras teorias estudadas e, mencionadas nesta investigação são de autores como: Jan Jacobs, Jan Gehl, Jordi Borja, Carl Honoré e Petrini. Segundo Jane Jacobs, a diversidade comercial é muito importante para as cidades. Estas geram diversidade devido ás diversas e eficientes combinações de usos económicos. Nos distritos movimentados, há gente suficiente para frequentar a intervalos curtos e convenientes, pois se assim não for perdem essa vantagem pois as pessoas não frequentarão metade das empresas que fique duas vezes mais longe. Além disso, para gerar diversidade nas ruas e distritos, os quarteirões devem ser curtos, os distritos com mais de uma função principal, combinação de edifícios com idades e estados de conservação variados e densidade alta de pessoas.

Para Jan Gehl, a cidade de Copenhague é um exemplo de sucesso na revitalização do espaço urbano. Esta transformou-se num lugar de descanso: oferece atividades sociais e recreativas, assentos em bancos proporcionando oportunidade de sentar e usufruir do espaço público. As bicicletas deram as pessoas uma maior mobilidade permitindo á cidade expandir-se. Lugares de encontro, comércio e circulação continuam a coexistir em equilíbrio. As cidades nasceram sobre a premissa da circulação de pedestres. Copenhague é uma das muitas cidades nas quais iniciativas urbanas elevaram a qualidade urbana: o transito, ruido e poluição foram reduzidos e, o tráfego de pedestres e bicicleta foi reforçado.

A cidade humana com ruas, praças e parques dá prazer aos visitantes assim como aos que moram, trabalham e brincam. Todos devem ter a possibilidade e acesso a espaços abertos e acessíveis, ou seja, uma cidade viva em que tenha rotas diretas, logicas e compactas, espaços de modesta dimensão e uma clara hierarquia segundo a qual foram tomadas decisões para a escolha dos espaços mais importantes. Para Jordi Borja, a recuperação do conceito ‘cidadania ativa’, é fundamental para consolidar uma democracia.

O espaço publico é a cidade. Relações entre os habitantes e entre poder e cidadania se materializam, se expressam na conformação das ruas, praças, parques, locais de reunião cidadão, ou seja, a qualidade de vida ‘vende’ a cidade. Transpõe-se estes princípios do contexto urbano para contexto projetual aliando-os ao valor do slow city e, a estes princípios teóricos mencionados deve juntar-se: a ideia de intervenção das obras de referência assim como, a ideia de intervenção projetual que responde as necessidades do lugar, tendo em conta os princípios e valores temáticos. A partir do modelo conceptual aqui detalhado é definida uma estratégia de intervenção que tem como objetivo: a revitalização do espaço publico na cidade moderna e que o modelo conceptual assenta na perspetiva da Slow City.

A partir da REVITALIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO na cidade moderna

↓

Modelo conceptual

↓ assenta na perspetiva:

SLOW CITY

↓ este modelo considera:

CIDADE (SLOW)

↓ segundo:

↓Dimensão Construída	↓Dimensão Temporal	↓Dimensão Ambiental	↓Dimensão Social
- Diversidade Comercial	- Intervalos Curtos	- Transito e poluição reduzida	- Atividade Social
- Combinação de Usos	- Circulação Pedestres	- Espaços Abertos/Acessíveis	- Densidade Pessoas
- Edifícios Baixos	- Mobilidade Ciclável	- Ampliação Áreas Verdes	- Lugar Encontro
- Preservação Histórica	- Tráfego Lento	- Renovação de Praça	- Permeabilidade
- Novas Instalações	- Rotas diretas	- Qualidade de Vida	- combinação Espaços

Relativamente ás obras de referência de onde foram retiradas as ideias de intervenção, já foram mencionadas anteriormente, no entanto, salientam-se agora, os princípios e valores que prevalecem em cada uma delas e que são parte integrante do modelo conceptual. A primeira obra de referência é a Praça do Mercado La Salut, Espanha. Falar da Praça do Mercado de La Salut é falar do bairro de La Salut.

É um bairro periférico de Badalona, município ligado a Barcelona. A construção do mercado foi realizado em 1980 pelo arquiteto Josep Maria Sostres, um edifício auto-referencial com grande potencia plástica e intelectual, domina e tornou-se o quadro de referencia da descrição da praça. Antes da intervenção, a praça tinha uma configuração de espaço fechado com acesso pelas laterais do edifício do mercado. Foi dividido em plataformas paralelas e escalonadas. Era fechado por um muro baixo de concreto e uma saída de ventilação que servia as unidades da loja sob a praça. Tornou-se um espaço residual.

Objetivo da intervenção: dar identidade a todo o centro através deste espaço esquecido, dar-lhe presença, funções requeridas e refletir a complexidade do ambiente – são estes os objetivos da intervenção (objetivos estes que também procuro concretizar no meu ensaio projetual). A intervenção materializa-se em torno de três ideias basicas: 1.Presença O espaço da praça foi concebido originalmente como consequência das diferenças de alinhamento entre o mercado, a Avenida Marquès de Sant Mori e a Rua Quevedo, um espaço residual. Recorde-se que se tratava de um espaço de serviço sem acesso ao edifício. Posteriormente, foi formada uma nova porta de acesso ao edifício deste lado, que com o tempo passou a ser a entrada principal, pelo que a praça teve de ser reorganizada. Apesar de ser originalmente um espaço sem identidade, as sucessivas

transformações do bairro no padrão social, equipamentos públicos e infraestruturas deram-lhe uma nova presença. A intervenção é um processo de "esvaziamento" do espaço. Onde antes havia uma sobreposição de elementos fixos (paredes, postes, escadas, bancos, arbustos ...) agora há geometria, fluxos de pessoas. É um espaço dinâmico. 2.Simplicidade formal A nova praça responde a um grande número de fluxos de circulação.

O edifício, com acesso principal a norte, gera a entrada e saída em dias de mercado. O Centro Cívico La Salut (no primeiro andar) é acessado pela rampa existente. Há também a importância do cruzamento principal, o ponto de convergência da Avenida Marquès de Sant Antoni com a Rua Quevedo, que inclui estacionamento subterrâneo e pontos de ônibus. Nas calçadas, foram instaladas recentemente as saídas da estação subterrânea L9. Optamos por simplificar ao máximo a forma do quadrado, reduzindo-o a um plano inclinado definido por seus limites triangulares. É um espaço isotrópico onde os itinerários não são priorizados e onde o fluxo livre é facilitado 3.Composiçao rica O espaço responde aos diferentes usos que podem ser acomodados, espaço de circulação, encontro, jogo. Em uma escala maior é sobre a nova centralidade no bairro. O projeto representa também a diversidade social do bairro, com elevada população imigrante, tanto recente como consolidada.

Dos limites do espaço triangular, uma composição abstrata é definida pela geometria, uma grade acima do plano inclinado que reflete a complexidade do contexto. Sobrepõe-se uma composição de cores que confere carácter e singularidade. Para reforçar o efeito abstrato, a drenagem foi resolvida com alguns ralos integrados à grade. A segunda obra de referência é a Praça Lisboa, Porto. Realizada pelo arquiteto Pedro Balonas, a solução proposta parte do princípio que a praça / espaço público deve adotar uma forma aberta à cidade desenhada para os peões, perdendo a interioridade e garantindo uma relação apelativa com a sua envolvente. Foi proposta à Praça de Lisboa, no passado denominada Mercado do Anjo, uma nova topografia que, pela forma singular impulsionada pela necessidade de criar espaços interiores com alturas livres mais dignas, se relaciona de forma dinâmica com a envolvente. É um jardim urbano e um edifício com rua comercial semicoberta, inserido numa encosta onde se incorporam os três níveis programáticos: Jardim no topo (corresponde ao jardim da Cordoaria e Praça Gomes Teixeira; rua comercial (a meio - nível que liga a Livraria Lello à Torre dos Clérigos) e um parque de estacionamento já existente no piso inferior (ligação com as ruas inferiores). Era preciso agregar segurança e bem-estar a quem fica ou passa por ele, garantindo a dinâmica do espaço público e convocando a sua utilização. Para devolver ao público o espaço abandonado, um dos pontos-chave da proposta era oferecer um percurso natural funcional, sem barreiras ou obstáculos e compatível com a envolvente. A escala e a forma do edifício procuram desenvolver um diálogo rico com o meio envolvente.

As lajes de concreto oferecem sombra ou abrigo da chuva em ambos os lados desta "nova rua" perto de suas lojas. A silhueta dos alçados é fruto do desenho da cobertura e condicionada pelo nível do estacionamento e pela inclinação das ruas circundantes. A fachada é composta por um concreto pré-fabricado texturizado e elementos estruturais metálicos brancos. Relativamente ao telhado é essencialmente um telhado verde pontuado por árvores. Estas oliveiras invocam um dos antigos portões da cidade, formalmente conhecido como Porta do Olival (Portão do Olival). Em suma, buscamos uma solução arquitetônica que, com plena consciência e respeito pela importância do patrimônio

envolvente, busque dialogar com ele. A passagem que corta a praça, ligando a Torre dos Clérigos à livraria Lello, e que estava inicialmente projectada como um espaço coberto, surge agora ao ar livre, como se de uma nova rua se tratasse. O restaurante Shis será o espaço-âncora da zona comercial designada como "Passeio dos Clérigos". A ideia de converter a passagem entre os Clérigos e a Lello num espaço descoberto começou a tomar forma assim que se percebeu que a falência da livraria Byblos, apontada como o grande espaço comercial da praça, obrigaria a uma mudança de estratégia. A solução que hoje está à vista de todos é um atravessamento resguardado, mas descoberto, que concretiza o que para o arquitecto era já "um percurso natural, entre aqueles dois ícones" da cidade. "Com esta solução, é possível ligar os Clérigos e a Lello de uma forma muito mais fluida e clara. Vai ser uma rua, não vai ter nome, mas, na prática, é como se fosse mais uma rua ali", diz Balonas. Com o levantamento da estrutura concluído, a fase seguinte da obra promovida pelo consórcio Urba-Clérigos passará pelo tratamento da cobertura. A superfície ondulada em betão será coberta por relva "tipo prado" e receberá um olival. "Serão plantadas 50 oliveiras. Historicamente, aquilo era um olival e esta é uma forma de repor o jardim que existia naquela zona", explica o arquitecto. A relva vai ser pontuada por "diferentes tipos de sementes, para atrair uma variedade de pássaros" e os portuenses vão poder usufruir do espaço sentados nas esplanadas de três quiosques que vão ocupar esta zona da praça. Dez espaços comerciais Pedro Balonas diz que estes quiosques "com uma forma tradicional" serão "muito pequeninos, quase estruturas efémeras" e que irão permitir usufruir da praça de outra vertente. O miolo da praça, já baptizado Passeio dos Clérigos, vai albergar o Pólo Zero da Federação Académica do Porto - uma promessa eleitoral do presidente da Câmara do Porto, Rui Rio, e que tem sido a única constante do projecto, no que à ocupação diz respeito - e dez espaços comerciais. O maior deles todos, com 1900 m2 (a praça tem 3600 m2 de área bruta locável), será um restaurante com a assinatura Shis (ver caixa). Além deste espaço, existirá ainda um café e oito lojas cujo conteúdo falta definir, mas que deverão passar pela moda. "Neste momento, existem várias propostas interessantes em cima da mesa, que estão a ser analisadas", diz ao PÚBLICO uma fonte ligada ao processo. Apesar de não existir ainda nenhum outro contrato fechado, estão a ser privilegiadas "propostas de marcas da área da moda, com ofertas que sejam atractivas e que valorizem claramente a oferta comercial nesta área de negócio", acrescenta. A terceira e última obra de referência é a o projeto urbano: Superkilen, Copenhague. Superkilen é o nome dado à um parque em Copenhagen, na Dinamarca. Mas o que esse parque tem de diferente dos outros? Tudo. Ou quase tudo. É um parque que celebra a diversidade através de sua forma, de seus objetos e cores. A área de lazer que se estende por mais de 1 km foi construída no bairro de Nørrebro, uma região com bastante diversidade étnica – mais de 60 nacionalidades vivem ali – e que não ganhava tanta atenção da comunidade quanto outros bairros da capital dinamarquesa. A ideia surgiu, então, de uma parceria entre um grupo de artistas conhecido no país, o Superflex, arquitetos do Bjarke Ingels Group (BIG) e a empresa de paisagismo Topotek1, que planejaram um espaço de convivência onde todos pudessem interagir e coabitar de forma saudável. E, principalmente, se reconhecem naquele espaço. Para criar a multi-identidade do lugar, os criadores inseriram pelas praças e parquinhos peças trazidas de diferentes culturas do mundo, como, por exemplo, uma fonte do Marrocos, placas metálicas de Israel e da França, placas de sinalização russas e até bancos vindos do Brasil. O parque é dividido em três seções: a “Praça Vermelha”, bem colorida em tons de rosa e vermelho, onde ficam os brinquedos do playground das crianças, o “Mercado Negro”, um

lugar de convivência com bancos, mesas de jogos e churrasqueiras para os visitantes interagirem, e o "Parque Verde", com um extenso gramado para a realização de piqueniques e brincadeiras ao ar-livre. Afinal, não adianta só falar "sinta-se em casa", é preciso fazer as pessoas se sentirem assim. E eles fizeram! Objetivos Para definir os objetivos, foi importante analisar algumas fragilidades do local de intervenção. Assim sendo, é apresentado um enquadramento urbano considerando a perspetiva conceptual. Desta forma, deve considerar-se os valores do lugar para que se possa compreender quais os elementos que possam potencializar a revitalização do espaço público aplicando o Slow como resposta. A partir da perspetiva conceptual, recorre-se aos autores de referencia com o intuito de incidir nos seguintes princípios: criar maior diversidade comercial na cidade – quarteirões curtos, distritos com mais de uma função principal, combinação de edifícios e densidade alta de pessoas; proporcionar atividades sociais e recreativas (assentos em bancos criando oportunidade para descansar e usufruir do espaço publico); permitir ao homem ter mais contato com a natureza através do percurso pedestre e da utilização da ciclovia; proporcionar lugares de encontro e comércio; diminuir o transito, ruído e poluição reforçando assim, as rotas diretas, lógicas e compactas; combinação de espaços públicos bons e convidativos. Destes princípios, retiram-se valores que se vão enquadrar no espaço urbano – Comércio, Escala Humana, Inovação, Uso, Património, Percurso, Ciclovia, Natureza, Qualidade de Vida e a Diversidade Urbana. Após a investigação feita ao centro urbano de V. N. Famalicão através da informação disponível no site da camara municipal, análise presencial no local de intervenção e a caracterização feita segundo a perspetiva conceptual e diagnostico urbano apresentado na unidade curricular de Projeto III, obtém-se, agora a possibilidade de conhecer os recursos da cidade e as oportunidades para a concretização de uma intervenção á macro escala pois, o local apresenta vantagens como: a possível combinação de espaços públicos e de lazer, bons exemplos de edifícios com valor cultural, oportunidade da criação de novos usos, espaços abertos/acessíveis e um equipamento urbano complementar. Por outro lado, existe desvantagens como: quebra de ligação entre o parque e a Avenida Marchal Humberto Delgado e a descaracterização da frente urbana (lado norte do parque), o nível de utilização do automóvel é muito alto, inexistência de percursos para ciclovias e a falta de ligação de elementos marcantes num percurso. Assim sendo, verifica-se que este espaço precisa de uma intervenção de modo a melhorar e resolver problemáticas existentes propondo ao homem uma melhor vivencia com o espaço publico. Considerando a área de intervenção alargada, verifica-se que um dos seus problemas é a Avenida Marchal. Esta via além de ter uma forte intensidade de tráfego automóvel faz uma quebra com o parque não permitindo que este estabeleça relação com o espaço urbano envolvente. Desta forma, o primeiro objetivo será: (1) Revitalização do Espaço Público no Parque de Sinsães e a envolvente. O intuito é desenvolver uma estratégia que potencie a revitalização do espaço publico enriquecendo assim a relação dos utilizadores com o espaço urbano.

Assim, a intervenção neste lugar, torna-se desafiante e necessária tendo em conta as fragilidades existentes que após a sua solução irão permitir aos moradores e visitantes que aproveitem a vida a uma velocidade que possam desfrutar das características da cidade. A área de intervenção restrita diz respeito ao equipamento publico este será um complemento urbano e destina-se a um Co-Work para artistas residentes e comunidade. Além disso, vai ser introduzida uma pequena praça de enquadramento á casa das artes – a praça das artes que irá dar mais vitalidade ao parque e também fazer com que as pessoas

possam usufruir mais do espaço publico através do conjunto de programas e espaço de estar que criem dinâmica, diversidade e relação com a envolvente.

Esta é a área de intervenção onde se pretende demonstrar os conhecimentos adquiridos e concretizar o ensaio projetual, tendo em conta o modelo conceptual previamente delineado. Considerando a ideia de intervenção da área restrita, Co-Work para artistas residentes e comunidade segue-se o segundo objetivo: (2) Requalificação da área central da Casa das Artes, ou seja, serão estudadas novas possibilidades de acesso pedonal, o modo como as bicicletas se adaptam a vias de grande escala (onde estão inseridos automóveis) e por outro lado propor espaços de lazer/confraternização, novos programas para complementar vazios existentes e resolver a frente urbana no lado norte do parque.

Ao redesenhar o espaço urbano alem de conseguir uma zona mais interessante a cidade vai evoluir e o espaço publico tornar-se-á mais natural. Ações Após a definição dos objetivos procede-se á elaboração do programa, desde a macro escala ao objeto projetual e, assim ficam formalizadas as ações que dão resposta aos objetivos. O programa para o edifício Co-Wok e respetiva envolvente incide em: unir a avenida marchal ao parque e á envolvente do espaço urbano, atrair a população a utilizar mais o parque dando mais vitalidade ao espaço público, incluir espaços de convívio e lazer entre a população e turistas, criar diversidade no parque e uma maior diversidade de acessos ao mesmo e integrar a Casa das Artes no parque e ao espaço envolvente.

Em resposta ao primeiro objetivo "Revitalização do Espaço Público no Parque de Sinsães e envolvente" pretende-se: (A1) transformar a avenida marchal numa avenida pedonal e criar um percurso automóvel subterrâneo; (A2) Redesenhar as acessibilidades do percurso do interior para o exterior do parque e vice-versa; (A3) criação de uma rede de ciclovia nas imediações do parque. Em resposta ao segundo objetivo " Requalificação da área central da Casa das Artes" as ações são: (B1) redesenhar o espaço publico em torno da casa das artes com a criação de uma praça; (B2) criação de zonas de permanência e circulação pedonal e, por fim, (B3) criação de equipamento urbano complementar. Relativamente ao programa para o equipamento este, está subdividido em dois. No piso r/chao – as áreas como hall entrada recepçao, instalação sanitária (Fem./Mas.); loja/comércio e um bar que tem ligação com a esplanada exterior ao edifício. (Planta esc. 1/200 RChao) No piso superior encontram-se as salas de exposição com arrumos; salas polivalentes e respetivos cacifos; sala de reuniões; instalação sanitária (Fem./Masc.) e a zona de estar para descanso. (Planta esc.1/200 1ºPiso)

Para uma melhor perceção das áreas e do edifício em si em anexo encontram-se os perfis a escala 1/200 e respetivos alçados.

Quanto ao corte construtivo é apresentado á escala 1/50 concretizado na fachada do equipamento proposto onde são estudados materiais como: mármore, pavimento cerâmico, rodapé em madeira, vidro duplo entre outros. Finalizamos com as formalizações do ensaio projetual em que poderão ser consultados no apêndice em formato A4, a fim de se compreender como foi realizado todo o processo destas pesquisas.

Conclusão

A concretização desta dissertação contribuiu para uma maior reflexão e aprendizagem, nomeadamente a nível da revitalização do espaço publico e o slow como solução. Toda a pesquisa foi necessária para esclarecimento de questões relacionadas com os problemas urbanos. Com a leitura de obras bibliográficas, artigos e analise a várias obras de referência, foi possível identificar os princípios e valores de maior importância que de seve ter em conta numa revitalização e o slow como complemento fundamental na resposta aos problemas existentes. São estudados na zona de intervenção as falhas e os pontos importantes que são necessários para resolver pois é notável a fragilidade na sua relação com o espaço envolvente. Primeiro passo, devolver o parque á cidade, estudando novas possibilidades de acesso do interior para o exterior do mesmo, propor novas relações entre o espaço publico e compreender como a ciclovia se adapta a vias de grande escala. O equipamento é um complemento urbano que ira integrar-se na zona de intervenção escolhida em conjunto com a projeção de uma praça de enquadramento a casa das artes – praça das artes. Com todo este estudo, concluo que este tema tem inúmeras formas de solução embora acredito que para vivermos de forma tranquila sem a pressão do dia a dia, refletir sobre o movimento slow e o que este nos pode oferecer é sem dúvida um ponto de interrogação que nos pode levar a concretizações extraordinárias.

Bibliografia

AGUIAR, J. 1999. A cidade do futuro já existe hoje: Algumas notas sobre reabilitação urbana. *ATIC Magazine*, 24, p. 1-17.

ASCHER, F. 2010. *Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos - um léxico*. 1ª ed. Lisboa: Livros Horizonte.

BALSAS, C. 2000. City center revitalization in Portugal: Lessons from two medium size cities. *Cities*, 17, n.º 1, p. 19-31. DOI: 10.1016/S0264-2751(99)00049-9

BALSAS, C. 2007. City Centre Revitalization in Portugal: A Study of Lisbon and Porto. *Journal of Urban Design*, 12, n.º 2, p. 231-259. DOI: 10.1080/13574800701306328

COSAR, Y., KOZAK, M. 2014. Slow Tourism (Cittaslow) Influence over Visitors' Behavior. In WOODSIDE, A. G., KOZAK, M. (eds.). *Tourists' Behaviors and Evaluations (Advances in Culture, Tourism and Hospitality Research, Volume 9).* Emerald Group Publishing Limited, pp. 21-29. DOI: 10.1108/S1871-317320140000009002

DELGADO, A., GODINHO, I. 2005. Long term evolution of the size distribution of Portuguese cities, Paper presented at the 45th Congress of the European Science Association, Amsterdam, 23–27 August.

FERREIRA, P.F., BARROCO, C., SEABRA, C. 2016. Slow Cities Movement: an opportunity for the city of Viseu. In DIAS, F., EDITOR, G. (eds.). Proceedings of the EATSA Conference 2016. A Pathway for the generation of Tourism Research, Lisboa, Peniche & Coimbra, Portugal.

GARCIA, C., SPANDOU, M., MARTÍNEZ, L., MACÁRIO, R. 2010. Urban Revitalization, Land Use and Transport: Participatory Scenario Bulding Process in Portugal. Conference paper of the XXIV Congresso de Ensino e Pesquisa em Transportes – ANPET, Salvador, Brazil.

GEHL, J. 2013. *Cidade para pessoas.* 1ª ed. São Paulo: Perspetiva.

GEHL, J., GEMZOE, L. 2002. *Novos espaços urbanos*. 1ª ed. Barcelona: Editorial Gustavo Gili SA.

GRIGSBY, W., BARATZ, M., GALSTER, G., MACLENNAN, D. 1987. The dynamics of neighborhood change and decline. *Progress in Planning*, 28, n.º 1, p. 1–76. DOI: 10.1016/0305-9006(87)90011-0

GUIVER, J., MCGRATH, P., TORKINGTON, K. 2016. The Potential of/for 'Slow': Slow Tourists and Slow Destinations. *Dos Algarves: A Multidisciplinary e-Journal*, 27, p. 5-10. DOI: 10.18089/DAMeJ.2016.27.0.

HALE, J. D., FAIRBRASS, A. J., MATTHEWS, T. J., DAVIES, G., SADLER, J. P. 2015. The ecological impact of city lighting scenarios: exploring gap crossing thresholds for urban bats. *Global Change Biology*, 21, n.º7, p. 2467–2478. DOI: 10.1111/gcb.12884

JACOBS, JANE. 2011. *Morte e vida de grandes cidades.* 3ª ed. São Paulo: Editora Martins Fontes. Tradução de: Carlos S. Mendes Rosa.

KNOX, P.L. 2005. Creating Ordinary Places: Slow Cities in a Fast World. *Journal of Urban Design, 10*, n.º 1, p. 1-11. DOI: 10.1080/13574800500062221

LAVRINEC, J. 2011. Revitalization of Public Space: from “Non-places” to Creative Playgrounds. *Santalka: Filosofija, Komunikacija,* 19, n.º 2, p. 70-75. DOI: 10.3846/coactivity.2011.16

LLOYD, K., AULD, C. 2003. Leisure, public space and quality of life in the urban environment. *Urban Policy and Research*, 21, n.º 4, p. 339-356, DOI: 10.1080/0811114032000147395

MAYER, H., KNOX, P. 2010. Small-Town Sustainability: Prospects in the Second Modernity. *European Planning Studies, 18,* n.º 10, p. 1545-1565. DOI: 10.1080/09654313.2010.504336

MAYER, H., KNOX, P. L. 2006. Slow Cities: Sustainable Places in a Fast World. Journal of Urban Affairs, 28, n.º4. p. 321–334. DOI:10.1111/j.1467-9906.2006.00298.x

MIELE, M. 2008. CittàSlow: Producing Slowness against the Fast Life. *Space and Polity*, 12, n.º 1, p. 135–156. DOI: 10.1080/13562570801969572

MONTANER, J., MUXI, Z. 2014. *Arquitetura e Política. Ensaios Para Mundos Alternativos.* 1ª ed. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SL.

MONTGOMERY, J. 1998. Making a city: urbanity, vitality and urban design. *Journal of Urban Design*, 3, n.º 1, p. 93–116. DOI: 10.1080/13574809808724418

PALICKI, S. 2015. Multi-Criteria Assessment of Public Space from the Social Perspective. *Real Estate Management and Valuation*, 23, n.º 4, p. 24–34. DOI: 10.1515/remav-2015-0033

PECSEK, B. 2016. Revitalizing tourism in small regional towns through folklore-driven slow tourism: The example of Matyó land, Hungary. *Dos Algarves: A Multidisciplinary e-Journal,* 27, p. 94-119. DOI: 10.18089/DAMeJ.2016.27.6

PINK, S. 2015. Ethnography, co-design and emergence: Slow activism for sustainable design. *Global Media Journal: Australian Edition,* 9, n.º 2, p. 1-10.

PINK, S., LEWIS, T. 2014. Making resilience: everyday affect and global affiliation in Australian Slow Cities. *Cultural Geographies,* 21, n.º 4, p. 695-710. DOI: 10.1177/1474474014520761

PINK, S., SERVON, L.J. 2013. Sensory global towns: an experiential approach to the growth of the Slow City movement. *Environment and Planning A*, 45, p. 451-466. DOI: 10.1068/a45133

RAMLEE, M., OMAR, D., YUNUS, R. M., SAMADI, Z. 2015. Revitalization of Urban Public Spaces: An Overview. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 201, p. 360-367. DOI: 10.1016/j.sbspro.2015.08.187

RIBEIRO, F. 2008. Urban regeneration economics: The case of Lisbon's old downtown. *International Journal of Strategic Property Management*, 12 n.º 3, p. 203-213. DOI: 10.3846/1648-715X.2008.12.203-213

RYPKEMA, D. 2003. The importance of downtown in the 21st century. *Journal of the American Planning Association*, 69, n.º 1, p. 9-15. DOI: 10.1080/01944360308976290

RYSZ, K., MAZUREK, K. 2015. Contemporary foundations of the theory of urban development – case study smart, slow and compact city theory. *Environmental & Socio-economic Studies*, 3, n.º 4, p. 39-46. DOI: 10.1515/environ-2015-0072

STEELE, W. 2012. Do We Need a 'Slow Housing' Movement? Housing, Theory and Society, 29, n.º 2. p. 172-189. DOI: 10.1080/14036096.2011.641260

ÜSTÜNDAGLI, E., BAYBARS, M., GÜZELOGLU, E. B. 2015. Collaborative Sustainability: Analyzing Economic and Social Outcomes in the Context of Cittaslow. *Business and Economics Research Journal*, 6, n.º 1, p. 125-144.

VAN MELIK, R., LAWTON, P. 2011. The Role of Public Space in Urban Renewal Strategies in Rotterdam and Dublin. *Planning Practice & Research*, 26, n.º 5. p. 513-530. DOI: 10.1080/02697459.2011.626681

VASUDEVAN, A. 2015. The autonomous city: towards a critical geography of occupation. *Progress in Human Geography*, 39, n.º3. p. 316-337. DOI: 10.1177/0309132514531470

VAZQUEZ, I., CONCEIÇÃO, P., TEIXEIRA, L., BATISTA, L. 2000. *Regeneração Urbana da Região Norte*. Porto: Câmara Municipal do Porto.

ZAWADZKA, A. 2017. Making Small Towns Visible in Europe: The Case of Cittaslow Network – The Strategy Based on Sustainable Development. *Transylvanian Review of Administrative Sciences*, n.º especial. p. 90-106. DOI: 10.24193/tras.SI2017.6