



UNIVERSIDADE DE ÉVORA

ESCOLA DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

DEPARTAMENTO DE PAISAGEM, AMBIENTE E ORDENAMENTO

Projetos de Arquitetura Paisagista

Inês Martins Nunes

Orientação: Prof Doutora Rute Sousa Matos

Co-Orientação: Arquiteto Paisagista Axel Alesiani

Mestrado em Arquitetura Paisagista

Relatório de Estágio

Évora, 2013



UNIVERSIDADE DE ÉVORA

ESCOLA DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

DEPARTAMENTO DE PAISAGEM, AMBIENTE E ORDENAMENTO

Projetos de Arquitetura Paisagista

Inês Martins Nunes

Orientação: Prof Doutora Rute Sousa Matos

Co-Orientação: Arquiteto Paisagista Axel Alesiani

Mestrado em Arquitetura Paisagista

Relatório de Estágio

Évora, 2013

RESUMO

Este trabalho ilustra o trabalho mais significativo desenvolvido durante o período de estágio no *atelier* RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, o qual estabeleceu a ligação entre a prática académica e a profissional. A experiência foi dominada pelo processo projetual de dois projetos de espaço público, os quais suscitaram uma série de questões relativamente à abordagem prática do espaço público urbano e o papel do Arquiteto Paisagista no seu processo, que se apresentam, também, neste relatório.

ABSTRACT

LANDSCAPE ARCHITECTURE PROJECTS - INTERNSHIP REPORT

This report details the most significant work developed during the internship at RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten office, which established the connection between the academic and professional practice. The experience was dominated by the design process of two projects of public space, which raised a number of issues concerning the practical approach to urban public space and the role of the landscape architect in the process, which are also presented in this report.

AGRADECIMENTOS

Aos pais por tudo,

À irmã pela presença,

Aos amigos por acreditarem.

À prof. Rute pela disponibilidade,

Ao atelier pela oportunidade,

To the studio for the opportunity,

ao arq. Axel pela paciência,

To Dipl.-Ing. Axel for the patience,

e aos colegas do atelier pela receção,

To the colleagues from RMP for the welcoming.

À Ana, Vasco, Lena e Helena pela ajuda.

To Ana, Vasco, Lena and Helena for the help.

A todos os que me acompanharam e contribuíram para a minha formação.

Obrigado

Thanks

ÍNDICE

Resumo	i
Abstract	ii
Agradecimentos	iii
Índice	iv
Índice de figuras	v
Introdução	viii
1\ Contextualização	
1.1 O <i>atelier</i>	2
1.2 O estágio	6
2\ Projetos	
2.1 Rathausstraße, Wissen - Lph2 e 3	
2.1.1 Lugar e Programa	9
2.1.2 Processo e Proposta	13
2.1.3 Shared Space	25
2.1.3.1 Risco	26
2.1.3.2 Críticas	36
2.1.3.3 Aplicação do Conceito-Wissen	39
2.1.4 Consideracoes Pessoais	41
2.2 Mercado Edeka, Hiltrup - Concurso	
2.2.1 Lugar e Programa	43
2.2.2 Processo e Proposta	46
2.2.3 Consideracoes Pessoais	51
2.3 Zona pedonal no centro de Gladbeck - Lph1 e 2	
2.3.1 Lugar e Programa	53
2.3.2 Processo e Proposta	56

2.3.3	Desafios de projetar Espaço publico	73
2.3.3.1	Funcionalidade e estética	73
2.3.3.2	Entre regulamentos e utopias	76
2.3.3.3	Sobreposição de interesses	78
2.3.3.4	Controlo	79
2.3.3.5	Participação e envolvimento	84
2.3.4	Consideracoes Pessoais	87
3\	Breves colaborações	
3.1	Zona residencial no centro verde de essen - Concurso	91
3.2	Landesgartenschau, Zülpich - Lph3	93
3.3	Outros	94
4\	Considerações Finais	97
	Referências bibliográficas	x

ÍNDICE DE FIGURAS

P. 9	Figura 1 - Planta de localização	Google Earth
P. 10	Figura 2 - Plano de enquadramento (Escala real 1:500) com proposta da variante 1, destaque duas secções da Rathausstrasse	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 11	Figura 3 - Rathausplatz	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 11	Figura 4 - Rathausstrasse, vista da Rathausplatz	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 11	Figura 5 - Rathausstrasse	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 11	Figura 6 - Entrada estação ferroviária	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 11	Figura 7 - Rathausstrasse, vista da estação ferroviária	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 14	Figura 8 - Alguns esquiços do estudo inicial da estrutura da rua	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 16	Figura 9 - Paineis 1 relativamente ao primeiro troço da Rathausstrasse, apresentado na última reunião com os representantes da população da cidade. Dimensões originais: 917 x 1800 mm	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 17	Figura 10 - Plano de detalhe da Rua (Escala real 1:50)	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 18	Figura 11 - Pictogramas ilustrativos dos princípios de <i>design</i>	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 18	Figura 12 - Plano da Rathausplatz, variante 2	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 18	Figura 13 - Corte BB' da Rathausplatz (Escala original 1:50)	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 18	Figura 14 - Vista P1 da Rathausplatz	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 19	Figura 15 - Vista P2 da Rathausplatz	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 19	Figura 16 - Plano Platz 'von der Post' com proposta de localização das barracas do mercado	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 19	Figura 17 - Corte B3-B3' da Platz 'von der Post'	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 19	Figura 18 - Vista P3 da Platz 'von der Post'	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 19	Figura 19 - Vista P4 da Bahnhofplatz	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 20	Figura 20 - Plano da Bahnhofplatz	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 20	Figura 21 - Corte-tipo da rua, variante 1	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 20	Figura 22 - Corte-tipo da rua, variante 2	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 21	Figura 23 - Untere Rathausstrasse, hipótese 1	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 21	Figura 24 - Untere Rathausstrasse, hipótese 2	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 21	Figura 25 - Untere Rathausstrasse, hipótese 3	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 21	Figura 26 - Untere Rathausstrasse, hipótese 4	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 22	Figura 27 - Untere Rathausstrasse, Paineis nº2 a 5 apresentados na última reunião com os representantes da população da cidade	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 24	Figura 28 - Referência de tipo de requalificação: antes e depois em	Desconhecido
P. 24	Figura 29 - Referências de pavimento: e elemento de marcação de áreas possíveis de estacionamento	Desconhecido
P. 24	Figura 30 - Referências de iluminação: conceito de iluminação para as praças e iluminárias propostas	Desconhecido
P. 24	Figura 31 - Referências de elementos: banco de madeira maciça e espedra de água em Bordéus	Desconhecido
P. 24	Figura 32 - Referências de vegetação proposta: <i>Deschampsia cespitosa</i> , <i>Betula utilis</i> e <i>Acer campestre</i> 'El srik'	Desconhecido
P. 26	Figura 33 - Modelo de segregação de Hénard 1905	Hamilton-Baillie, <i>Built environment</i>
P. 26	Figura 34 - La ville radieuse (1935), Le Corbusier	ecoportal.su/public/la-ville-radieuse.jpg
P. 26	Figura 35 - Modelo de segregação de Buchanan (1963)	Hamilton-Baillie, <i>Built environment</i>
P. 26	Figura 36 - A utopia da segregação	Desconhecido
P. 26	Figura 37 - Woonerf inicial em Rijswijk, Holanda	Hamilton-Baillie, <i>Built environment</i>
P. 26	Figura 38 - <i>Home zone</i> em Lupton em Londres, Inglaterra	www.homezones.org.uk
P. 29	Figura 39 - Barreira edificada com pedras do pavimento para impedir a passagem de carros em Paris, durante os motins de Maio de 68	Desconhecido

P. 29	Figura 40 - Demonstração do movimento Critical Mass em Paris	Desconhecido
P. 29	Figura 41 - Cartoon da rua 'convencional' e Shared Space	Hamilton-Baillie, <i>Built environment</i>
P. 29	Figura 42 - Shared Space natural em São Francisco de 1906	http://www.youtube.com/watch?v=7DJXf6yU0a8
P. 31	Figura 43 - Antes e depois na Exhibition road em Londres	Royal Borough of Kensington & Chelsea
P. 31	Figura 44 - Antes e depois na Darby street em Auckland, Austrália	www.localgovernmentmag.co.nz/News/LatestNews/
P. 31	Figura 45 - Antes e depois na Skavellertorget na Suécia	Hamilton-Baillie, <i>Built environment</i>
P. 33	Figura 46 - Antes e depois na East Street em Horscham, Holanda	http://aseasyasridingabike.wordpress.com/
P. 33	Figura 47 - Antes e depois na New Road em Brighton, Reino Unido	www.stlbeacon.org/#/!event/23200/coliverschulze_040212
P. 33	Figura 48 - Shared Space em Auckland	www.localgovernmentmag.co.nz/News/LatestNews/
P. 35	Figura 49 - Place de la Comédie	Google Earth
P. 35	Figura 50 - Quay du Marechal Lyautey, Bordéus	Google Earth
P. 35	Figura 51 - Rua Saint Simeon, Bordéus	Google Earth
P. 40	Figura 52 - Tradicionalmente as Portas da cidade faziam a separação entre 'auto-estrada' e a cidade	Google Earth
P. 40	Figura 53 - Auckland, Nova Zelândia	Hamilton-Baillie, <i>Built environment</i>
P. 40	Figura 54 - Blacketstreet em New Castle, Reino Unido	Hamilton-Baillie Associates
P. 40	Figura 55 - Seven Dials em Convent Garden, Reino Unido	Hamilton-Baillie Associates
P. 43	Figura 56 - Planta de localização da área de intervenção	Google Earth
P. 44	Figura 57 - Plano geral (escala original 1:500)	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 45	Figura 58 - Plano geral 1:500	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 46	Figura 59 - Paineis nº2, piso térreo (formato original: A1)	Kresing Architekten
P. 46	Figura 60 - Paineis nº3, 1º piso (formato original A1)	Kresing Architekten
P. 47	Figura 61 - Detalhe do Plano do 1º piso, terraço do edifício Oeste. Escala 1:200	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 48	Figura 62 - Detalhe do Plano do 1º piso, terraço do edifício Norte. Escala 1:400 (escala original 1:200)	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 49	Figura 63 - Imagens do modelo da proposta	Kresing Architekten
P. 50	Figura 64 - Esquemas explicativos da configuração dos edifícios	Kresing Architekten
P. 53	Figura 65 - Planta com a área de intervenção prevista no programa	Câmara Municipal de Gladbeck
P. 55	Figura 66 - Paineis nº1, Plano geral (Dimensão original 1400 x 1000mm)	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 57	Figura 67 - Esquícios do primeiro estudo de estruturação dos arruamentos	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 58	Figura 68 - Estudos A, B e C respetivamente	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 58	Figura 69 - Segmento do plano da primeira apresentação	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 58	Figura 70 - Ambiência da rua (primeira apresentação)	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 58	Figura 71 - Ambiência da Marktplatz (primeira apresentação)	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 59	Figura 72 - Opções prediletas do estudo para a Marktplatz. Variantes de disposição do estacionamento temporário, das barracas para o mercado semanal, do elemento de água e de alguns espécimes arbóreos	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 59	Figura 73 - Esquícios de elementos que compõem o espaço (Banco-biblioteca; vitrine no interior do pórtico; pórtico com iluminação, centro de informação e Wi-Fi integrados; caixotes de lixo adjacentes a bancos)	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 60	Figura 74 - Princípios base da proposta: ir/estar, sem barreiras, praças	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 60	Figura 75 - Função dominante das ruas	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 60	Figura 76 - Organização do espaço: hierarquia dos arruamentos e entradas	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 62	Figura 77 - Paineis nº2, arruamento tipo 1	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten

P. 63	Figura 55 - Paineis nº3, arruamentos do tipo 2	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 64	Figura 56 - Paineis nº4, arruamentos do tipo 3	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 65	Figura 57- Hierarquização e funcionalidade dominante das praças	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 66	Figura 58- Detalhe do plano geral, entrada Oeste/Willy-Brandt Platz	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 67	Figura 59- Detalhe do plano geral, Europaplatz esc.1:500	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 67	Figura 60- Referências de elementos propostos para a Europaplatz (Recepção e projecção de SMS e Candelabro)	Desconhecidos
P. 67	Figura 61- Detalhe do plano geral, Lambertiplatz esc.1:500	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 68	Figura 62- Referências de elementos propostos para a praça do City center (<i>Prunus dulcis</i> , <i>Malus domestica</i> e repuxos)	Desconhecidos
P. 68	Figura 63- Detalhe do plano geral, Praça do City center esc.1:500	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 69	Figura 64- Imagens da situação existente (Vista sul da Goethestrasse, Goetheplatz, entrada da passagem, entrada do túnel)	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 70	Figura 65- Detalhe do plano geral, Goetheplatz esc.1:500	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 70	Figura 66- Referências de elementos propostos para a praça (estrutura de recreio infantil, relvado e escadaria)	Desconhecidos
P. 70	Figura 67- Hipóteses prediletas do estudo de acesso à Goetheplatz (escala original 1:200)	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 71	Figura 68- Detalhe do plano geral, Marktplatz esc.1:500	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 71	Figura 69- Referências de elementos propostos para a Marktplatz (intenção de acolher eventos, cortinas como divisórias temporárias, nebulizadores)	Desconhecidos
P. 82	Figura 101 - Elementos 'anti-skaters'	Desconhecidos
P. 82	Figura 102 - Mobiliário urbano pro-skaters	www.we-make-money-not-art.com
P. 82	Figura 103 - Oxford	Yumiko Hayamakawa
P. 82	Figura 104 - Tokyo	Yumiko Hayamakawa
P. 82	Figura 105 - Tokyo	Yumiko Hayamakawa
P. 82	Figura 106 - Pay&Sit	Fabian Brunsing
P. 82	Figura 107 - China	dailymail.co.uk
P. 82	Figura 108 - França	fabianthollot.wordpress.com
P. 82	Figura 109 - França	fabianthollot.wordpress.com
P. 82	Figura 110 - Placas que explicitam regulamentos de espaços públicos	recollectionbboks.com/bleed/images/BB/dontlie2.jpg
P. 87	Figura 70- Exemplos da desordem nas ruas de Gladbeck	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 91	Figura 71 - Detalhe da planta de enquadramento esc.1:500	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 92	Figura 72 - Vista sul	Kresing Architekten
P. 93	Figura 73 - Plano geral do Freizeitgarten (escala original 1:200)	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 94	Figura 74 - Plano geral do Rheinpalais Bonnerbogen	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 95	Figura 76 - Algumas peças desenhadas dos estudos do projeto Rheinpalais Bonnerbogen	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten
P. 95	Figura 77 - Algumas peças desenhadas do projeto Thymianweg	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten

INTRODUÇÃO

No culminar de um longo percurso acadêmico, o trabalho final surge como uma oportunidade de aplicar e consolidar os conhecimentos adquiridos. Sendo projeto a vertente para a qual me sentia mais vocacionada no âmbito da atividade profissional da Arquitetura Paisagista, a realização de um estágio pareceu-me fundamental, servindo como ponte entre o mundo acadêmico e o socioprofissional.

Para além da aplicação prática dos conhecimentos adquiridos, o estágio permitir-me-ia adquirir novas competências profissionais e, simultaneamente, a possibilidade de experienciar a atividade profissional para a qual estudei e testar se esta é realmente a minha vocação.

Tendo optado pelo estágio como trabalho final, dei então início à procura de um *atelier* onde o realizar. Após enviar currículo e portfólio para uma seleção de *ateliers* cujo trabalho admirava, o *atelier* RMP Stephan Lenzen Landschaftstarkitekten demonstrou interesse em acolher-me. A acrescer ao *atelier* em si, e ao trabalho por ele desenvolvido, a sua localização em Bonn era uma mais-valia, na medida em que me permitiria contactar com a prática da Arquitetura Paisagista na Alemanha, atribuindo toda uma nova dimensão a esta fase: a riqueza de um novo ambiente e os novos desafios que este apresenta, uma diferente abordagem à nossa profissão, a troca de visões e perspetivas determinadas por um contexto cultural diferente.

A elaboração deste relatório impeliu a uma reflexão, consolidando os conhecimentos adquiridos e despertando uma nova perspetiva sobre toda a experiência. Contar-vos-ei então a história do meu primeiro contato com o mercado de trabalho, do meu crescimento a nível profissional e pessoal e do desenvolvimento da minha capacidade de resposta e adaptação.

ABORDAGEM E ORGANIZAÇÃO

Pretendo neste relatório sintetizar o percurso do estágio e sobretudo evidenciar aqueles momentos notoriamente mais eficazes no meu crescimento. Apresenta-se então em 5 fases:

- 1\ Descrição do *Atelier* de acolhimento e da minha integração. A experiência do estágio.
- 2\ Apresentação dos projetos cuja participação da minha parte foi contínua e em tarefas de coordenação. A apresentação dos projetos no relatório decorre cronologicamente e encon-

tra-se estruturada da seguinte forma: Lugar e Programa (breve contextualização, análise do espaço e objetivos a seguir); Processo e Proposta (aprofundamento do processo de desenvolvimento do projeto, questões do desenho, situações particulares e descrição da proposta); e Considerações Pessoais (a minha participação, reflexões pessoais sobre o projeto e impacto na minha formação). São ainda apresentadas reflexões sobre o espaço público decorrentes destes projectos.

3\ Apresentação cronológica de projetos cuja participação da minha parte foi pontual, apenas no processo produção ou conceção, quando requisitada pelos arquitetos responsáveis pelos projetos em questão. Esta abordagem é simplificada consistindo apenas numa breve descrição do projeto, das tarefas desenvolvidas e considerações pessoais.

4\ Balanço final sobre a experiência.

Quando referida a entidade que governa uma região, a palavra cidade é usada como tradução literal do alemão, representando a câmara municipal.

Os nomes de ruas e outros termos representativos de lugares ou processos não são traduzidos regra geral, sendo a tradução literal apresentada entre parêntesis quando significativa.

1

Contextualização

1.1 O ATELIER

O trabalho de um arquiteto paisagista desenvolve-se por fases, sendo que na Alemanha existe uma estrutura de projecto para arquitetos e engenheiros (HOAI¹) que abrange todo o espectro de serviços de planeamento, projeto e especialidades associadas. Esta estrutura de trabalhos foi rapidamente adotada por especialistas e é agora usada por clientes, investidores, gestores de projeto e donos de obra, tanto no setor público como privado, para determinar os serviços de planeamento, consultadoria e examinação requeridos.

As fases de execução de projeto normalizadas na Alemanha, segundo HOAI, são as seguintes:

Lph1 – *Grundlagenermittlung* (Básico de investigação) que abrange a selecção, inventário e visita do local; análise de elementos topográficos, cartográficos e das redes existentes; identificar especificidades e cargas não definidas nas normas; características gerais a satisfazer e objetivos da obra.

Lph2 – *Vorplanung* (Planeamento prévio) Este é o período de síntese dos princípios orientadores de todo o projeto. São apresentadas peças escritas e desenhadas, estimativas e informações ao dono de obra de forma a proporcionar a compreensão clara do conceito e soluções propostas. São feitas negociações preliminares com autoridades, estimativas de custo e admissibilidade do projeto.

Lph3 – *Entwurfsplanung* (Desenho prévio) Esta fase representa, efetivamente, um desenvolvimento do *Vorplanung* ao detalhe compreendendo a apresentação de peças escritas, desenhadas (esc. 1:100 a 1:50) e outros elementos que permitam a conveniente definição, dimensionamento e materialização dos elementos da obra, a elaboração de orçamento preliminar e a participação em acordos administrativos. Compreende ainda as apresentações e custos de acordo com padrões e normas.

Lph4 – *Genehmigungsplanung* (Permissão de planeamento) Compreende a participação no processo de licenciamento, a obtenção de consentimentos necessários, a produção de documentos e a negociação com autoridades.

Lph5 – *Ausführungsplanung* (Implementação do planeamento) - Corresponde à representação gráfica do objeto com todos os elementos necessários à sua execução, com os devidos

¹ - Honorarordnung für Architekten und Ingenieure

detalhes e desenhos (escala de 1:50 a 1:1), e à actualização do projeto detalhado de todos os especialistas envolvidos durante o projeto de execução.

Lph6 – *Vorbereitung der Vergabe* (Preparação da adjudicação do contracto) Corresponde à elaboração do mapa de quantidades de todos componentes, a sua conversão para a construção em serviços singulares a serem requeridos, divididos por especialidade, e apresentação das contas com observações preliminares gerais e técnicas.

Lph7 – *Mitwirkung bei der Vergabe* (Participação na adjudicação do contrato) Corresponde à elaboração do caderno de encargos, à solicitação de propostas, revisão, e ao estabelecimento dos valores das licitações dos elementos, negociações com os licitantes, estimativa de unidade ou taxas fixas de desconto e participação na atribuição do contrato.

Lph8 – *Bauüberwachung* (Supervisão da obra) Nesta fase é feita a monitorização do projeto para o cumprimento das licenças, planos e especificações, o acompanhamento da execução da obra, a coordenação dos especialistas e o controle de custos.

Lph9 – *Objektbetreuung und Dokumentation* (Documentação e controlo) Corresponde à inspeção da propriedade para a deteção de defeitos, à monitorização da eliminação de defeitos que ocorrem dentro do prazo de prescrição de garantia, à ajuda com a liberação de garantias e à compilação sistemática de representações gráficas e resultados do projeto.

O *atelier*, na altura com 42 colaboradores, é especialmente reconhecido pelo seu trabalho em diversos festivais de jardins e desenvolve trabalho de projeto de Arquitetura Paisagista no espaço urbano e rural, planeamento, participação em concursos e supervisão de obra.

Estruturalmente o *atelier* de Bonn é composto por três equipas de projeto e uma de planeamento. Cada equipa de projeto é composta por um chefe que supervisiona todos os projetos e o seu desenvolvimento, uma assistente que se ocupa da logística, da organização e assiste à execução das peças escritas das fases técnicas e orçamentos, arquitetos paisagistas '*designers*' (responsáveis pelo desenvolvimento das fases 1 a 5) e arquitetos paisagistas gestores de construção (responsáveis pelas fases 6 a 9). Estes últimos representam uma especialização posterior à formação de arquiteto paisagista. É ainda de notar que muitos dos colegas possuem determinadas especialidades, tais como vegetação, estacionamento, biologia, informáti-

ca, *autocad* ou *design* gráfico. Durante o período da minha estadia foi também interessante notar que a trabalhar com cada equipa se encontrava um estagiário, prática que me pareceu comum. A equipa de planeamento, para além dos projetos de elaboração de planos de ordenamento do território (regionais, locais e especiais), intervinha no início de todos os projetos para fazer o enquadramento das áreas de intervenção nos planos, legislação e determinar orientações predefinidas na área.

O *atelier* tem uma estrutura e um modo de funcionar muito bem definidos que considero úteis e eficazes. Estas permitem que o entendimento dos projetos seja fácil e eficaz entre colaboradores, quer se trate um projeto já em curso, quer de uma participação pontual ou sua continuação. A relevância desta estrutura é acentuada pela dimensão do *atelier*, que não permite que os colaboradores estejam ao corrente de todos os projetos em desenvolvimento, e da sua duração que, desde os primeiros contatos até ao término dos trabalhos, pode durar anos. Todos os ficheiros têm uma localização e uma nomenclatura precisas na estrutura de pastas do servidor informático, assim como dentro de todos os documentos, as estruturas, sistema de referências e *layers* têm características específicas. A compreensão e funcionamento desta estrutura revelou-se um grande desafio, tanto pela sua complexidade como pelo meu fraco conhecimento da língua. Inicialmente foi-me permitido trabalhar parcialmente fora desta estrutura devido à minha posição de estagiária estrangeira. Mas à medida que me foram confiadas mais responsabilidades e independência, tornou-se essencial que o meu trabalho integrasse esta estrutura. A minha adaptação a este sistema foi exigente e morosa mas sempre acompanhada e orientada pelos meus colegas que, sempre que necessário, me explicavam pacientemente como deveria proceder.

Independentemente do tipo de projeto ou tarefas a desempenhar, o funcionamento minucioso e meditado do *atelier* apresenta flexibilidade no trabalho de equipa e garante coerência na metodologia através de critérios tipificados.

O planeamento do trabalho é definido, em primeiro lugar, pela atribuição de uma equipa e pela nomeação de um arquiteto paisagista responsável. Este pode rever a estratégia e planeamento ou requerer, sempre que necessário e disponível, mais mão-de-obra. A organização dos elementos necessários e documentação de acordo com normas estabelecidas é definida

à priori e desenvolvida continuamente durante o decorrer do projeto. A inclusão de mais colaboradores dá-se para acelerar o processo de elaboração ou pela necessidade de competências específicas. Os coordenadores de projeto apresentam relatórios de evolução na reunião semanal de equipa.

Existe uma certa coerência na atribuição de projetos. Sempre que possível o projeto é coordenado pelo mesmo arquiteto paisagista durante todo o seu desenvolvimento, para permitir um acompanhamento constante e um conhecimento de todos os componentes do projeto. Isto é essencial, devido à enorme quantidade de informação que cada projeto compreende, mas também, devido ao contato pessoal com os clientes, habitantes, pessoal representativo, especialidades em colaboração, companhias fornecedoras e presentes no local do projeto.

1.2 ESTÁGIO

Após um primeiro dia de apresentações aos colaboradores e contato com a organização física e logística do *atelier* foram-me atribuídas diversas tarefas que instigaram o meu desenvolvimento. Desde o desenvolvimento de capacidades técnicas relativas à produção (*Cad, Photoshop, Indesign, Desenho, Grafismos, Painéis*) ao desenvolvimento de capacidades de organização (priorização de tarefas, gestão de tempo, processo de trabalho metódico) e à simples participação no projeto (concepção e discussão de ideias).

Apesar das barreiras que representavam a diferença de língua e a minha inexperiência, foi-me permitido um envolvimento completo nos projetos. Foi-me possibilitado o contato com todo o processo, incluindo os aspetos burocráticos e o contato com clientes e representantes de especialidades. Esta oportunidade exigiu um esforço extraordinário da minha parte para cumprir tarefas que exigiam novas capacidades, e que simultaneamente me proporcionaram uma nova dimensão no ato de projetar.

Fui integrada na equipa R, coordenada pelo meu coorientador de estágio, Arq. Axel Alesiani e, apesar do número de colaboradores no *atelier*, trabalhei maioritariamente com a equipa que integrei, permitindo construir relações com estes colegas e desenvolver um certo entendimento. Muito do meu desenvolvimento agradeço ao método adotado pelo meu coorientador de ‘aprender a fazer’. A atitude de ‘dar espaço’, deixar experienciar e descobrir pela tentativa proporcionou-me várias oportunidades de demonstrar trabalho. Se por vezes me senti ‘atirada aos tubarões’, foram estas situações que tornaram a experiência muito mais desafiante e, ultimamente, recompensadora. Esta pressão foi no entanto sempre acompanhada por uma atitude positiva por parte do coorientador e pela grande variedade de interações e estímulos com os elementos da equipa e do *atelier*.

O desenvolvimento da atividade num país diferente, trouxe consigo novas perspetivas relativamente ao uso de elementos específicos e à forma de ver o projeto. A presença de um clima mais frio e com menos horas de sol, desvaloriza a árvore como elemento de ensombramento, sendo o seu contributo para o espaço maioritariamente estético e ecológico; no entanto, permitiu-me o uso de espécies com grande variedade de coloração e folhagem de Outono que

sempre quis usar. A enorme diferença de preços entre revestimentos de rochas natural, que são muito mais caros, e laje de betão reflete o desenvolvimento da indústria deste material artificial pela falta de matéria prima natural ou pela preferência da sua não exploração. A intensiva exploração do betão aperfeiçou técnicas e desenvolveu soluções interessantes e delicadas. O extensivo uso deste material, de durabilidade relativamente reduzida, reflete também o tipo de abordagem temporal feita aos espaços. O fato de ter sofrido uma regeneração urbana quase nacional após a Segunda Guerra Mundial e desde aí sucessivas requalificações fez com que a prospeção temporal de vida do projeto no espaço fosse relativamente curta. Isto traz consigo implicações na carga e responsabilidade no desenho das propostas.

2

PROJETOS

2.1 RATHAUSSTRASSE, WISSEN

(RUA DA CÂMARA) REQUALIFICAÇÃO DA RUA E PRAÇA ADJACENTES. LPH1, LPH2 E LPH3. MAR-JUL 2012



Figura 1 - Planta de localização

2.1.1 LUGAR E PROGRAMA

Este projeto foi desenvolvido a pedido da câmara municipal de Wissen. Com pouco mais de 8 mil habitantes, Wissen é uma pequena cidade situada nas proximidades do rio Sieg numa zona relativamente acidentada. Inicialmente o *atelier* foi contratado para desenvolver as primeiras duas fases de projeto, Lph 1 e 2. Anteriormente um empresa de engenheiros de tráfico já tinha elaborado uma proposta com a qual os representantes da cidade não ficaram satisfeitos.

O troço a ser intervencionado comporta a rua Rathausstraße, e as praças e cruzamentos a ela adjacentes. Esta rua é o core da cidade e da sua estrutura urbana. representa a ‘espinha dorsal’ da circulação pedonal e viária. A sua posição central promove também o seu papel como espaço publico central na vivencia da cidade.

O principal objetivo deste projeto era trazer de volta as pessoas para esta rua central que, apesar da forte presença do comércio (que ocupa o piso térreo de todas as casas), é dominada pela presença automóvel. A circulação rodoviária deve ser conservada devido à importância desta rua na estrutura viária da cidade. A capacidade de estacionamento é também um factor essencial para os representantes da câmara e, especialmente, para os comerciantes, apesar de não representar uma necessidade real devido à massiva presença de estacionamento nas proximidades. A revitalização da dinâmica da rua prevê a atração da população e a revitaliza-

ção do comércio.

A requalificação da Rathausplatz (praça da câmara), atualmente descaracterizada e apenas usada como troço mais largo da rua, deverá considerar o novo projeto do edifício da câmara, a



Figura 2 - Plano de enquadramento (Escala original 1:500) com proposta da variante 1, destaque das duas secções da Rathausstraße

circulação de veículos de transporte coletivo e as suas paragens. O cruzamento com a Mittelstraße e a Gerichstraße deverá ter capacidade de acomodar o mercado semanal, actualmente situado na Marktstraße e com intenção de deslocar para esta zona. Também a ter em consideração nos objetivos para estes espaços destacam-se as conclusões apresentadas num workshop realizado com os habitantes, onde se sintetizaram as aspirações dos diferentes grupos da população para Wissen, que se traduzem na necessidade de criar suporte para atividades e eventos culturais e sociais temporários, no desejo da existência de uma maior organização espacial e tornar a cidade 'mais verde'.

A acessibilidade da rua e o papel de destaque que desempenha no tecido urbano representam uma mais-valia na dinamização deste espaço. No entanto o papel de destaque é simultaneamente uma ameaça à concretização de uma ambiência equilibrada e de uma vivência descontraída devido ao elevado volume de tráfego associado a esta artéria da pequena cidade. Actualmente esta rua evidencia sintomas de degradação física e funcional na perspectiva da sua efectiva utilização e fruição pelos cidadãos. Esta fraqueza reflete-se na qualidade e quantidade do comércio presente e resulta também de um completo domínio da função viária em toda a área da rua (fig.4 e 5). Esta impedia o desenvolvimento de outras atividades, sendo

os desagradáveis e pequenos passeios o principal meio de circulação de peões, tendo como atividade principal, a passagem.

A força intrínseca da praça Rathausplatz passa pela sua grande dimensão e pela presença de instituições significativas para a cidade. Já o seu atual uso reduz este espaço a uma mera extensão da rua Rathausstrasse com estacionamento, podendo o cruzamento de alguma intensidade de tráfego, juntamente com a presença de transportes coletivos, representar uma ameaça ao desfrute deste espaço enquanto praça (fig. 3). A função deste espaço como nó de articulação, pode também representar uma oportunidade no encontro de diferentes grupos. Os cruzamentos da Rathausstraße com a Mittelstraße e a Gerichstraße, e com a Bahnhofstraße desempenham meras funções viárias. No entanto, possuem potencialidade para pequenas estadias. O primeiro cruzamento, apesar do geral esvaziamento de presença social, é um dos grandes acessos à área pedonal e possui uma história de ponto de encontro já geracional, sendo apelidada praça ‘von der Post’ pela presença dos correios. Já o cruzamento com a Bahn-



Figura 3 - Rathausplatz



Figura 4 - Rathausstrasse, vista da Rathausplatz



Figura 5 - Rathausstrasse



Figura 6 - Entrada estação ferroviária



Figura 7 - Rathausstrasse, vista da estação ferroviária

hofstraße localiza-se frente à entrada principal da estação ferroviária, demonstrando a sua potencialidade como área de receção. É este o ponto de fuga da rua, atrás do qual se desenham as montanhas. A intensidade do tráfico aqui é algo mais leve e a função viária possui, actualmente, um excesso de espaço (fig.6 e 7). A estadia ou espera foi empurrada para um terraço da estação onde um pequeno café prospera (fig.6).

A Untere Rathausstraße não apresenta 'disputas territoriais' como no troço antes referido devido ao seu carácter secundário e à sua vantajosa dimensão em relação às funções que desempenha. Quase que se pode chamar de 'traseiras', desempenhando apenas funções de estacionamento, circulação. É a saída do 'centro' da cidade. Numa interacção muito próxima com o desagradável e maciço edifício da estação, este troço, cujo movimento se limita ao viário ou de acesso aos edifícios residenciais, é visualmente e sensorialmente desagradável.

2.1.2 PROCESSO E PROPOSTA

Esta requalificação foi concebida como uma intervenção global abrangendo a substituição das redes de infraestruturas e a inteira renovação do aspeto das ruas, sendo desenvolvida em duas fases. A primeira contempla o troço de cerca de 700 m que faz a ligação entre Rathausplatz (Praça da câmara), a estação ferroviária de Wissen e as praças adjacentes, ao qual se pretende dar destaque pela importância que representa no tecido da cidade. O segundo troço, que foi denominado de Untere Rathausstraße (Rua da câmara de baixo), desenha-se paralelamente ao edifício da estação ferroviária.

O objetivo mais importante era conciliar o desejo de criar um espaço atrativo e agradável para os habitantes com a função rodoviária, que tem vindo a sobrepor-se a qualquer outra função. Quando temos em conta a dimensão da rua, que no ponto mais largo possui 15,30 m, a questão ‘espaço’ destaca-se como fator limitante primário no desenho da estrutura desta rua. Ao separar o suporte segundo funcionalidades, tais como circulação viária, ciclovias, estacionamento rodoviário, estacionamento de bicicletas, circulação pedestre e estadia pedonal, e atribuir espaço a cada uma delas, o resultado são várias faixas estreitas de funcionalidade específica e a reduzida dimensão que lhes seria atribuída comprometeria o seu funcionamento. Os espaços partilhados surgiram então como uma agradável solução à questão do reduzido espaço físico. Devido ao posicionamento da cidade numa zona montanhosa, o automóvel é o principal meio de transporte e esta rua desempenha um papel importante no tráfego da cidade. O conceito de Shared-space¹ é aqui usado como solução para a questão da quantidade de espaço disponível, libertador da excessiva sinalética comum às ruas e fomentador de um uso cooperativo e dinâmico do espaço. Devido à curta dimensão da rua, as margens e espaços necessários à circulação rodoviária e veículos de socorro como o dos bombeiros – medida de referência pelo maior volume – tornaram-se uma temática de peso no desenho, na tentativa de ocupar o menor espaço possível permitindo, no entanto, uma circulação confortável.

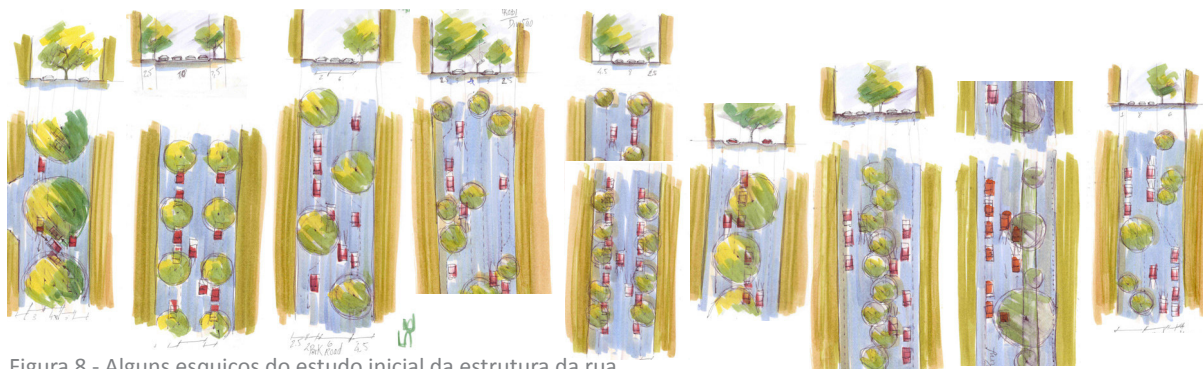


Figura 8 - Alguns esboços do estudo inicial da estrutura da rua

Um dos primeiros estudos a ser realizado foi o da estrutura funcional da rua (fig.8), pois a organização espacial da circulação rodoviária, velocípede, pedonal, do estacionamento e da plantação de árvores, iria definir todo o desenho. Depois de elaboradas diversas hipóteses, simétricas, assimétricas, de vias separadas, estacionamento deambulante, plantações regulares, irregulares, alinhadas, e após contemplados e discutidos os prós e os contras das variadas opções, duas foram escolhidas. A moldura concetual e os princípios orientadores do *design* foram os mesmos para as duas hipóteses de estrutura. No entanto ambas foram apresentadas ao cliente, visto representarem disposições bastante distintas e, conseqüentemente, aspetos - positivos e negativos - muito díspares. Pareceu-nos também que era uma decisão que apesar de bastante pensada pela equipa caberia ao cliente decidir em que pontos apostar.

Ambas as hipóteses, assim como as mais duas alternativas de desenho para a Rathausplatz, foram apresentadas numa primeira aproximação aos representantes da cidade e convidados do cliente. Tinha sido acordado, numa fase inicial, pensar o troço da Rathausstraße que faz a ligação entre a Rathausplatz e a estação ferroviária e adotar o projeto realizado pelo gabinete de planeamento de tráfego para a secção que denominamos de Untere Rathausße. Mas, após a apresentação do projeto deste 1º troço, foi-nos requerido apresentar propostas mais apelativas. Mantivemos a base do desenho do gabinete de planeamento de tráfego por respeito ao trabalho dos engenheiros que eram bastante próximos da cidade e dos seus representantes, e porque não havia necessidade de grandes alterações uma vez que queríamos uma imagem próxima das restantes ruas da cidade e a proposta cumpria os objetivos de funcionalidade da rua. Era, no entanto, de vital importância assegurar a ligação com o troço inicial da rua, assegurar entradas viárias privadas e acessos, e melhorar o interface com a fachada do edifício da

estação que era bastante desagradável.

Na segunda reunião, que incluiu os representantes da cidade e o escritório de engenheiros envolvidos, apresentamos esclarecimentos a nível do desenho e das respectivas alterações, relativas a pontos que tinham sido discutidos na reunião anterior, assim como o aprofundamento das opções escolhidas. Após esta reunião fomos contactados (o *atelier*) para realizar as restantes fases do projeto, sendo que as fases de projeto de execução e controlo de obra (lhp5 a 10) seriam partilhadas com o escritório de planeamento rodoviário, onde os engenheiros seriam responsáveis apenas pelo planeamento das infraestruturas subterrâneas. Foi também nesta altura que nos foi requerido uma proposta de *design* para a Untere Rathausstraße.

As mesmas hipóteses, mas com mais trabalho em detalhe de elementos, foram apresentadas na reunião com os representantes da população da cidade (fig.9). No entanto, havia já uma escolha feita por parte dos representantes da cidade e a apresentação de ambas as opções do primeiro troço tinha o desígnio de gerar um sentimento de inclusão no processo, que foi conduzido pelo presidente da câmara de Wissen.



Figura 9 - Rathausstraße (primeiro troço), Paine nº1 apresentado na última reunião com os representantes da população da cidade. Dimensão original 917 x 1800 mm



Figura 10 - Plano de detalhe da Rua (Escala real 1:50)

O *Shared space* como princípio base do *design*, é reforçado pela proposta de um pavimento contínuo de fachada a fachada. Pretendeu tornar a área una, fomentar uma ambiência desafogada e uma percepção de maior largura da rua, através da quebra do movimento unidirecional dado pela rectiliniaridade da rua, do combate à fragmentação visual e funcional típica de uma rua que suporta equivalentes espaços funcionais e, fundamentalmente, através da conciliação de diferentes usos de forma agradável, flexível e rentável para todos os utentes.

O sítio celebra uma nova urbanidade que fomenta maior liberdade de uso e comunicação através de espaços partilhados. A rodovia é simultaneamente ciclovia, e o passeio é espaço de negociação entre estadia e circulação pedonal e estacionamento, estando assim disponível como suporte para as várias necessidades dos utentes. As passagens para peões são facilitadas em toda a rua não havendo demarcações destas, apenas especial atenção para a não existência de obstáculos nos locais de maior afluência. A fronteira entre as zonas funcionais de circulação viária e pedestre surge através de um lancil de aresta boleada, com 2 cm de altura, entre a zona de circulação automóvel e a pedonal, que simultaneamente permite realisar a drenagem. Pequenos elementos de metal incrustados são utilizados como marcação



Figura 11 - Pictogramas ilustrativos dos princípios de design

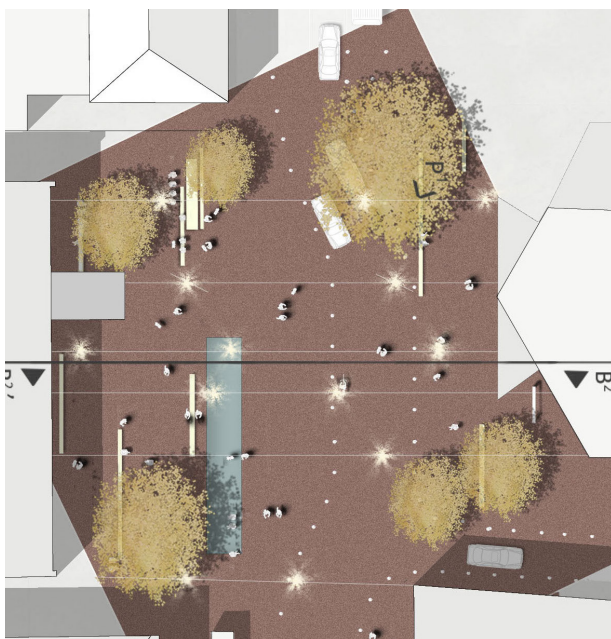


Figura 12 - Plano da Rathausplatz, variante 2



Figura 13 - Corte alçado B1-B1' da Rathausplatz

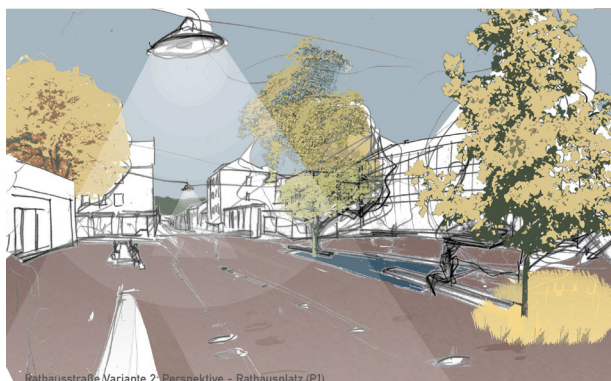


Figura 14 - Vista P1 da Rathausplatz

de possíveis áreas de estacionamento ou paragem automóvel quando não são utilizadas por esplanadas de cafés, restaurantes e bares ou transeuntes (fig.10). A vegetação – *Acer campestre* 'Elsrijk' - é também disposta de forma irregular para atenuar o sentido unidirecional da rua e incentivar paragens e desvios, assim como a perceção da rua como espaço, e não como simples canal de circulação. As árvores apresentam-se como pequenos chapéus de rendilhado transparente que criam pontuações de verde claro ao longo do percurso e amenizam a vivência da urbe.

Uma rua simples e depurada da qual se destacam as praças, Rathausplatz, Platz 'von der Post' e Bahnhofplatz, lugares de evidência na cidade que são criados como pontos polarizadores e de vocação para encontros e eventos (fig.11). A ênfase destes espaços é materializada pelos longos bancos e mesas que se atravessam sob bétulas de tronco branco - *Betula utilis* - que povoam e polarizam estes espaços, e sob um céu estrelado, desenhado pela iluminação suspensa disposta aleatoriamente. Na tentativa de transformar os cruzamentos entre a Rathausstraße e as ruas Mittelstraße, a Gerichsstraße, e a rua Bahnhofstraße em praças e requalificar a Rathausplatz, as vias rodoviárias encontram-

se ao nível dos passeios públicos, tomando parte numa só plataforma de forma a privilegiar a circulação pedonal, sofrendo um desvio no traçado para criar espaço de estadia mais confortáveis.

Na Rathausplatz (fig.12) um espelho de água intercede a rua que a atravessa, obrigando ao desvio no percurso e ao reconhecimento de um espaço de diferente carácter. Este elemento cria interesse no percurso, a quem passa e, juntamente com a disposição da vegetação, polariza a dinâmica da praça. Permite, através de formas circulares de gramíneas que induzem alguma proteção, e da disposição das árvores de forma descentralizadora do espaço, um confortável desfrute da zona central, em tantos casos esvaziada pela intimidação de exposição (fig.15). O elemento de água participa com o restante mobiliário num reforço da direção da rua na criação de zonas de estadia. A disposição deste e das bétulas reflete, no entanto, a preocupação de integração deste espaço na rua, mantendo o eixo aberto e a possibilidade de desenvolvimento de eventos temporários no espaço, incentivada pela abertura central que permite a construção de infraestruturas temporárias, preferencialmente voltadas para o edifício da câmara municipal, de costas voltadas para a circulação rodoviária, fechando uma área visualmente aberta e com estruturas de apoio.

Na praça 'von der Post' (fig.17) , uma bolsa de en-



Figura 15 - Vista P2 da Rathausplatz

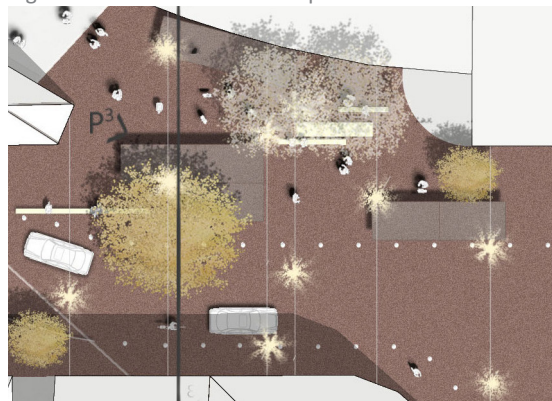


Figura 16 - Plano da Praça 'von der Post' com proposta de localização das barracas do mercado



Figura 17 - Corte B3-B3' da Praça 'von der Post'



Figura 18 - Vista P3 da Praça 'von der Post'

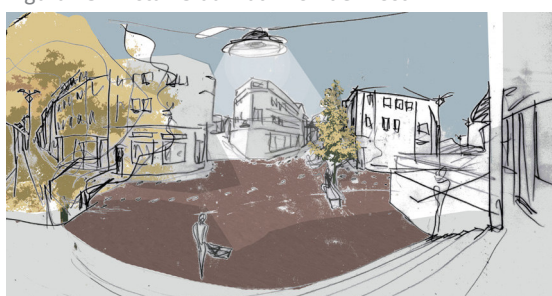


Figura 19 - Vista P4 da Bahnhofplatz

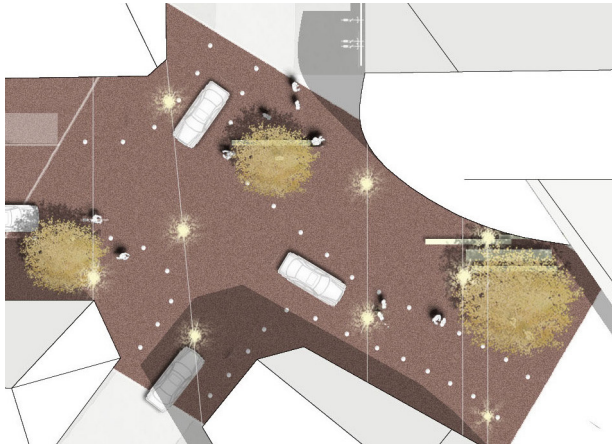


Figura 20 - Plano da Bahnhofplatz



Figura 21 - Corte-tipo da rua, variante 1



Figura 22 - Corte-tipo da rua, variante 2

contro é criada. Uma área possível de receber o mercado semanal

Já na Bahnhofplatz, assegurando a conexão para veículos pesados, uma área de recepção foi criada em frente da entrada da estação ferroviária. Uma área para receber os recém-chegados, os que partem e uma área que recebe o fim do troço desta rua. Uma área pedonal define a área de recepção, onde o mobiliário urbano assegura a não-interferência do trânsito rodoviário e uma praça criada pela ambiência e aconchego de um espaço, através de vegetação arbórea que, para além de trazerem diversidade visual e sensorial ao espaço, fecham (visualmente) as ruas por onde este espaço antes 'fugia'.

De destacar também no desenho desta rua, são os cruzamentos e as passagens de peões que, considerando a intensidade do tráfico, asseguram a ligação entre os dois lados da rua.

Foram apresentadas duas variantes ao cliente que diferem na organização estrutural da rua.

A primeira é definida pela ilha que separa as direções opostas da circulação rodoviária, a qual é alternadamente composta por estacionamento, vegetação ou apenas pavimentada de forma a facilitar passagens pedonais.

Esta variante prima pela presença de pequenas áreas de estadia e áreas com vegetação herbácea em todo o comprimento da rua, facilita as travessias pedonais e possibilita a existência de árvores de grande porte; peca, no entanto, em pontos cruciais: os passeios de circulação pedonal são de dimensão reduzida, 1,50 a 2,50 m, o número de lugares de estacionamento também é reduzido e as marcações destes são permanentes, criando uma barreira física e visual nesta ilha. (fig.21)

A segunda variante de estrutura reforça a ideia do shared-space: a circulação de velocípedes e de viaturas é feita no centro da rua, deixando livres grandes passeios aptos para acomodar circulação pedonal, áreas de apoio ao comércio e estacionamento. Esta variante desenha largos passeios que permitem um agradável uso por parte dos transeuntes, colocação de esplanadas e ainda estacionamento ou paragens pontuais em frente dos estabelecimentos comerciais. (fig.22)

Na Untere Rathausstraße pretende-se manter uma ambiência simples, em tudo similar às restantes ruas da cidade. A largura da faixa rodoviária será reduzida, de forma a comportar estacionamento e um passeio de maior largura e pretende-se melhorar o interface estação/rua. O espaço físico para acomodar as funções sociais não era um problema nesta secção da rua. Foram apresentadas quatro hipóteses para o tratamento da fachada da estação ferroviária com diferen-



Figura 23 - Untere Rathausstraße, hipótese 1

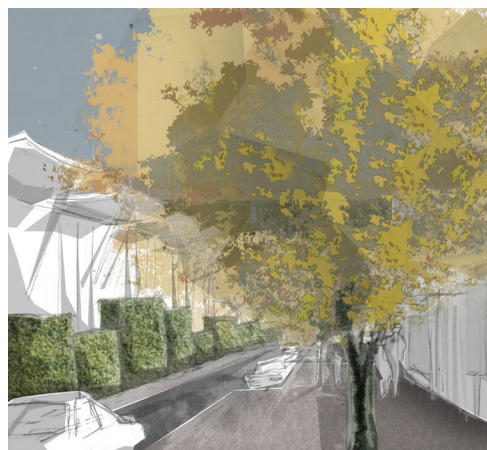


Figura 24 - Untere Rathausstraße, hipótese 2



Figura 25 - Untere Rathausstraße, hipótese 3



Figura 26 - Untere Rathausstraße, hipótese 4

tes composições vegetais, ritmos criados por estas, e espaço necessário a este elemento. A primeira hipótese faz uso de diversas variedades de trepadeiras - *Polygonum aubertii*, *diversas Clementis*, *Lonicera henry* - sobre uma estrutura para construir uma parede verde (fig.23); na segunda, sebes talhadas - *Carpinus betulus* - jogam com volumes e alturas, dinamizando a rua (fig.24); árvores de fuste alto conduzidas sobre uma estrutura - *Pyrus calleryana 'Chantelier'* - criam uma parede rígida com um ritmo regular na terceira variante (fig.25); e na quarta, uma plantação alinhada de árvores de copa estreita e esguia - *Cupressus sempervirens* - marcam um compasso irregular (fig.26). Da primeira para a quarta aumenta gradualmente a necessidade de espaço para suporte da vegetação, refletindo-se no passeio do lado oposto da via de circulação rodoviária. As duas últimas conjecturas mantêm uma relação direta com o edifício e a 3ª hipótese, a possibilidade de utilização do passeio Norte.

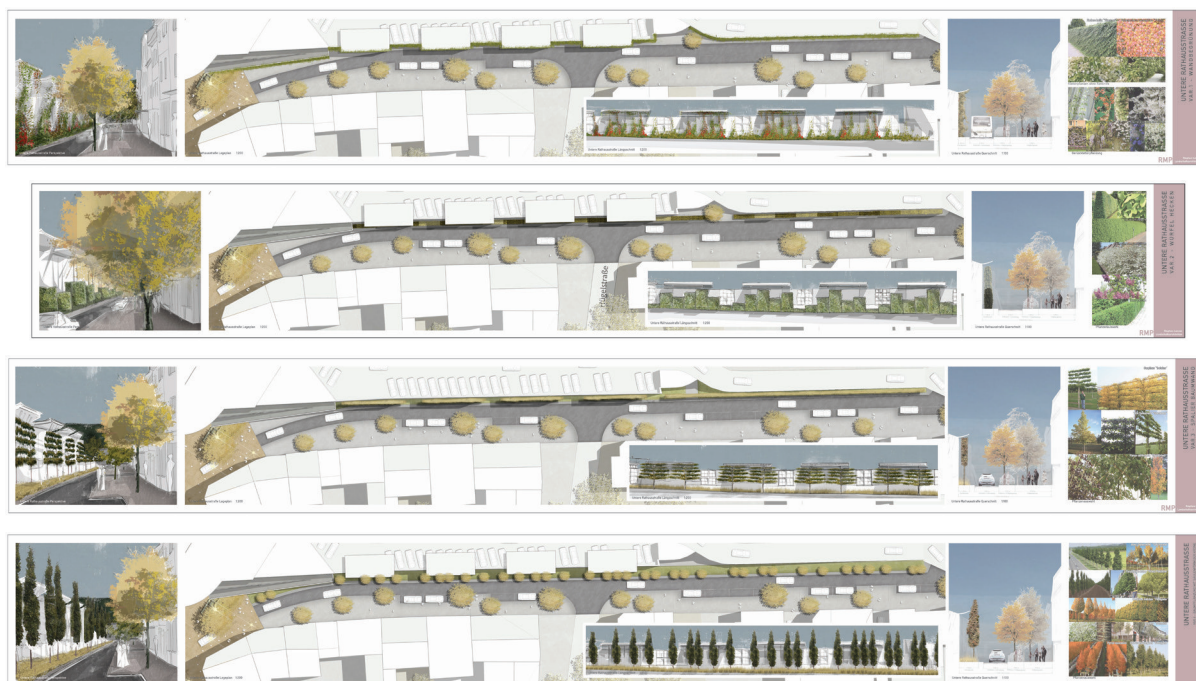


Figura 27 - Untere Rathausstraße, Painéis nº2 a 5 apresentados na última reunião com os representantes da população da cidade

Devido à especificidade dos elementos necessários à sustentação do conceito e para assegurar a possibilidade da proposta foi necessário iniciar um estudo mais aprofundado de alguns elementos, correspondendo à Lph 3 - 3ª fase de projeto, em simultâneo com o desenvolvimento da Lph 2. Entre eles, o estudo de pavimento, iluminação, disposição das barracas do mercado e planeamento de trânsito.

Segundo a legislação regional o pavimento em passeios públicos deve permitir acesso fácil à infraestrutura subterrânea, sendo por isso restrito o uso de um revestimento em camada contínua. Deveria, no entanto, suportar um ligeiro tráfego rodoviário, pois nestes passeios estão incluídas possíveis áreas de estacionamento e áreas para cargas e descargas. Já na área de circulação rodoviária o pavimento deveria ter capacidade de suportar o tipo de tráfego ali presente – tipo IV comportando tráfego intenso de ligeiros e presença ocasional de pesados. Um revestimento de lajes ou calçada nesta área não suportaria a pressão e torção exercidas nas juntas das peças pelas rodas de um veículo pesado, apenas um revestimento contínuo asfáltico ou betuminoso possuiria capacidade de suportar tal carga. Devido à importância que o princípio de haver um só pavimento a cobrir toda a superfície representava no desenho e conceito, não se quis abdicar desta ideia. Após investigação, debate e contato com fornecedores chegou-se a uma solução: revestimento asfáltico contínuo colorido pelo agregado natural nas vias rodoviárias e laje de betão com 8 cm e camada superficial de cerca de 1 cm do mesmo revestimento que é aplicado na faixa rodoviária. Todas as outras peças de função específica, tais como o lancil, terão o mesmo tratamento que as lajes. A noção óptica de um só revestimento em todo o espaço era então possível. Era também possível aplicar esta técnica a diversos outros revestimentos sintéticos e agregados, coloridos pelo ligante ou pelos elementos de composição mas, de entre diversas possibilidades e amostras, esta pareceu-nos a de carácter mais apelativo, menos artificial e com melhores condições de resistência, apesar dos elevados custos. Após discussão com o cliente, este disponibilizou-se a aumentar o orçamento para que a ideia da proposta não fosse comprometida.

Uma outra temática que teve de ser experimentada foi a iluminação. Nomeadamente possibilidade de criação de um céu estrelado, tal como era pretendido nas praças. A disponibilidade de luminárias suspensas com LED – exigência da cidade, e a possível estrutura de suporte e

custos, foram questões abordadas com engenheiros da especialidade da empresa fornecedora. A estrutura na qual seriam colocadas, por forma a iluminar propriamente os espaços e manter a percepção aleatória das ‘estrelas’ foi também experimentada. (fig.30)



Figura 28 - Referência de tipo de requalificação: antes e depois em

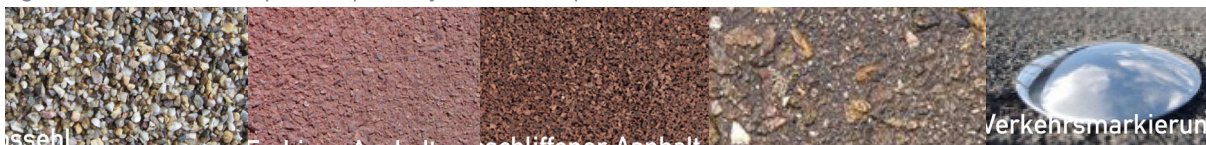


Figura 29 - Referências de pavimento: e elemento de marcação de áreas possíveis de estacionamento



Figura 30 - Referências de iluminação: conceito de iluminação para as praças e luminárias propostas



Figura 31 - Referências de elementos: banco de madeira maciça e espelho de água

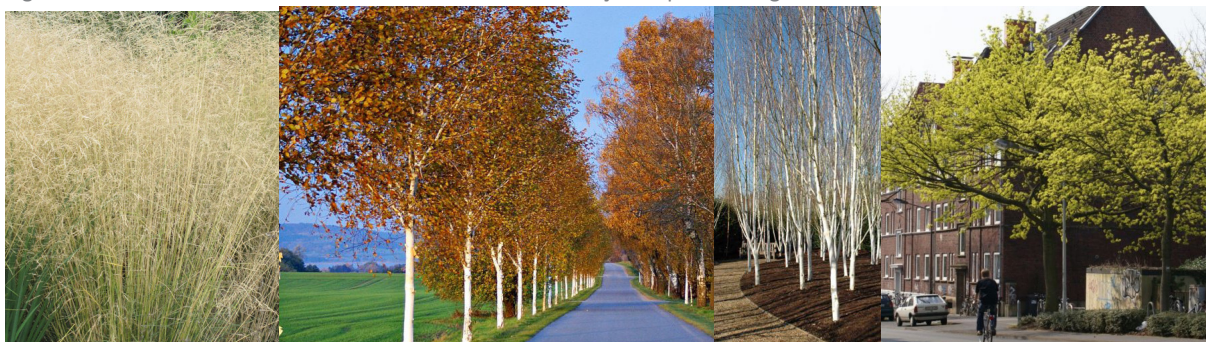


Figura 32 - Referências de vegetação proposta: *Deschampsia cespitosa*, *Bétula utilis* e *Acer campertre ‘El srijk’*

2.1.3 SHARED SPACE

A tentativa de resolver o conflito entre peões e veículos no espaço citadino não é uma problemática recente. Já Júlio César, em 47 a.C., havia banido carroças e carruagens da cidade de Roma durante as horas de sol e, 32 anos depois, o Imperador Augustus impôs uma largura mínima para as ruas.

Ao longo dos tempos, muitos foram os que advogaram a segregação de usos. Em 1487 Leonardo DaVinci propôs uma separação vertical entre pedestres e veículos, a qual foi mais tarde promovida pelo planeador francês Eugène Hénard no século XIX (Fig.33) e pelo urbanista Le Corbusier numa separação radical apresentada no projeto *La ville radieuse* em 1935 (Fig.34). Mas foi no século XX, com os automóveis a tornarem-se mais velozes e comuns, que a cidade se tornou mais perigosa para os peões. Foram a capacidade e o desejo de deslocar veículos a maior velocidade e quantidade que ditaram o crescente número de mortes de peões nos anos 30, o que levou à introdução de passadeiras e à regulamentação, standardização e controlo das ruas. Da necessidade de equilibrar segurança e acessibilidade surgiu uma nova profissão – a engenharia de tráfico - criada e desenvolvida de forma separada das profissões de *design* - arquitetura, arquitetura paisagista e mais tarde *design* urbano. O relatório de Buchanan em 1963, *Traffic in Towns* (Fig.35), estabeleceu uma moldura para uma política basilar das ruas atuais: a necessidade de segregar o movimento do tráfico dos pedestres e atividades sociais; e enfatizou o acesso viário no desenho da cidade. Este princípio tem guiado desde então as políticas de construção principalmente nas sociedades ocidentais. .

O relatório foi interpretado de forma diferente por Boer e Váhl que desenvolveram o conceito do *woonerf* (pátio residencial) nos anos 60 e 70, indo de encontro ao conceito de *environmental area*, referido por Buchanan, no qual defende que no desenho destas áreas as questões de ambiência deverão ser priorizadas sobre o acesso viário. O *woonerf* (Fig.37) foi desenvolvido com o intuito de resolver conflitos entre carros e crianças que brincam em áreas residenciais e tomava a forma de um longo *cul-de-sac*. Foi um exemplo do que uma abordagem integradora ao *design* de arruamentos pode ser. Alguns *designers* viram esta abordagem como mais do que uma ferramenta e a ideia rapidamente se espalhou pelo mundo. Um destes *designers*,

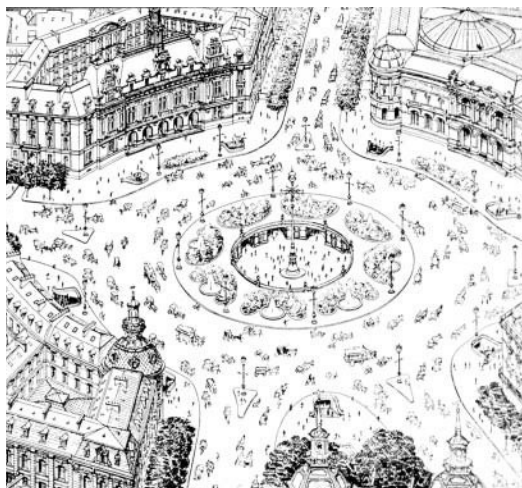


Figura 33 - Modelo de segregação de Hénard 1905



Figura 34- La ville radieuse (1935), Le Corbusier

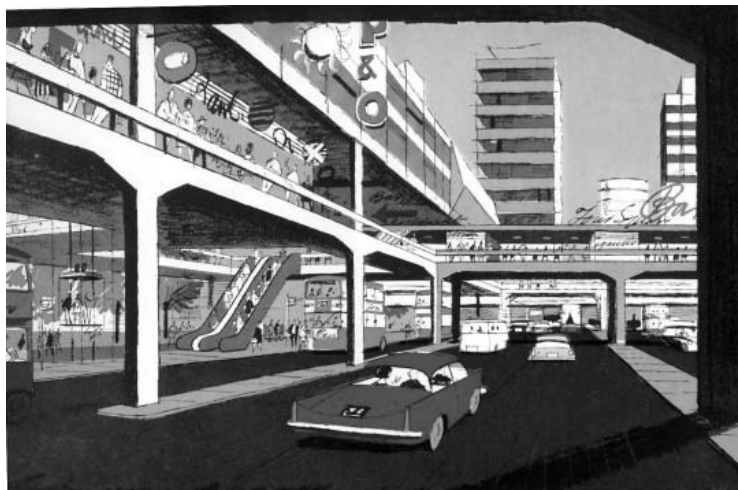


Figura 35 - Modelo de segregação de Buchanan (1963)

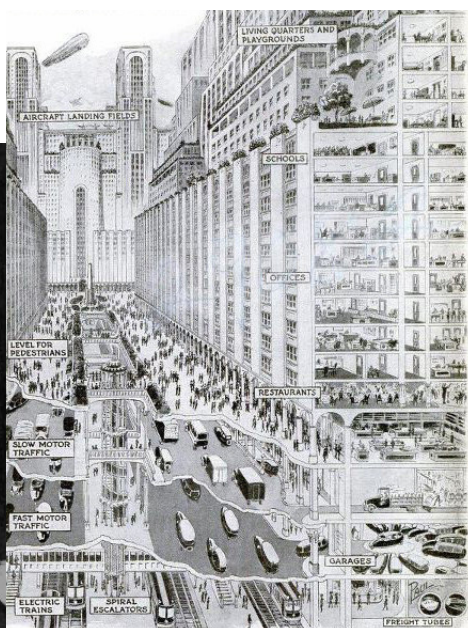


Figura 36 - A utopia da segregação



Figura 37 - Woonnef inicial em Rijswijk, Holanda



Figura 38 - Home zone em Lupton em Londres, Inglaterra

Appleyard, descreveu o *Woonerf* como uma rua que é partilhada entre peões, crianças a brincar e veículos, onde cada utente tem de tomar conta do outro.³

O trabalho desenvolvido nesta linha de pensamento deu origem ao *Traffic Calming* - conjunto de medidas físicas (lombas, raios de curvatura apertados, etc) que têm por objetivo reduzir a velocidade para um máximo de 30 km/h de forma a tornar as ruas mais seguras e melhorar o ambiente para pedestres. O termo *Traffic Calming* tornou-se popular no fim dos anos 80, e já nos anos 90 a influência do *Woonerf* desenvolveu-se numa variante largamente adotada em Inglaterra: *Home zones*. (Fig.38)

Esta fusão entre os princípios do *Woonerf* e aplicação das medidas do *Traffic Calming* revelou vastos resultados positivos na redução da velocidade dos veículos, aumento de atratividade das áreas, elevado grau de suporte por parte dos residentes e vantagens na circulação pedestre e de ciclistas.

Home Zones e *Woonerf* representam o início de uma caminhada para o planeamento de ruas como espaço social. Referem-se no entanto apenas a ruas residenciais, mas apresentam princípios que podem ser usados/adaptados às ruas de hierarquia superior na cidade.

Sous les pavés: la plage!

Slogan dos motins de Maio de 1968 em Paris⁴

Em 1995 o movimento '*Reclaim the streets*' surge na cena britânica, suportando um sentimento que tinha vindo a crescer e que se iria rapidamente espalhar pelo mundo desenvolvido: a vontade de tomar parte no espaço público aberto. Desde então são mais e mais os movimentos de retoma das ruas com atuação já à escala global: *Guerrilla gardening*, *Critical mass*, *Collectivo Cambalache*, *Urban exploration*, *Ocupy*, entre outros⁵. O que começou por ser um protesto maioritariamente revolucionário tem-se transformado numa preocupação social de comunidades de residentes.

3 - S. Carr, M. Francis, L. Rivlin, A. Stone, *Human dimensions of Public Space* (1992), pp.140-143

4 - Movimento que reclamava as ruas como espaço não corporativo e contra o domínio do carro

5 - Movimentos que reclamam as ruas através de ações ou demonstrações a nível global

A bicicleta e veículos não motorizados além de serem um meio de transporte ecológico, são um meio de luta social e política, pois reivindicam o direito de reocupar as ruas, que actualmente são dominadas pelos automóveis e veículos motorizados. Pretende-se através desta lista promover o uso da bicicleta e afins, a nível nacional, conquistando progressivamente as ruas e o lugar que a cada um de nós pertence.

As ruas às pessoas sempre!!

Junta-te e vem biccicletar connosco!!!

Manifesto da Critical Mass em Portugal⁶

À medida que mentalidades se transformam e a forma de pensar o espaço público evolui, novos conceitos e soluções surgem. Monderman, engenheiro de tráfico holandês, apresentou um princípio extremamente simples e inovador que consistia na remoção de todos os sinais ou indicativos de uso do espaço de forma a permitir que peões, veículos e ciclistas negociassem o espaço e nele circulassem de forma integrada. Um conceito que valoriza os lugares como espaços sociais e de interação: o *Shared Space*.

When you treat people like idiots, they'll behave like idiots.

Hans Monderman⁷

A causa predominante de acidentes mortais nas vias é o fator humano que, sendo uma variável difícil de quantificar por métodos científicos, tem sido negligenciada nas análises estatísticas, e é na tentativa de abordar esta variável que surge esta proposta de organização do espaço. Monderman acreditava que o princípio de separação usado em engenharia do tráfego e o uso extensivo de sinalização ilibavam os condutores das suas ações e desencorajavam uma condução cautelosa e premeditada e a cortesia para com os restantes utentes das estradas. Acreditava também que a rua tradicional destruía a função de lugar das ruas e estradas, travando o desenvolvimento da comunidade e destruindo relações com o ambiente envolvente. O conceito *Shared Space* pretende reafirmar o carácter das ruas, mantendo a sua função de conexão e acesso, através da supressão da parafernália associada à movimentação de veículos e de facilitar atividades no lugar e partilha de uma superfície por todos os utentes.

6 - Site do critical mass

7 - Hans Monderman, *Designing Shared Space presentation* (2007)



Figura 39 - Barreira edificada com o pavimento para impedir a passagem de carros em Paris durante os motins de Maio de 1968



Figura 40 - Demonstração do movimento *Critical Mass* em Paris



Figura 41- Cartoon da rua com design 'convencional' e com Shared space



Figura 42 - Shared space natural em São Francisco de 1906

Associado a este conceito, é geralmente introduzido um leque de propósitos que incluem: melhorar o ambiente urbano, dar às pessoas liberdade de movimento em vez de instruções e controlo, melhorar a ambiência dos lugares, aumentar o capital social e aumentar a vitalidade económica dos lugares.

A maior mudança cultural necessária para restaurar a atividade humana espontânea é uma nova compreensão da importância de aceitar o risco como componente essencial da atividade e interação.

Hamilton-Baillie⁸

2.1.3.1 RISCO

A teoria subjacente ao conceito de *Shared Space*, também comumente associada ao *woonerf* e *home zones*, é a Homeostase do Risco desenvolvida pelo psicólogo Gerald Wilde em 1976.⁹

A dangerous road, it seems, is a safe road

Warwick Cairns¹⁰

Adams¹¹ expõe esta teoria explicando que todo o indivíduo possui em si um ‘termostato de risco’, um certo nível de risco que tentará manter para dada situação. Isto significa que uma pessoa numa situação percecionada como perigosa, agirá de forma mais cautelosa, e numa situação percecionada como segura, agirá de forma mais arriscada. Muitas vezes o risco percecionado não está equiparado ao risco real e elementos de segurança rodoviária podem dar uma falsa sensação de segurança sem realmente reduzirem o risco de acidente. Estudos têm mostrado que este falso sentido de segurança faz condutores agirem de forma mais perigosa e irresponsável, e quando apresentados com riscos reais e medíveis, a sua perceção do nível de risco é mais precisa, levando a um ajuste mais próprio do comportamento.

Nesta dimensão, algumas características do *Shared Space* vão ao encontro de uma perceção de risco mais real e portanto uma condução mais cautelosa: estabelecimento de uma superfície pavimentada partilhada por pedestres e veículos, abolição da separação vertical entre passeios e estrada, colocação de barreiras físicas tais como ondulações e curvas para reduzir a velocidade e o movimento dos veículos e extenso mobiliário urbano.

8 - Ben Hamilton-Baillie, *Improving traffic behaviour and safety through urban design* (2008), p. 42

9 - John Adams, *Risky Business* (1999), p.13 e p.46

10 - Warrick Cairns, *Target risk* (2008), p.32

11 - John Adams, *Risky Business* (1999), p.9-16 e p.26-27

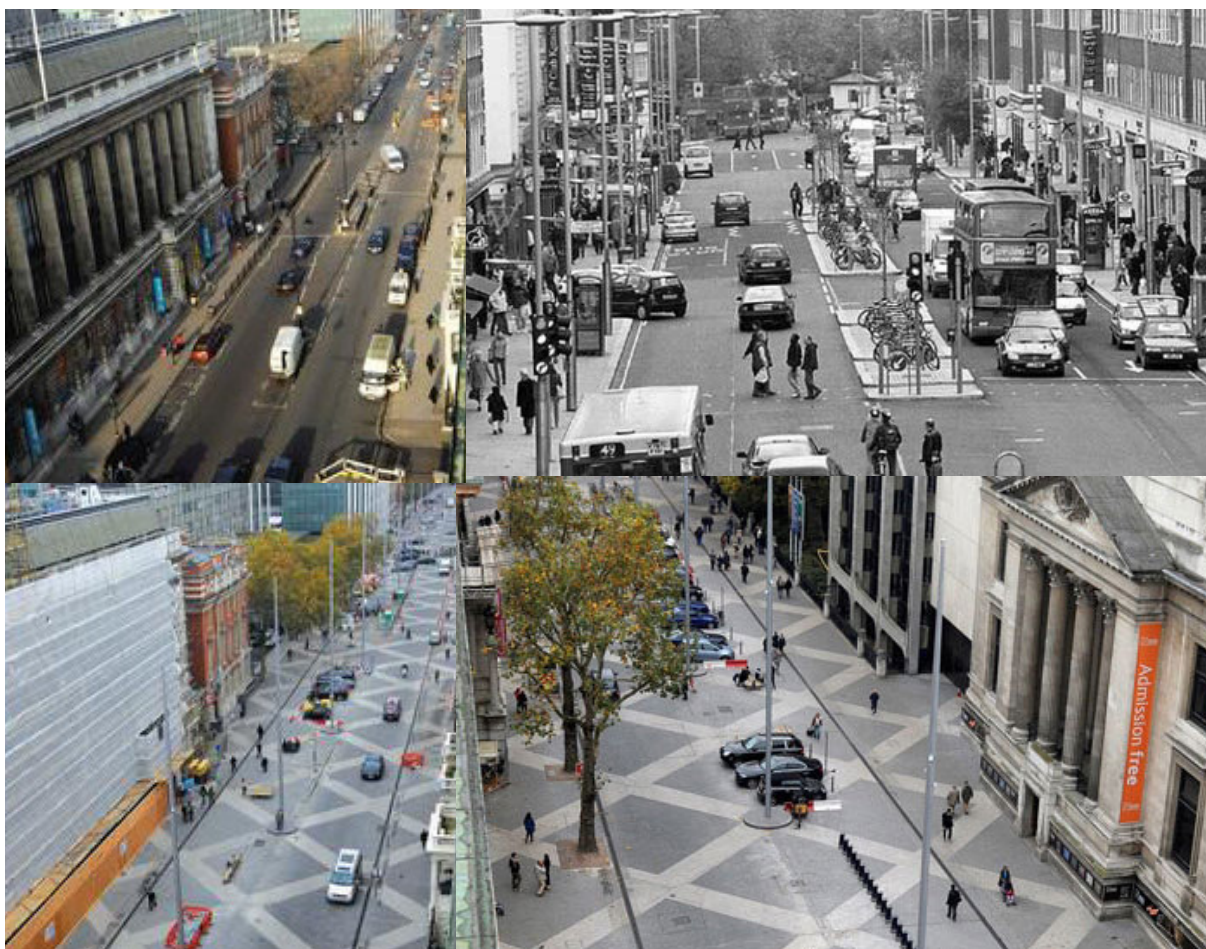


Figura 43 - Antes e depois na Exhibition road em Londres



Figura 44 - Antes e depois na Darby street em Auckland, Austrália



Figura 45 - Antes e depois na Skavellertorget na Suécia

To make a safer world, we need to make it more dangerous

Warrick Cairns¹²

Lynch asseverou que ‘Uma boa imagem do meio dá ao seu detentor um sentimento de profunda segurança emotiva’¹³. Uma adequada referenciação da imagem fabricada da estrutura espacial, através do reconhecimento da distribuição, densidade, hierarquia e configuração de elementos espaciais, fomenta no sujeito um sentido de orientação e um sentimento de segurança que poderá ‘desobrigar’ o uso de sinalética convencional.

Mas, para além do aumento de segurança, as repercussões desta teoria são socialmente significativas. Ultimamente têm sido mais os estudos e estudiosos como Warrick Cairns em *How to live dangerously* que alertam para os perversos efeitos da incessante busca de segurança desta sociedade.

Who has the right of way? ...I don't care. People here have to find their own way, negotiate themselves, use their own brains.

Hans Monderman¹⁴

A preocupação atual com a erradicação do risco nas políticas de desenho da cidade têm um profundo efeito castrador na criatividade do *design* e resultado estético dos espaços. Esta tendência reflete-se na monotonia das ruas e praças que tem vindo a desencorajar outro tipo de utilização que não seja a de suporte de circulação. Um elemento de risco pode gerar espaços excitantes, providenciando experiências novas e interessantes aos utentes. O risco pode ser, usado ponderadamente, um fator muito vantajoso no *design*¹⁵.

Imagine if you had never seen a skating rink. Someone is explaining the concept to you for the first time, hoping for your support in setting one up. He explains that the floor consists of smooth, slippery ice, surrounded by a steel handrail. Customers pay to put on boots with steel blades on the soles, and then glide at will around the limited space. There

12 - Warrick Cairns, *Target Risk* (2008), p.53

13 - Kevin Lynch, *A imagem da cidade* (1960)

14 - Hans Monderman citado em JCMBPS, *Shared Space*(2005), p.6

15 - CABE Space, *Living with risk: Promoting Better Public Space Design* (2007), p.7



Figura 46 - Antes e depois na East Street em Horscham, reino Unido



Figura 47 - Antes e depois na New Road em Brighton, Reino Unido

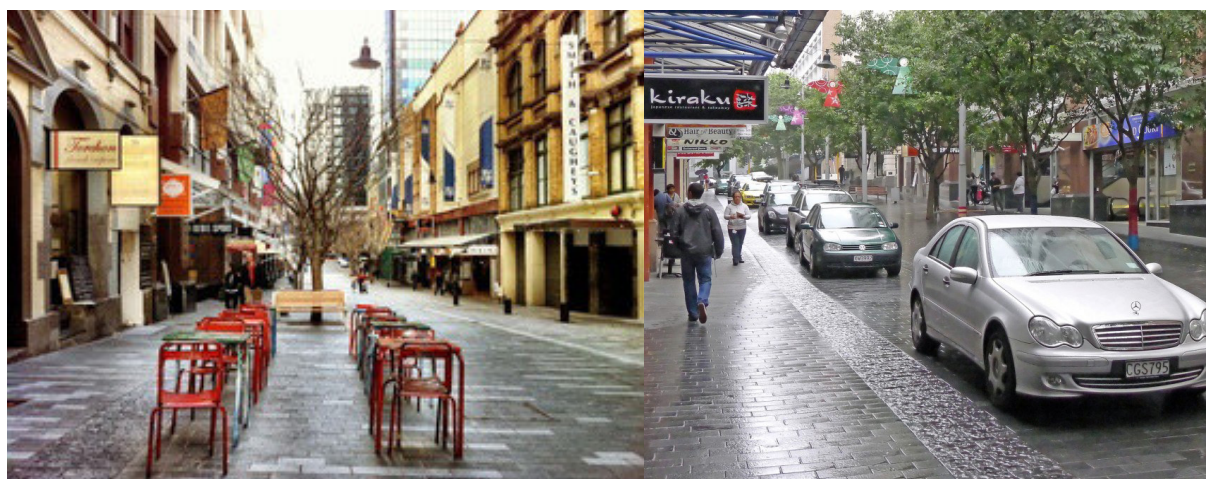


Figura 48 - *Shared Space* em Auckland

are no rules. What would be your reaction? You would almost certainly have concerns about safety and the risk to skaters. How would you prevent skaters colliding with each other? How would you separate beginners from experts? How would you control and regulate so many unpredictable movements and prevent chaos? It would sound a crazy and irresponsible idea! Yet skating rinks work with few rules and no overseeing regulator. Informal social protocols serve to keep skaters moving in a roughly consistent direction, with beginners on the outside and faster skaters on the inside. Part of the pleasure derives from a surprising and enjoyable collective consensus, and the ability of all participants to communicate, anticipate and react in ways that bring to mind the behavior of shoals of fish or flocks of birds. Regulating the activity through precise rules and controls would destroy the dynamic interactions essential to the process. Humans are obviously complex and adaptable creatures!

Hans Monderman, 2007¹⁶

À medida que a ideia de devolver as ruas às pessoas está mais ‘em voga’, o conceito de *Shared Space* ganha mais adeptos e percorre o seu caminho de experimentação e conquista de espaço nos órgãos governamentais e departamentos diretores de políticas urbanísticas. Projetos que assumidamente seguem o conceito podem ser já encontrados por todo o mundo desenvolvido: Austrália, Nova Zelândia, Alemanha, Holanda, Bélgica, Dinamarca, Estados Unidos, Suécia e Reino Unido.

A criação de linhas guias para o projeto destes espaços e programas de estudos sobre a temática pelos governos, representa a aceitação que estas ideias têm ganho. Entre programas de estudo e aplicações financiadas pelo governo de países como Inglaterra, Holanda e Estados Unidos, destaca-se o projeto fundado pela União Europeia ‘*Shared Space*’¹⁷ que tem vindo a desenvolver projetos-piloto na Holanda, Inglaterra, Dinamarca, Bélgica e Alemanha

Em França, Itália e Espanha, apesar de conduzidos maioritariamente por motivações estéticas, também têm surgido resultados similares em ruas e praças marcadas pela depuração de sinalética de indicação de uso. Um exemplo de sucesso é a requalificação da área urbana

16 - Hans Monderman (2007) citado em Ben Hamilton-Baillie, *Improving traffic behaviour and safety through urban design* (2008), p. 39

17 - Ver *Shared Space Project*, *Shared Space: From project to process* (2008)



Figura 49 - Place de la Comédie, Bordéus



Figura 50 - Quay du Marechal Lyautey, Bordéus



Figura 51- Rue Saint Simeon, Bordéus

de Bordéus que, entre soluções elegantes de desenho das ruas e praças tende a diminuir a segregação de utentes e todas as marcas e regulamentações dos espaços, apresentando situações que se exibem como perfeitos exemplos de *Shared Space*, com efeitos positivos comprovados sobre a vivência do espaço e circulação dos seus utentes. (Fig.49-51)

2.1.3.2 CRÍTICAS

Um tema dominante na discussão dos *Shared Spaces*, são as preocupações de pessoas deficientes, com ênfase nas pessoas de reduzida capacidade visual. Preocupações foram levantadas relativamente ao uso destes espaços por parte de pessoas visualmente incapacitadas, pela remoção de lancil ou demarcação na superfície do pavimento entre área para veículos e para peões, remoção de pontos de passagem demarcados e uso misturado com veículos e velocípedes (JCMBPS¹⁸, 2005). A oposição de grupos de cegos tem sido proeminente nas propostas de *Shared Space* no Reino Unido. Já na Nova Zelândia a Fundação para Cegos optou por uma abordagem proativa focada em assegurar que estes espaços tomem em consideração as pessoas sem visão ou com visão reduzida, resultando na criação de corredores libertos de veículos e de obstruções ao longo das linhas dos edifícios.

Eye contact and human interaction replace signs and rules.

Hamilton Baillie¹⁹

No entanto, no estudo *Designing for disabled people in Home Zones* elaborado pela DPTAC em 2007²⁰ para o Departamento de transporte do Reino Unido, as respostas dos inquiridos mostram diversas reações a este tipo de *design* não estandardizados. À questão ‘Sente que o ambiente deste *Home Zone* é melhor ou pior em termos de navegação que o ambiente de uma rua residencial tradicional?’ 47% reponderam melhor, contra os 37% que responderam pior. A natureza das respostas das pessoas variava de acordo com *designs* específicos. Os locais que foram caracterizados por 100% dos participantes de navegação ‘fácil’ ou ‘muito fácil’,

18 - Joint Committee on Mobility of Blind and Partially Sighted People

19 - Hamilton-Baillie citado em JCMBPS, *Shared Space*(2005), p.6

20 - MVA Consultancy, *DfT Shared Space Project Stage 1: Appraisal of Shared Space* (2009), p.15-19

todos possuíam uma superfície nivelada mas cuja textura diferenciava partes da superfície. O local com a maior proporção de ‘muito fácil’ navegação possui uma superfície de nível com pilaretes para canalizar o movimento viário, e pavimento tátil nos cruzamentos principais.

A maior oposição por parte dos proprietários de estabelecimentos localizados nos lugares prende-se com a percepção de que a redução do número de estacionamento irá reduzir o número de clientes. Em 2009, em Auckland, Nova Zelândia, aquando da apresentação do projeto ao público, fizeram-se ouvir contestações por parte dos donos de estabelecimentos nas áreas de intervenção, relativamente ao número de estacionamento e aos custos introduzidos para estacionamento durante o período da noite. Os protestos revelaram-se infundados perante o sucesso atual deste projeto.

A separação de utentes tem sido o ‘cavalo de batalha’ dos grupos lobby de ciclismo por todo o mundo, desde a invenção do veículo motorizado.

A preocupação dos grupos pró-ciclismo pode não ter fundamento visto que a maioria dos acidentes de bicicletas não envolvem veículos motorizados e os que envolvem ocorrem maioritariamente em cruzamentos onde a infraestrutura de separação é difícil de ser estabelecida e largamente ineficiente.

A oposição do público em geral é maioritariamente relacionada com o desconhecimento e aparente radicalidade do conceito quando se parte do sistema tradicional. Envolvem preocupações com o funcionamento da rua, como o acesso, e predominantemente questões de segurança dos peões. Vários artigos anteriores a 2009 expressam preocupações de não-aceitação social ou afirmam não ser possível a concretização deste conceito em ruas onde os veículos se desloquem a mais de 20Km/h, ou seja, em maior volume que 200 veículos por dia ou até mesmo 100. No entanto, avaliações de algumas aplicações práticas começam a demonstrar resultados sociais, e de circulação, positivos e aceitação por parte dos utentes. Apesar dos conflitos serem mais frequentes num espaço partilhado, nas configurações tradicionais estes conflitos são mais severos e com maior propensão a peões feridos.

Os estudos realizados revelam poucos casos de estudo ou apenas casos particulares, e apresentam resultados muito discrepantes entre eles, sendo que alguns apresentam resultados incríveis. No entanto é certo, pela concordância de todos eles que os *designs* que incorporam

os princípios de *Shared Space* parecem ser pelo menos tão seguros como as ruas convencionais. Em Brighton, ao comparar um período semelhante, antes e depois da requalificação da rua, verificou-se: aumento em 63% do tráfego pedestre, 600% mais pessoas que permaneciam por mais tempo na área e menos 43% de acidentes que envolvem peões. Na área remodelada de Auckland averiguou-se: 54% mais tráfego pedonal nas horas de ponta, 80% dos utentes sentem-se mais seguros agora do que antes, 75% dos proprietários dá valor ao facto de estar localizado numa zona de *Shared Space*, a média de velocidades das viaturas diminuiu até 8 Km/h e os condutores experienciaram atrasos mínimos nas viagens (6 a 11 segundos) mas 100% percecionavam ter levado o mesmo tempo ou menos.²¹

Os dados refletem, para além da qualidade dos princípios do conceito, a qualidade da sua aplicação e do *design*.

Shared Space is an approach that is still in its infancy, and there remain many barriers to overcome, observations to be made, evaluations to be conducted and experience to gain

Hamilton-Baillie, 2008²²

O sucesso deste conceito depende, a meu ver, da sua aplicação e enquadramento próprio. Assim como todas as ideias, é a sua aplicação prática que define o seu triunfo. Esta deve ser adequada às necessidades específicas do espaço. O *Shared Space* é uma abordagem que se quer flexível e receptiva, que deve integrar um desenho do espaço consciencioso e comunicativo.

If you don't bring these people in during the design stage you will get complaints. It is a matter of process and when you bring in people from scratch and learn their needs and problems you find solutions.

Hans Monderman²³

21 - MVA Consultancy, Designing the Future - Shared Space: Qualitative Research (2010)

22 - Ben Hamilton-Baillie, Built Environment Vol.34 Nº2 (2008), p. 178

23 - Hans Monderman, Shared Space presentation (2007)

A ideia de *Shared Space* não ignora a necessidade de separação, reforça até a necessidade de vias de alta capacidade e qualidade de movimentação tais como autoestradas que permitam o transporte de pessoas e bens através de longas distâncias. Para que estas operem convenientemente requerem certas características: são de propósito único, altamente regulamentadas e impessoais, lineares, previsíveis e sistemáticas. São também o completo oposto das características que deverão ser próprias da esfera do espaço público urbano, esta emerge das complexas normas sociais e interações e requer uma abordagem distinta: o *Shared Space* é uma proposta proficiente. Um bom funcionamento depende essencialmente da negociação entre os seus utentes, e portanto de um equilíbrio entre estes grupos, para que um não se sobreponha ao outro. (Fig.97)

2.1.3.3 APLICAÇÃO DOS CONCEITOS - WISSEN

O projeto Wissen²³ apresenta uma aplicação deste conceito na implementação de princípios como remoção de sinalética indicadora de usos (incluindo linhas contínuas e divisórias) e a partilha do espaço por diferentes funções.

A aplicação destes princípios surgiu da necessidade de conjugar diferentes atividades num espaço limitado e como forma de possibilitar uma ambiência agradável, não deturpada por barreiras e fragmentação do espaço desnecessárias. O princípio de partilha de espaços privilegia também um entendimento entre utentes e flexibilidade entre diferentes horários de uso diário ou sazonal da rua.

Achou-se necessário colocar um pequeno lancil entre estrada e passeio, para oferecer maior destaque às praças e devido ao elevado volume de tráfico, 8 000 carros por dia. A maioria de estudos na Nova Zelândia, Austrália e Estados Unidos indica os esquemas de *Shared Space* para áreas de reduzido tráfico (300 a 1000 veículos por dia), já na Europa muitos são os casos de sucessos em ruas e até em intersecções com volumes diários de 25,000 por dia, tais como Drachten, na Holanda, que desde a sua renovação regista apenas dois pequenos acidentes sem feridos, ou a intersecção de sete ruas Seven Dials em Londres. Já nas praças a superfície

de nível único oferece a excelência aos peões e reafirma as áreas como espaço único.



Figura 52 - Tradicionalmente a Portas da cidade faziam a separação entre 'auto-estrada' e a cidade



Figura 53 - Auckland, Nova Zelândia



Figura 54 - Blacktstreet em New Castle, Reino Unido



Figura 55 - Seven Dials em Convent Garden, Reino Unido

2.1.4 CONSIDERAÇÕES PESSOAIS

Acabada de chegar, este projeto conteve em si todo o fascínio da descoberta do *atelier* e dos seus processos de trabalho. Os primeiros contatos com os colegas, as expectativas e a pressão de mostrar capacidades, as reuniões de equipa e a colaboração com especialidades. Todos eles se mostraram novas dimensões a acrescentar ao processo de projetar conhecido na vida académica.

Inicialmente foram-me atribuídas tarefas de conceção e produção, sendo que a gestão e coordenação deste projeto estava a cargo de um colega. Inicialmente era suposto desenvolver tarefas de apoio tais como estudos. Mas devido a uma sobrecarga de trabalho e, satisfação dos meus superiores com o trabalho por mim desenvolvido, foi-me confiada a conceção e produção do projeto, ou seja o desenvolvimento do conceito, *design* e elaboração das peças desenhadas e documentos a apresentar, sempre com apoio e supervisão dos meus colegas e superiores.

Toda a rede de relações com elementos externos que se encontravam de alguma forma envolvidos no projeto com o *atelier*, foi para mim fascinante. A grande disponibilidade por parte das empresas fornecedoras para procurar soluções em conjunto, criar novos produtos, experimentá-los e enviar amostras demonstrou ser extremamente útil e uma condição essencial para o encontro da solução e fascinante, revelando-me toda uma nova série de ferramentas disponíveis para ‘alcançar o impossível’. A fácil comunicação com o cliente, a receptividade deste às propostas e a satisfação com os resultados, foram para mim uma surpresa extremamente compensadora.

O clima característico da área de intervenção permitiu o uso de uma variedade de espécies que não poderia usar em Portugal. Obrigou também a uma pesquisa e descoberta de outras espécies e suas características, neste caso, com especial foco nas condições de luz, resistência à poluição, enraizamento e altura do fuste, visto tratarem-se de arruamentos ou praças.

Como primeiro projeto, colocou-me em contato com os parâmetros de apresentação do *atelier*. Regra geral os planos não têm legenda, ou seja, devem ser elaborados de forma a não necessitar de legenda. Isto exige uma leitura fácil e, simultaneamente, deve privilegiar a leitura

geral, especialmente ao cliente, que muitas vezes não está familiarizado com representações planimétricas.

2.2 MERCADO EDEKA, HILTRUP

ESPAÇOS EXTERIORES DO EDIFÍCIO COMERCIAL E RESIDENCIAL. CONCURSO PRIVADO LIMITADO. MAI 2012

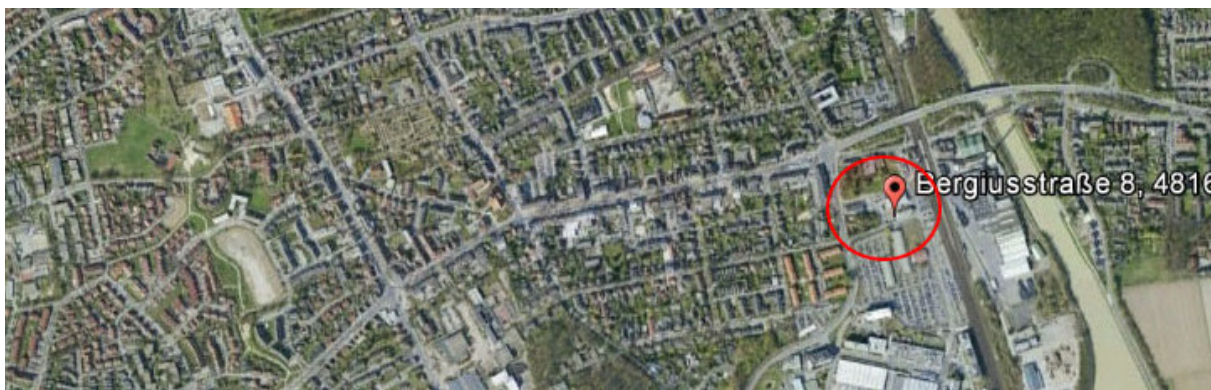


Figura 56 - Planta de localização da área de intervenção

2.2.1 LUGAR E PROGRAMA

O concurso para a aquisição de serviços foi lançado pela Stroetmann Grundbesitz-Verwaltung GmbH & Co.Kg. A área de intervenção encontra-se localizada entre o Canal Dortmund-Ems-Emden e a finalização Este de Markttalle (avenida) em Münster-Hiltrup. Adjacente a esta encontra-se a estação ferroviária e uma zona industrial de comércio de proximidade. Esta área encontra-se numa área de expansão que, pela proveitosa localização entre o eixo viário principal da cidade e a estação ferroviária, possui grande potencialidade de dinamização e acessibilidade. Esta oportunidade implica também a responsabilidade de não isolar este espaço. No plano de expansão desenvolvido pela cidade de Münster a área de intervenção contempla construções de múltiplos pisos com multifuncionalidades, estando incluídas a possibilidade de comércio, serviços, restauração e habitação que devem ser conjugadas em rácios sustentáveis e cujas fontes de emissões de gases poluentes devem ser consideradas. A proposta deve também considerar o acesso à estação ferroviária e pensar este eixo como um acesso fundamental da cidade.

Neste contexto, à equipa de arquitetos paisagistas coube a responsabilidade de elaborar o projeto de integração paisagística do edifício e espaços exteriores a pedido do *atelier* de ar-

quitetura Kresing Architekten.

Quanto a exigências específicas para o espaço exterior aberto era referido no programa a necessidade de um parque de estacionamento com capacidade para cerca de 150 viaturas, composto de lugares com dimensões de 2,50 x 5,00 m e acessos viários com 7,00 m no mínimo. Eram também exigidos 50 lugares de estacionamento para velocípedes, espaço para os carrinhos de compras e para descargas.

Quanto às especificidades da apresentação gráfica, para além das habituais normas de dimensões, escalas, organização, suporte e formato era ainda especificado que toda a apresentação deveria ser em escala de cinzas e sem grafismos ou padrões. Estas restricoes graficas tem por objetivo nivelar todas as propostas, de forma a que a apresentacao grafica nao pese tanto na decisao e dar destaque as solucoes de desenho.

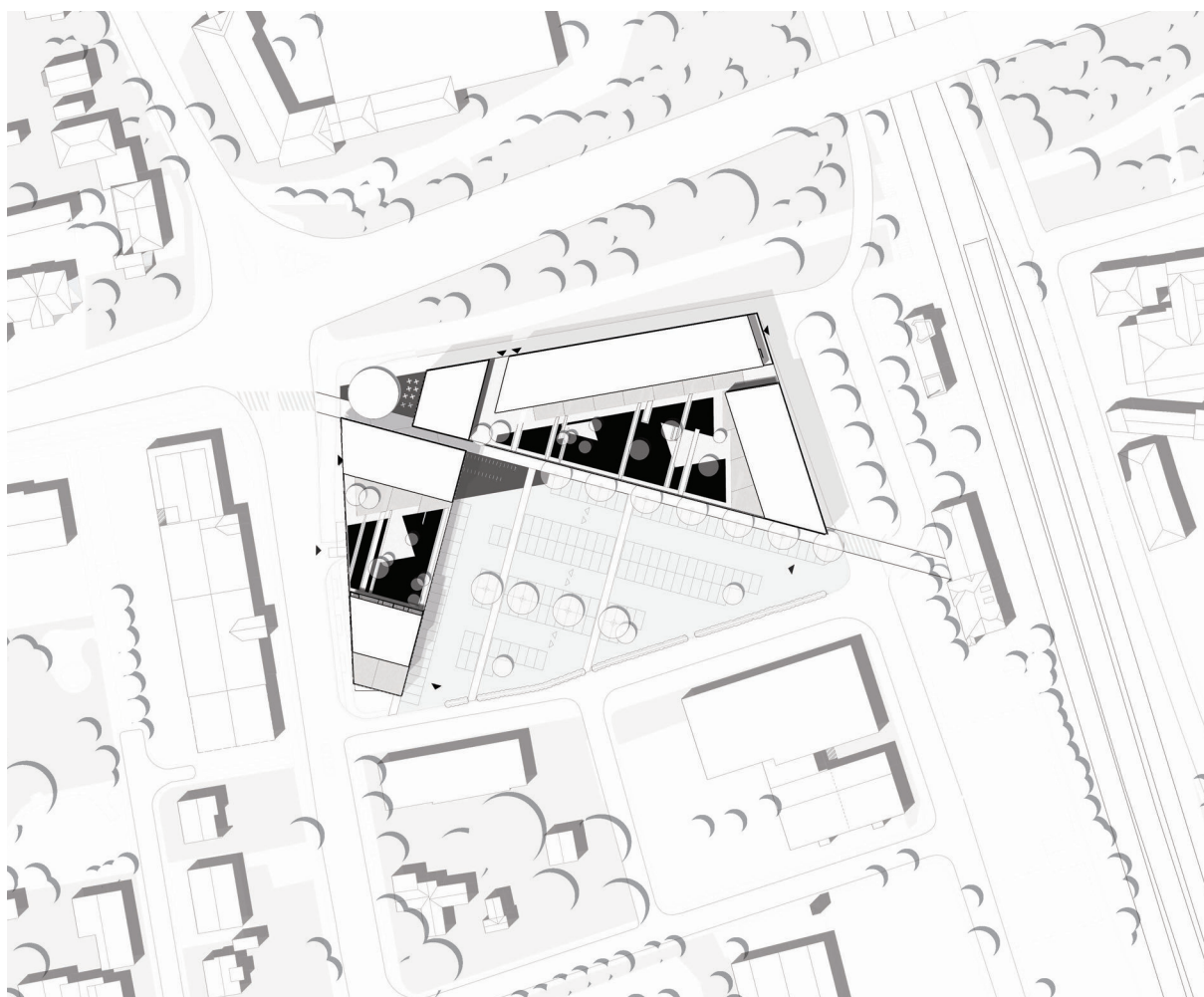


Figura 57 - Plano geral (escala original 1:500)

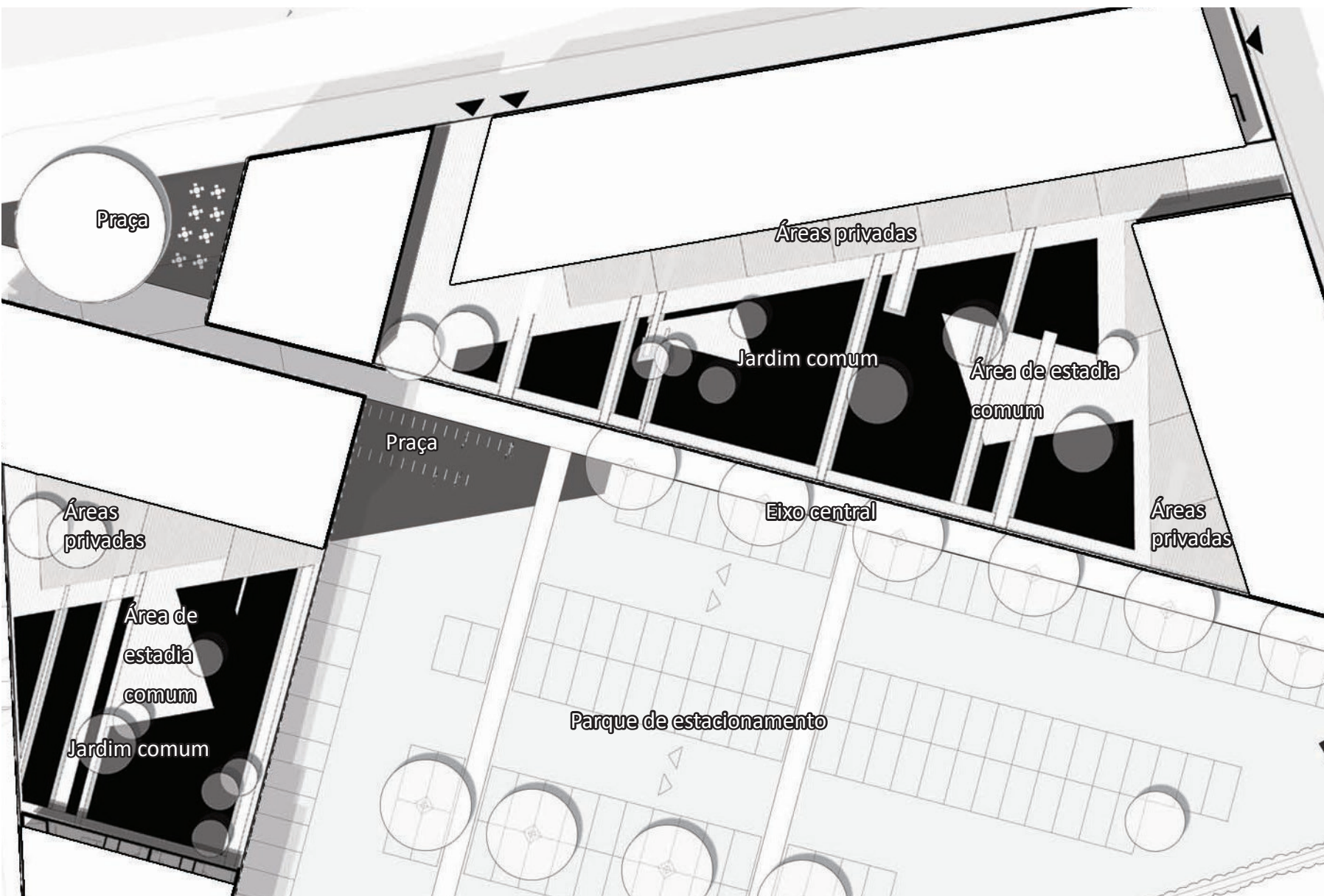


Figura 58 - Plano Geral. Escala 1:500

2.2.2 PROCESSO E PROPOSTA

Depois de analisados o programa da competição e os documentos relativos à arquitetura do edifício desenvolvi os primeiros esboços do conceito. Após várias experimentações e duas discussões com o coordenador, chegou-se finalmente ao que seria a base deste projeto. Criação de um eixo que atravessa o espaço na diagonal e criação de uma relação íntima com a área adjacente e que providencia acesso à estação ferroviária, integrando a movimentação pública e dinâmica social na área de intervenção; e criação de um foco na área das entradas dos edifícios. Depois de definidos os princípios fundamentais e as linhas gerais, dei então início ao desenvolvimento de estudos e esboços de alguns componentes separadamente.

O conceito base do projeto de arquitetura assentou na valorização do eixo. Surgiram assim dois edifícios com comércio no piso térreo e uma zona de habitação com um jardim comum aos residentes no primeiro piso. As entradas situar-se-iam no quadrante Noroeste do espaço, sendo realçadas por duas praças cuja forma criava uma relação com os terraços no primeiro piso, permitindo que da perspectiva dos habitantes destes apartamentos, houvesse uma inte-

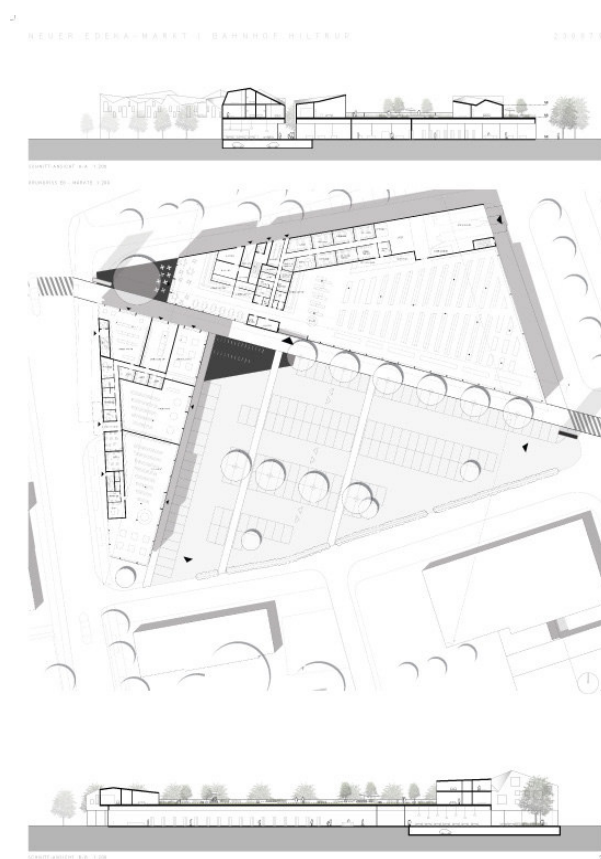


Figura 59 - Painel nº2, piso térreo (formato original: A1)

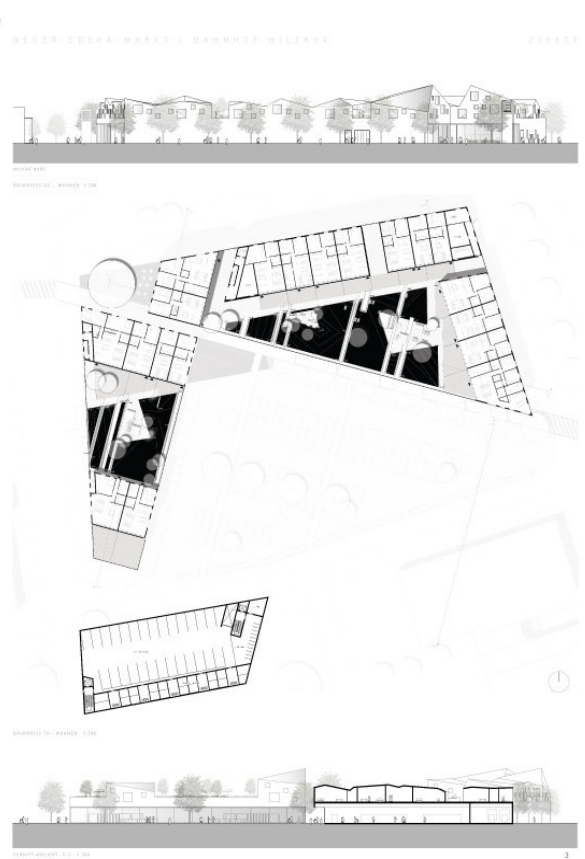


Figura 60 - Painel nº3, 1º piso (formato original: A1)

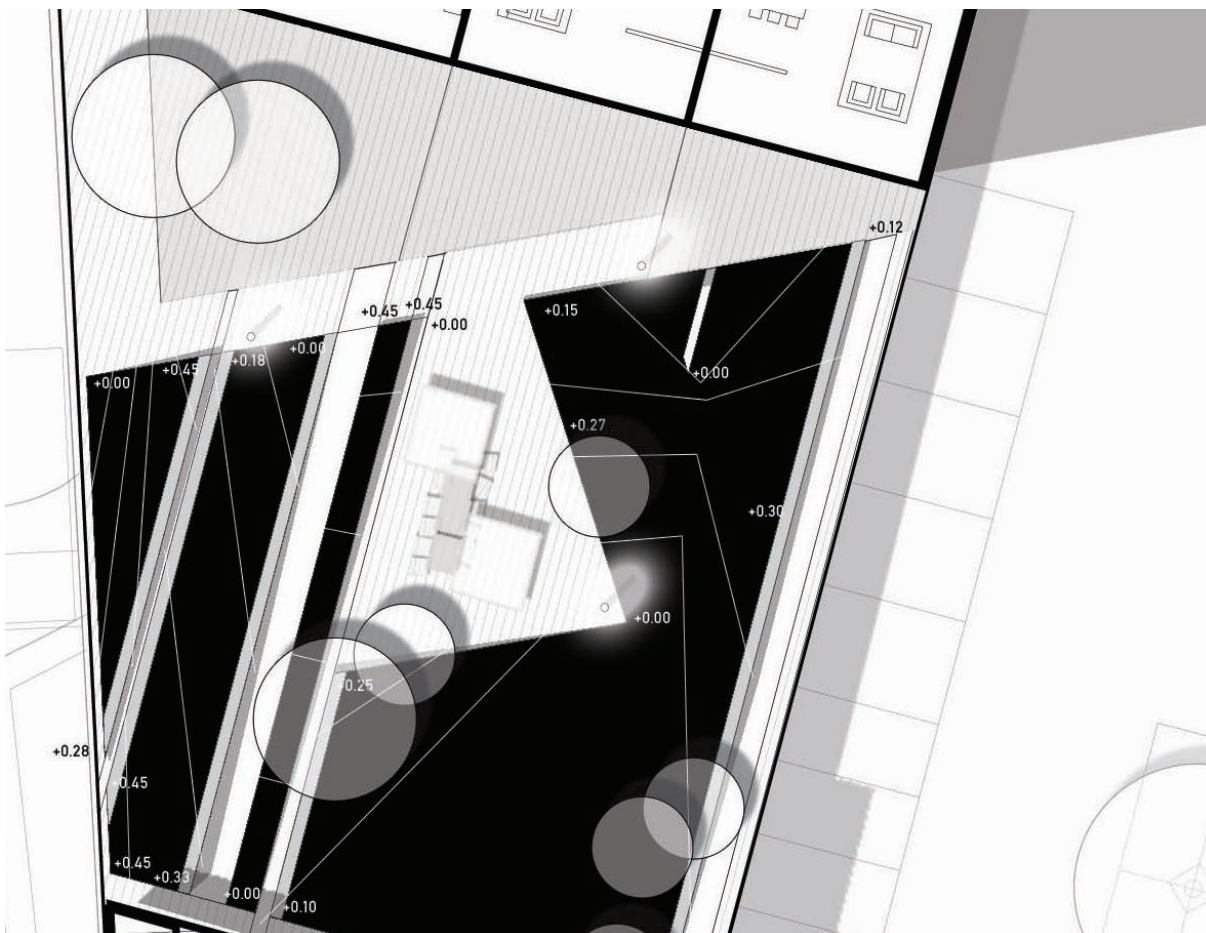


Figura 61 - Detalhe do Plano do 1º piso, terraço do edifício Oeste. Escala 1:200

gração visual com a envolvente. Estas praças proporcionam uma área de receção à zona comercial criando um pólo de vivência e interface com o interior. O eixo que polariza este espaço pretendia-se que fosse uma promenade agradável, de importância para a cidade, permitindo a circulação pedonal e ciclovária. Seria reforçado pelas fachadas dos edifícios, pelos alinhamentos de árvores no estacionamento e pelos acessos a este, que se desenhavam na perpendicular. Estes percursos criariam ritmo e facilitariam a conexão da área envolvente ao eixo central. Este ritmo repetir-se-ia em ambos os terraços também para facilitar o acesso, mas desta vez entre as entradas dos apartamentos e os diferentes espaços do jardim. Entre estes percursos, as áreas relvadas moveriam-se como plataformas rígidas, que se destacariam do nível do terraço e desenhavam os jardins comuns. O desnível entre os percursos e as plataformas fornece uma grande variedade de assentos e possibilidades de estadia. Como pontos focais de estadia comunitária nestas plataformas relvadas seriam recortadas áreas onde o *deck* de madeira se estende, equipamentos de jogo infantil. Mesas e ensombramento estariam assegurados

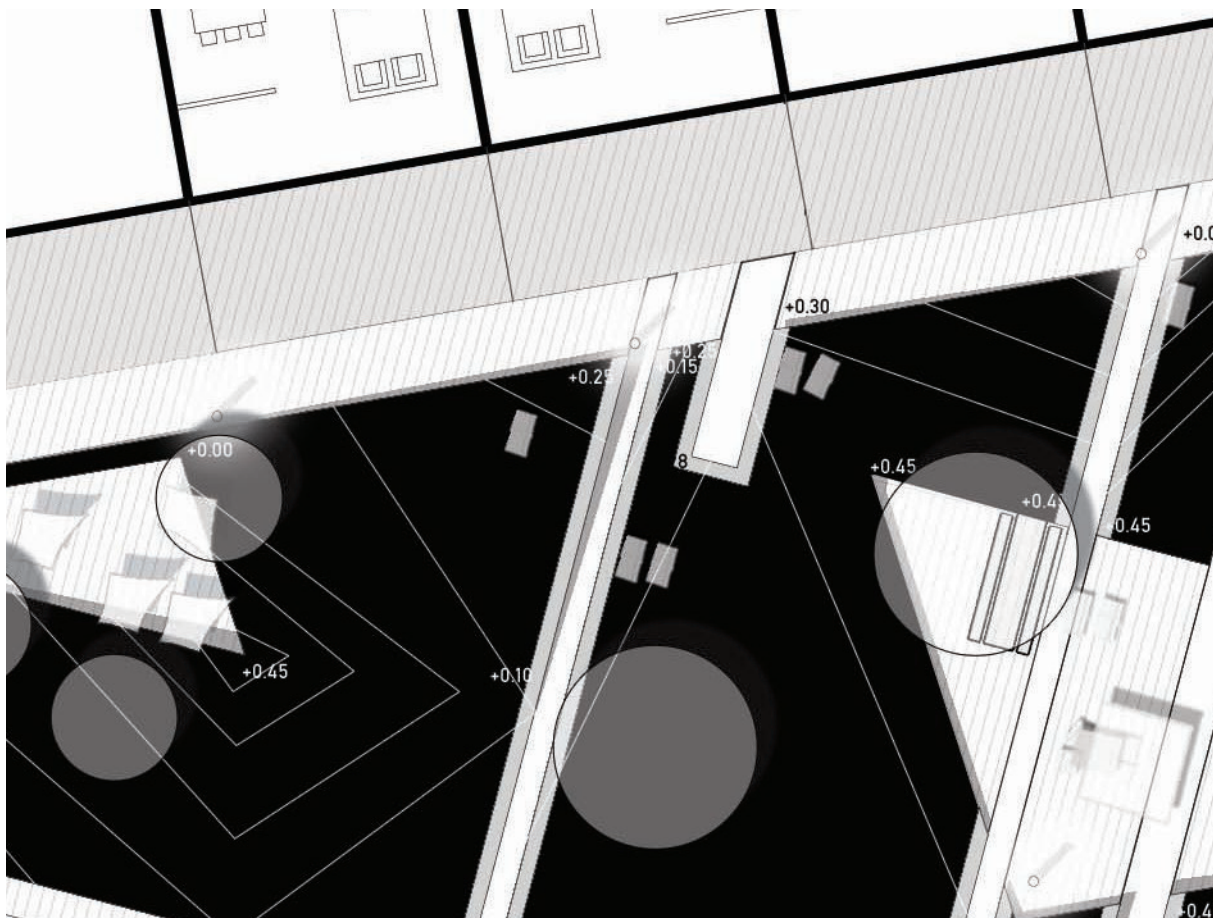


Figura 62 - Detalhe do Plano do 1º piso, terraço do edifício Norte. Escala 1:200

e pequenas árvores (*Amelanchier canadensis* e *Amelanchier laevis*) embelezariam pela sua forma esguia e particular e intensa floração branca.

O maior desafio a nível estrutural terá sido o estudo de organização do parque de estacionamento, no qual foram ensaiados os seus diversos componentes: disposição de lugares de ligeiros e especiais, velocípedes e carrinhos de compras, dimensionamento das vias de acesso, localização de entradas e saídas do parque, zona de cargas e descargas e forma das bolsas de vegetação. Este era um ponto fulcral para o cliente devido à existência de um supermercado. Devido à reduzida dimensão do espaço disponível, face às exigências do programa, decidiu-se assumir este parque de estacionamento como tal, de forma simples, crua e funcional. Adicionaram-se apenas alinhamentos de vegetação e percursos de acesso que reforçariam o conceito, descartando a hipótese de criar ambiências diferentes, a qual poderia resultar numa leitura caótica e confusa e comprometer a funcionalidade deste espaço. Foram então elaboradas diversas variantes de estrutura e organização do parque de estacionamento, focalizando os pontos de entrada das viaturas a Este e saída a Sul, requisitos de quantidade de lugares,

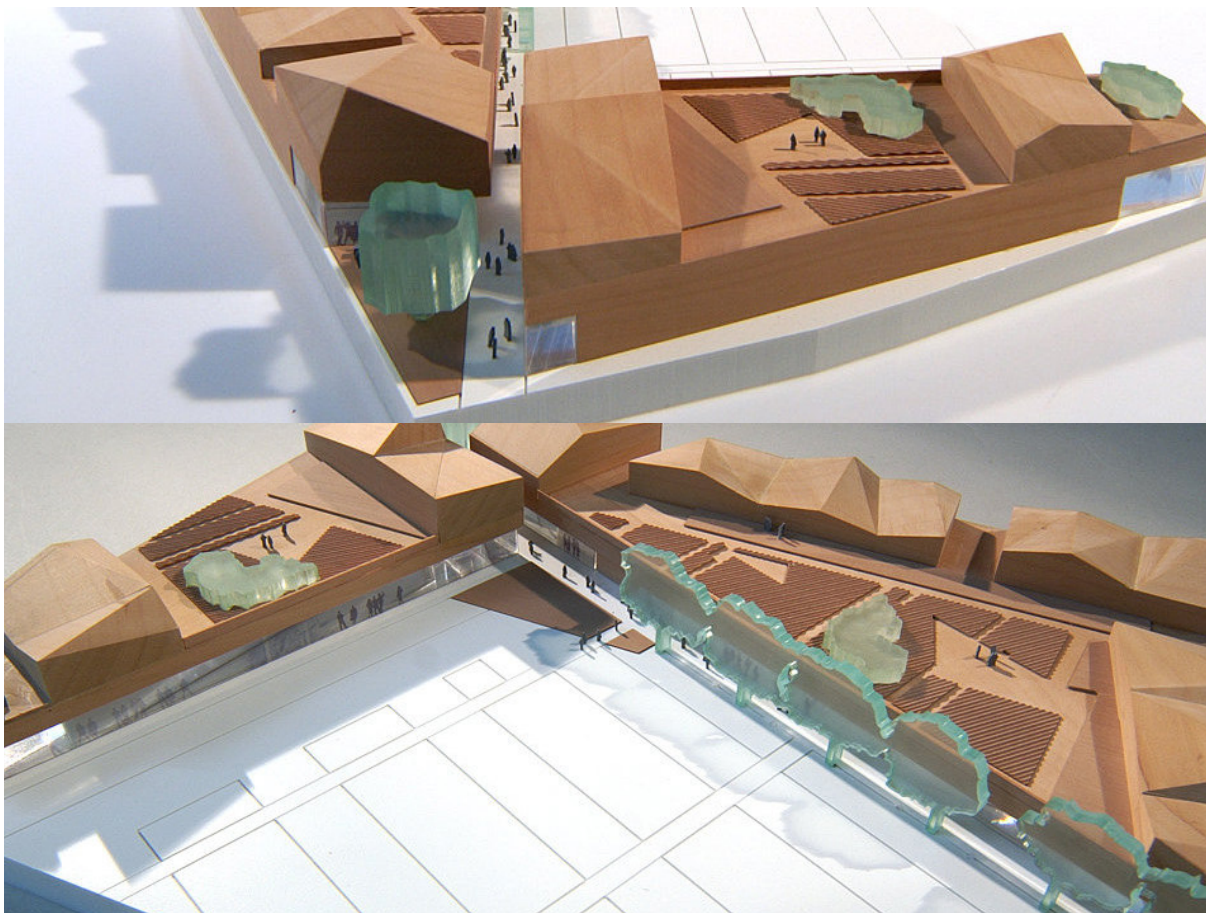


Figura 63 - Imagens do modelo da proposta

lugares para deficientes e para bicicletas, acessos aos edifícios e colocação ou não da vegetação. A consulta com um colaborador do *atelier* especialista em parques de estacionamento permitiu uma escolha mais conhecedora e real.

O lote definia bem a área de projeto, mas a fronteira com a envolvente era pouco clara, visto ser necessário integrar uma solução de tráfego e estacionamento, assegurar o acesso à estação ferroviária e afirmar a ligação deste espaço à rua principal Markttalle. Foram então integrados um prolongamento do eixo que extravasa os limites do lote, altera o desenho do tráfego e continua até à estação, e um prolongamento para Noroeste que se transforma em passadeira e assegura o acesso ao espaço de quem vem da avenida.

No desenho das coberturas (terraços do 1º piso), e a acrescentar às preocupações de um projeto de um espaço comum, por sua singularidade, uma série de condicionantes foi tida em conta, tais como: volume de terra possível de ser suportado pela estrutura do edifício, vegetação possível pela espessura e volume de terra, forma de disposição da vegetação pelas restrições na construção do espaço, faixas de proteção e limites necessários a acessos de se-

Tendo em conta o carácter privado dos espaços localizados nas coberturas foi tomado como objetivo essencial criar zonas comuns e de encontro, aprazíveis e propiciadoras de contato entre os habitantes. Tomando em consideração a necessidade generalizada dos potenciais compradores destas habitações de ter uma área privada no terraço, foram reservadas pequenas áreas de estadia privadas adjacentes às fachadas dos apartamentos, as quais deveriam apresentar áreas equivalentes entre elas, por forma a não favorecer uns apartamentos em detrimento de outros. O seu enquadramento e interação com o desenho geral do projeto foi, no entanto, uma premissa fundamental na coesão do espaço. Desta forma o acesso principal às habitações é realizado entre estes espaços privados e a área relvada comum. Os percursos fazem a ligação direta das entradas dos apartamentos ao jardim, assinalando e reforçando a ligação exterior/interior.

[illegible]

Relatório de Estágio . Inês Nunes . Mestrado 2010-2012

2.2.3 CONSIDERAÇÕES PESSOAIS

Competições proporcionam projetos com maior criatividade sendo também os que maior prestígio trazem aos *ateliers* pela liberdade criativa que lhes é própria devido à não existência de debate com o cliente resultando, geralmente, em desenhos mais arrojados.

São também, regra geral, os trabalhos com uma janela temporal mais curta exigindo uma enorme dedicação e gestão de tempo. Neste trabalho, a minha capacidade de organização e priorização foram postas à prova considerando que, desde o início do projeto até à entrega, existia apenas uma semana de produção.

Face à pequena dimensão do projeto, ao facto de existir já uma coordenação do mesmo por parte da equipa de arquitetura e, sendo uma competição de *design*, não exigir demasiados conhecimentos técnicos ou suas especificações na apresentação, a tarefa de desenvolvimento deste projeto foi-me atribuída. Considero que a participação e execução deste trabalho foi uma grande prova de confiança e simultaneamente, um pequeno teste à minha capacidade de autonomia e responsabilidade. Associado a isto, para além do desenvolvimento de capacidades conceptuais e gráficas, este trabalho fomentou e demonstrou-me a importância da gestão de tempo e da existência tarefas pensadas.

Os estacionamento apresentam-se muitas vezes como uma dificuldade pelo seu carácter e normas restritas que dificultam a criação de um espaço agradável e a criação de ambiências ou funcionalidades diferenciadas. Este projeto permitiu-me explorar a temática dos parques de estacionamento colocando-me em contato com as regulamentações existentes para este tipo de espaços.

Durante o processo de desenho, a comunicação com os responsáveis pelo projeto de arquitetura foram recorrentes sendo o envio de esboços e *feedback* constantes. Para que as duas disciplinas trabalhem em conjunto é necessário haver flexibilidade e disponibilidade de ambas as partes, bastante presente nesta relação, e em particular entre *ateliers* que me agradou bastante, assim como uma surpreendente atitude positiva e reconhecimento relativamente ao trabalho por nós desenvolvido.

O último desafio pessoal deste projeto surgiu na elaboração da estimativa orçamental, tarefa para a qual não tinha experiência e especialmente dificultada pela língua. Foi também nesta

fase que me deparei com a interessante (e abismal) diferença de custos de construção entre um mesmo elemento colocado na área envolvente do edifício ou na cobertura verde, devido maioritariamente a custo especiais de transporte e construção por se encontrar no topo de um edifício.

2.3 FAMILIENFREUNDLICHE INNENSTADT, GLADBECK

(CENTRO AMIGO DA FAMÍLIA) ZONA PEDONAL. LPH1 E LPH2. MAI-JUL 2012

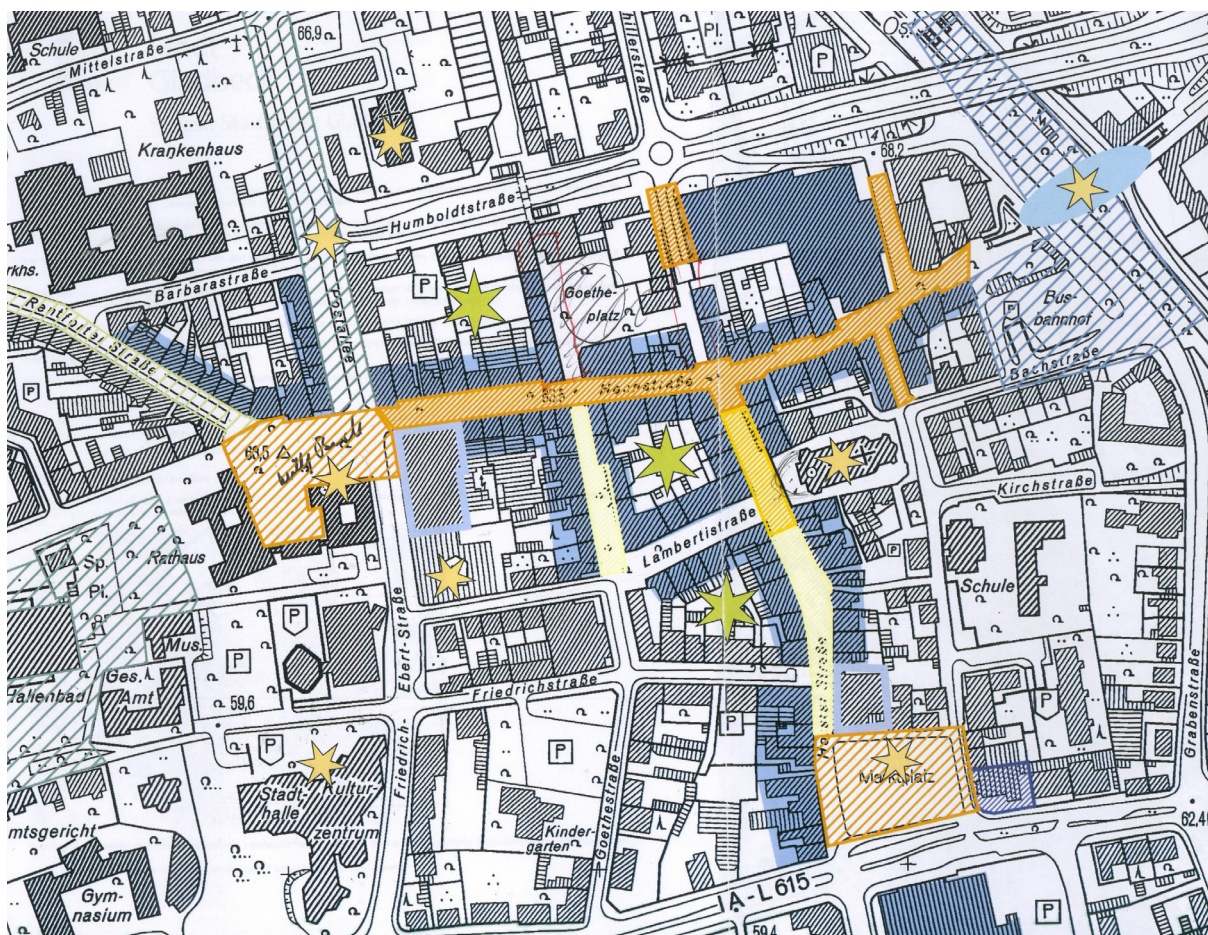


Figura 65 - Planta com a área de intervenção prevista no programa do projeto A1 (áreas a laranja e amarelo)

2.3.1 LUGAR E PROGRAMA

Gladbeck desenvolveu-se apoiando-se maioritariamente na indústria mineira de carvão, fazendo parte de um grande complexo de cidades que se expandiram na era industrial, formando um emaranhado urbano, sem limites definidos, entre cidades. Terminada esta atividade, assim como muitas cidades nesta área, Gladbeck tem-se vindo a reinventar, numa batalha para manter a sua população, atualmente com mais de 77 mil habitantes.

O programa de requalificação de áreas pedonais de Gladbeck, financiado por fundos europeus para o desenvolvimento regional, consiste num conjunto de projetos para diferentes áreas. A cidade abriu concurso de referências (de projetos realizados pelo *atelier*) para aquisição de

serviços do projeto A1 (Fig.65), sendo estes concedidos ao *atelier* RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten. Os objetivos deste projeto eram então: criação de atratividade no centro da cidade para todos os grupos etários e camadas sociais e fortalecer o sector de comércio e a área residencial.

A área de intervenção localiza-se no coração da cidade e é a zona pedonal que conecta as praças e ruas principais da cidade. Os edifícios que definem estas ruas são quase na sua totalidade comércio ou restauração no piso térreo e habitação nos restantes pisos (3 a 6). Esta zona abrange várias ruas de circulação pedonal intenso e praças com alguma importância na estrutura da cidade, fomentando uma forte proximidade e uma relação com a população residente. Atualmente a zona pedonal de Gladbeck é vivida de forma polarizada. A vivacidade das ruas principais, Hochstrasse e Hochter Strasse, contrasta com o esvaziamento de utentes nas outras pequenas ruas. No entanto, este fenómeno resulta numa sobreocupação que se demonstra caótica pelo choque entre a elevada densidade de utentes e a grande quantidade de elementos que os estabelecimentos comerciais colocam na rua.

Os cruzamentos e as próprias ruas que compõem este espaço apresentam uma grande homogeneidade formal, que se reflete numa monotonia de ambiências.

A área de intervenção, apesar de ter sido requalificada há relativamente pouco tempo (sensivelmente 30 anos) apresenta sinais de decadência, resultado de uma despreocupação geral, visível no mau estado do pavimento e nos desagradáveis remendos que o tentam compor. A área de intervenção está subdividida em secções de acordo com diferentes fases de construção e tipo de intervenção. ‘Familienfreundliche’ (amigo da família) é o nome deste projeto e o derradeiro objetivo do desenho do espaço. A proposta deverá instigar a função comercial, fomentar a estadia, e considerar os visitantes e os habitantes, dando especial atenção às exigências dos diferentes grupos etários. Deve não só cumprir os critérios funcionais, mas criar uma nova face que confira carácter ao espaço. Nas praças a criação de atmosfera, habitats e imagens são objetivos orientadores. Devem, no entanto, acomodar funções a elas específicas, tais como eventos e mercados.

Uma das questões referida nos documentos de intenções da cidade de Gladbeck foi a criminalidade, com maior expressão na zona sul da área de intervenção, sendo este fator determi-

nante no desenho.

A pedido da cidade, análises e diagnósticos extensivos foram previamente elaborados por outra entidade sobre a estrutura pedonal do centro da cidade, e que definem princípios de abordagem a estes espaços. Das mais diversas recomendações e indicações acerca de sinalética, dimensionamentos e estruturação recomendadas, destaca-se o ênfase na acessibilidade e a intenção de criar uma cidade sem barreiras para pessoas de mobilidade reduzida.

Estava também já elaborado o projeto C3 - conceito de iluminação com foco nos edifícios de especial importância. A igreja, a Câmara Municipal e a Praça do Mercado, compreendidos na área de intervenção, são abordados neste projeto, com focos de iluminação azul da fachada dos edifícios.

No departamento de áreas verdes da cidade havia já uma proposta para este projeto, a cidade decidiu no entanto recorrer a concurso na procura de um *atelier* exterior e uma melhor e mais completa solução.



Figura 66 - Pannel nº1, Plano geral (Dimensão original 1400 x 1000mm)

2.3.2 PROCESSO E PROPOSTA

Os limites da área de intervenção estavam à partida muito bem definidos no programa. No entanto, por sugestão dos representantes da cidade e/ou pela nossa necessidade de desenho, pequenas áreas foram acrescentadas, não estando incluídas, portanto, no orçamento da União Europeia. Também por nossa iniciativa e depois por incentivo da cidade, o projeto na Marktplatz ultrapassou as intervenções pontuais previstas no programa e a Goetheplatz foi pensada como parte integrante do projeto. A realização destas áreas ainda está sujeita a confirmação. Fica, no entanto, a forte recomendação através do desenho, da sua importância para a integração do projeto no restante tecido urbano.

Apesar do avantajado orçamento para a construção da obra, a cidade de Gladbeck é relativamente pobre e maioritariamente não gere o seu dinheiro (tarefa tomada pelo governo regional). Esta foi portanto uma restrição base no desenho do espaço, que deveria necessitar do mínimo de manutenção possível.

A fim de aferir qual o estado de conservação do espaço aberto público e como este era utilizado, assim como quais os pontos fortes e os pontos fracos dos dois bairros e como este espaço poderia ser requalificado, iniciou-se o processo de análise e diagnóstico durante o qual se efetuaram visitas ao local, se consultaram os documentos fornecidos pela Câmara Municipal e outros relativos à área em questão. Nestas visitas a quantidade de entradas para a rede subterrânea existente destacou-se pela sua forte presença visual. Esta situação veio a ser confirmada na compilação de dados e na elaboração do plano de levantamento das infraestruturas. A enorme quantidade de concessões, a sua implantação e traçado limitou, à partida, as possibilidades de desenho pelo forte condicionamento de plantações e fundações.

Ao dar início ao processo criativo deparámo-nos de imediato com o pedido da cidade, que constituiu também o tema do projeto: ‘familienfreundliche’ (amigável da família). Este era um conceito algo vago e ambíguo e um desafio extremamente interessante. Considerámos que deveria ser convidativo para toda a família, proporcionando espaços e atividades direcionadas para as diferentes faixas etárias.

Numa primeira abordagem definiu-se desde logo a criação de espaços diferenciados para estadia e circulação nas ruas. Os espaços de estadia estariam presentes de forma contínua para dar resposta à intensa procura atual, para criar maior interação com as restantes funções e possibilitar a criação de pequenos e mais variados espaços

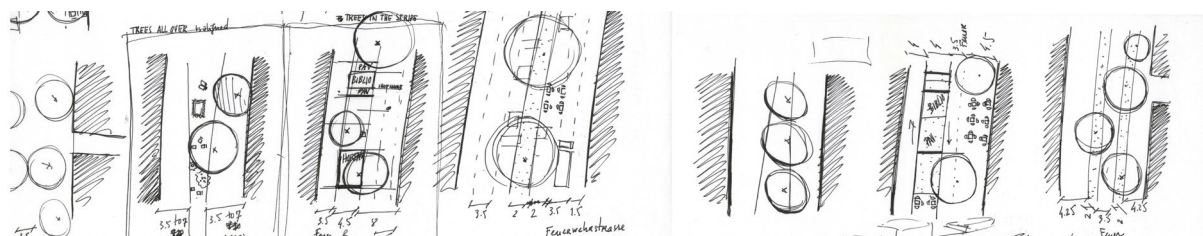


Figura 67 - Esquícios do primeiro estudo de estruturação dos arruamentos

Este foi o princípio que, juntamente com as indicações programáticas, serviu de base para o desenvolvimento de conceito e experimentação de estruturas. Três estudos criativos sobressaíram pelo interesse concetual e foram colocados na mesa, apresentando três abordagens bastantes distintas. (fig.68)

A- Uma carpete que se estende sobre as ruas e contém em si todas as funcionalidades e atividade, integrando as árvores existentes.

B- Marcação, com carácter sugestivo, da área de estadia no pavimento, onde se encontraria mobiliário facilitador de carácter móvel. A possibilidade de construir e adaptar o seu pedaço de casa ao ar livre.

C- Dois níveis para duas funções. A circulação sobre uma rua depurada e sem obstáculos. Áreas de estadia intimistas elevadas em plataformas adjacentes às árvores existentes.

Após discussão e tomando em consideração o carácter algo conservador de Gladbeck e a necessidade de estrutura no espaço, foi desenvolvida a opção A, a qual foi apresentada na primeira reunião com os representantes da cidade. (fig. 69-71)

Satisfeitos com o conceito, a discussão debruçou-se maioritariamente sobre aspetos específicos do desenho. No entanto, uma certa incoerência entre as intenções reveladas no programa e os desejos dos representantes da cidade se fez notar. Um choque entre as utopias imaginadas para um futuro distante e a prática do presente. A maior discrepância revelou-se entre a ideia programática de criar uma grande variedade de 'espaços verdes' e a vontade expressa

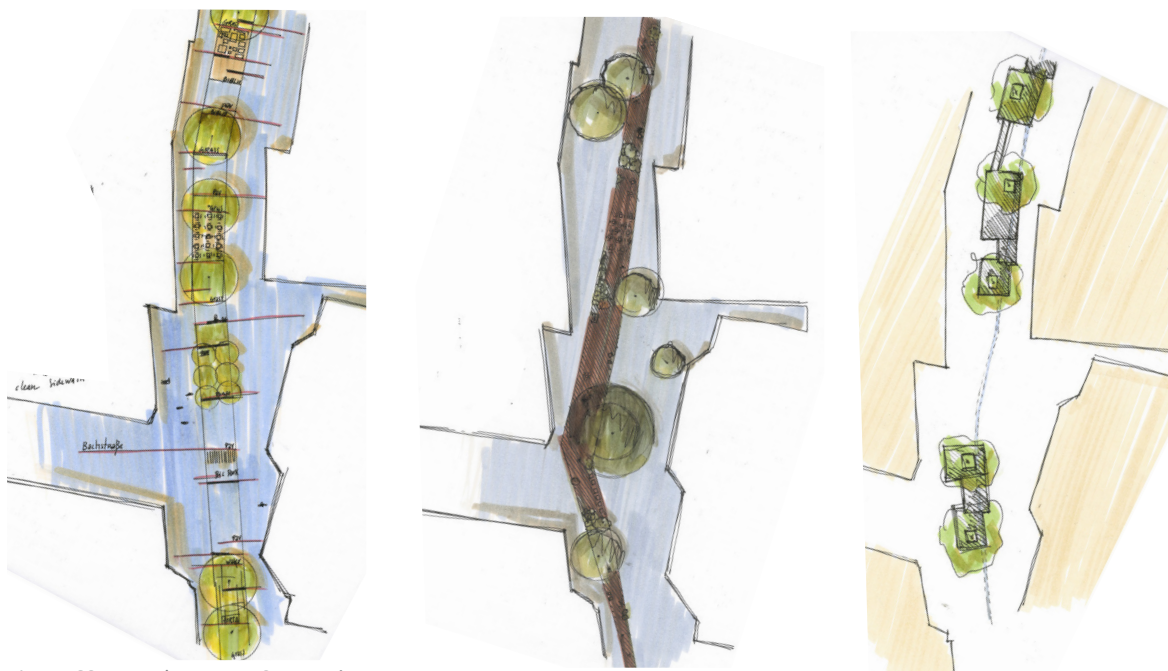


Figura 68 - Estudos A, B e C respetivamente

pelos representantes de possuir uma rua de imagem urbana, a acrescentar à incapacidade de manutenção. Os pictogramas temáticos da apresentação permitiram e ajudaram a sistematizar a discussão das necessidades e problemáticas específicas do espaço. Relativamente aos princípios de projeto, o cliente expressou interesse em destacar as praças. Foi-nos ainda pedido o desenvolvimento de soluções para a Goetheplatz, atualmente esquecida e deserta, e que a intervenção na Marktplatz fosse o mais pontual possível assegurando, contudo, a sua dinamização, aspeto estético, capacidade de acolhimento do mercado e possível estacionamento temporário.

Desenvolvemos então um *design* alternativo que contrasta as ruas depuradas com o ênfase



Figura 69 - Segmento do plano da primeira apresentação



Figura 70 - Ambiência da rua (primeira apresentação)



Figura 71 - Ambiência da Marktplatz (primeira apresentação)



Figura 72 - Opções prediletas do estudo para a Marktplatz. Variantes de disposição do estacionamento temporário, das baracas para o mercado semanal, do elemento de água e de alguns espécimes arbóreos (escala original 1:200)

nas praças. Ambas as hipóteses foram apresentadas num segundo encontro com o cliente, juntamente com o estudo de estacionamento para a Marktplatz (fig.72). Decidiu-se então, devido à insistência do cliente, criar uma versão final que sintetizasse as duas hipóteses, na qual o conceito se mantém para as ruas conjugando o seu desenho apresentando na 1ª hipótese e o das praças da 2ª hipótese.

Apesar da fácil confluência de conceitos, a junção das duas propostas representa um risco de excesso de informação e exigiu uma maior atenção ao pormenor, de forma a assegurar que todos os elementos tomassem parte nas linhas conceptuais e não representando ruído. Requeria então um desenho multifuncional das estruturas que compunham o espaço, para que o número de volumes na rua fosse reduzido aos que realmente definiam marcos, espaços e ambiências. Desta noção surgiram combinações como o pórtico/ponto de iluminação/vitrine

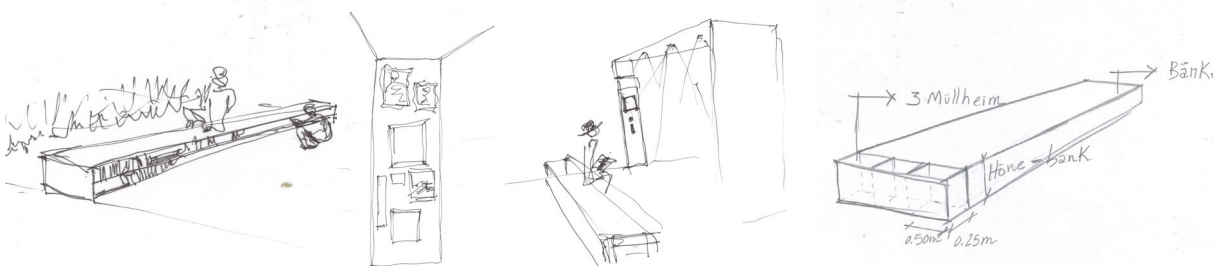


Figura 73 - Esquícios de elementos que compõe o espaço (Banco-biblioteca; vitrine no interior do pórtico; pórtico com iluminação, centro de informação e wiFi integrados; caixotes de lico adjacentes a bancos)

de exposição/ponto Wifi, banco/biblioteca ou ranhura de drenagem/remate de pavimentos; e soluções de materialidades concordantes. (fig.73)

Uma carpete que desenha uma comprida sala de estar pública. E nesta, o mobiliário necessário à estadia. Este é o conceito base do projeto (fig. 74). Respondendo ao atual problema de circulação labiríntica e imagem caótica dos elementos que povoam a rua de forma aleatória, pretende-se definir dois tipos de espaço-base. Um de estadia, dedicado aos habitantes da

zona e a todos os que por ali queiram 'ficar' e desfrutar do cenário; e um de circulação, com capacidade para assegurar a rua como via de comunicação e permitir uma circulação cómoda.

A barreira entre estes dois espaços não é física, é sim, visualmente marcada através de diferentes ambiências, ou seja, pelo desenho e materialidade dos pavimentos e pela disposição de elementos de apoio. A acessibilidade é uma premissa fundamental do projeto devido ao destaque oferecido a este assunto pelo cliente e, sobretudo, pelo carácter público e pela funcionalidade a desempenhar ao serviço de toda a comunidade enquanto via de comunicação e circulação central. A área de circulação é, então, completamente depurada de elementos e na área de estadia apenas sobressaem os bancos que se desenham na perpendicular, permitindo a livre circulação e fácil cruzamento da rua. Um tema comum a todo o espaço é o 'mobiliário como corpo'. Este limita e formaliza o espaço, integrando a superfície da 'carpete' de estadia. O mobiliário (integrado) ajuda a estruturar a composição espacial e a compartimentar áreas funcionais.

A zona pedonal é assumida como corpo que resulta da articulação das suas partes, ruas e praças, proprietárias de capacidades e potenciali-

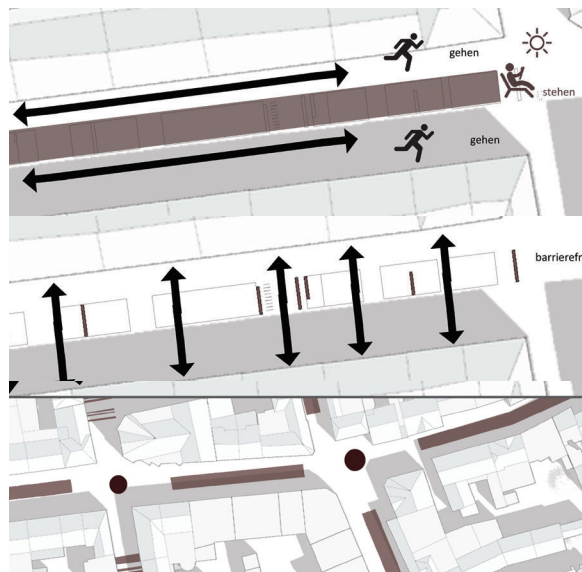


Figura 74 - Princípios base da proposta: ir/estar, sem barreiras, praças



Figura 75 - Função dominante das ruas



Figura 76 - Organização do espaço: hierarquia dos arruamento e entradas

dades várias. Foi então estabelecida uma hierarquia para as ruas e praças que compõe este corpo, atribuindo funções correspondentes à vocação destes espaços e definindo estruturas que as suportem. Partindo de um mesmo princípio são desenvolvidas variações do desenho para três níveis de arruamentos (fig.74). As principais entradas no espaço são bem demarcadas por quatro grandes pórticos, evidenciando o carácter pedonal do espaço e uma nova ambiência, e os acessos secundários são simbolicamente marcados por pequenas tartarugas de pedra (repetição de um elemento já presente no espaço).

A espinha dorsal deste corpo é a Hochstraße que se destaca pela posição central e intensa função comercial. Esta rua facilita a ligação entre as duas entradas principais do espaço e as restantes ruas, sendo portanto a rua com maior intensidade de tráfego. A circulação é favorecida pela existência de uma delineada área de estadia que acentua as linhas da rua e comporta em si todos os elementos que possam representar um obstáculo ao trânsito pedonal. A carpete de estadia contém em si zonas de esplanada, valorizando a restauração como atividade essencial à vida da rua, bancos e bombas de água manuais, simultaneamente pontos de frescura e jogo para os mais novos; elementos que proporcionam apoio, essenciais ao desfrute do espaço. Reforçando o carácter comercial, faixas de metal incrustadas no chão indicam as diferentes lojas ao transeunte e criam ritmo à passagem.

As Hochter Straße e Schillerstraße constituem a segunda categoria de arruamentos, a qual é caracterizada como passeio de lazer, combinando variados espaços de encontro e circulação. A largura da rua permite conciliar estas duas funções, não comprometendo a sua qualidade. A carpete de estadia, aqui listada, concebe portanto a existência de floreiras elevadas, desenhadas pelo destaque de duas listas do pavimento. Estes elementos repartem a comprida carpete em áreas mais íntimas e geram longos assentos de variadas alturas.

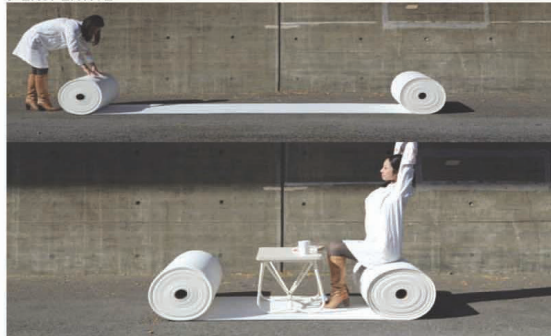
A terceira categoria inclui ruas secundária que não desempenham um papel determinante na rede de acessos deste corpo. Atendendo ao seu atual uso como fraco suporte de circulação e atmosfera calma e acolhedora, potenciada pelo rácio comprimento/largura, pretende-se privilegiar a permanência, em toda a área, destes arruamentos. Canteiros semelhantes aos da categoria anterior, de dimensões variáveis povoam esta carpete listada, quebram a direcionalidade das ruas e criam subespaços. Já que esta categoria abarca várias pequenas ruas,



PLAN



PERSPEKTIVE



REFERENZEN - STRASSE UND BAND



REFERENZEN - ELEMENTEN

Figura 77 - Painel nº2, arruamento tipo 1 (Hochstrasse)

R



PLAN - HOCHTER STRASSE



PERSPEKTIVE - HOCHTER STRASSE



REFERENZEN - ELEMENTEN

Figura 78 - Painel nº3, arruamentos do tipo 2 (Hochter Strasse)



PLAN - GOETHESTRASSE



PERSPEKTIVE - BACHSTRASSE



REFERENZEN - ELEMENTEN

Figura 79 - Painel nº4, arruamentos do tipo 3 (Goethestrasse, Bachstrasse e Kolpinstrasse)

pretende-se nelas salientar plataformas de receção direcionadas para diferentes faixas etárias. Tirando proveito da localização de um dos bares de maior afluência na rua, e da ligação direta à área mais movimentada (início da Hochstraße) da zona pedonal - a Goethestraße quer-se o pólo de receção da camada jovem. A Bachstraße potencia o acolhimento de crianças pela calma vizinhança, conexões próximas seguras e colocação de bombas de água manuais. E por último, a Kolpingstraße, adjacente ao centro de dia e Lar de 3ª idade de Gladbeck e à praça do City Center, será mais chamativa para terceira idade, pela presença de árvores de fruto e pela possibilidade de observar a agitação da entrada do centro comercial (City Center).

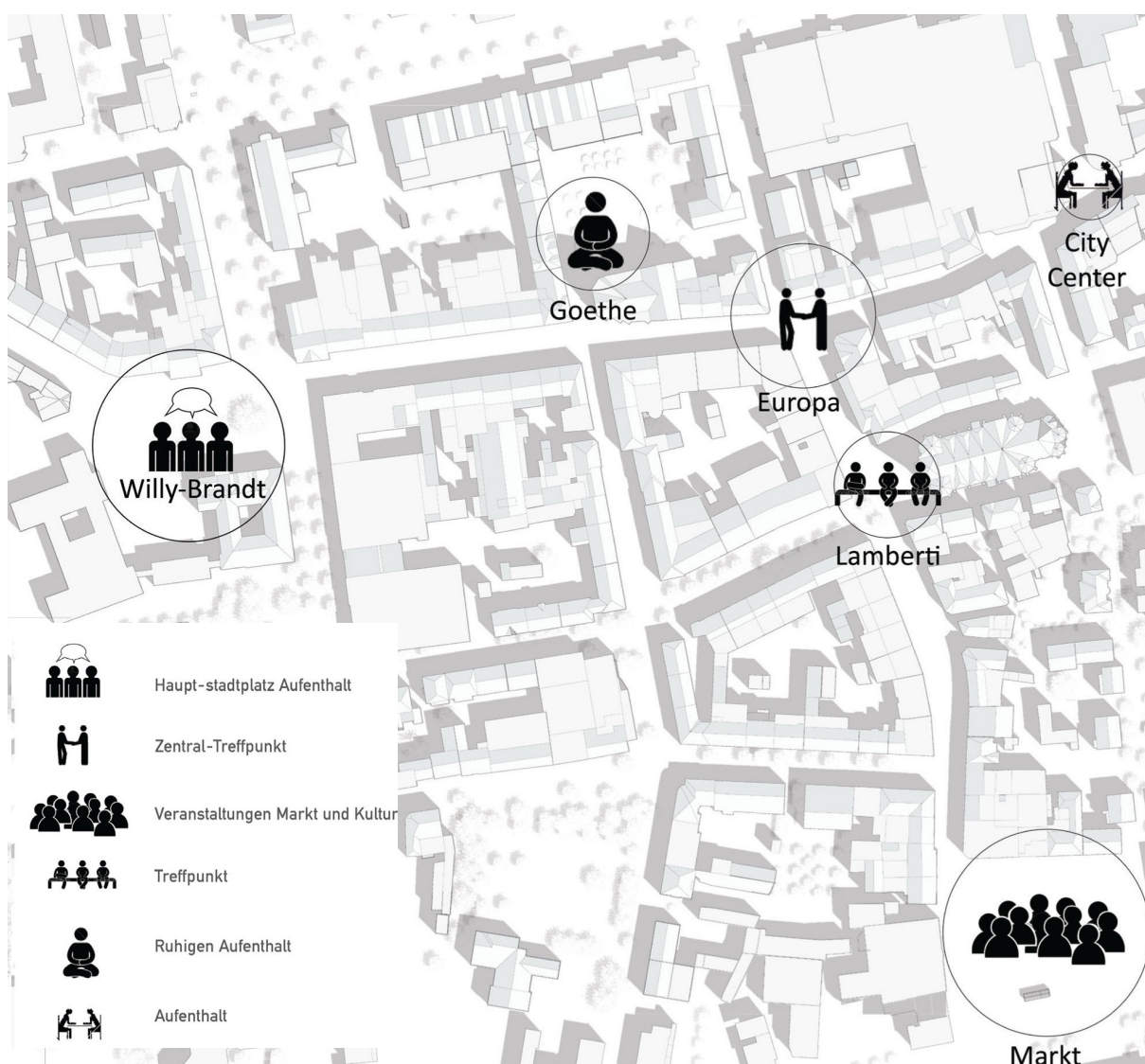


Figura 80- Hierarquização e funcionalidade dominante das praças

Constituindo-se como articulações deste corpo que é a zona pedonal, as praças funcionam como pontos polarizadores e de encontro (Fig.80). Grandes círculos concêntricos marcam e anunciam a chegada a estes espaços que quebram o ritmo listado da restante área pedonal.

Bancos circulares estabelecem uma nova ambiência e acolhem encontros de pequenos grupos ou simplesmente providenciam confortáveis pontos de vigia, especialmente apreciada pelos habitantes seniores.

A ligação Oeste da zona pedonal com o restante tecido é assegurada pela continuidade da faixa de pavimento base através da Praça Willy-Brandt e dos canteiros floridos na rua Postallee e na praça, que fazem a conexão visual com a entrada do espaço de intervenção.



Figura 81- Detalhe do plano geral, entrada Oeste/Willy-Brandt Platz esc.1:500

A praça Willy-Brandt é de importância central para a cidade, sendo onde se localiza a Câmara Municipal e os cafés de maior renome na cidade. As alterações são apenas pontuais, como referido no programa, visto que tinha sido renovada há pouco tempo.

A Europaplatz marca o coração da área, ponto de passagem obrigatório e por isso ponto de encontro central, que é sinalizado como tal. Um majestoso candelabro pende no centro, sobre a estereotomia circular do pavimento que reforçando, também, a centralidade do espaço. Deste, um recetor e projetor projeta no chão o texto que pode ser enviado por mensagens de telemóvel (Fig.83).

Seguindo pela *Hoschter Straße*, frente à igreja de S.Lambertii abre-se uma nova praça (Lambertiplatz Fig.84). Uma praça de encontro, a zona de estadia principal da área pedonal. Possui uma localização privilegiada central, uma agradável envolvente, grandes espécimes arbóreos e é ponto de chegada do elemento de água da rua Lamberti. A escadaria recuada da igreja

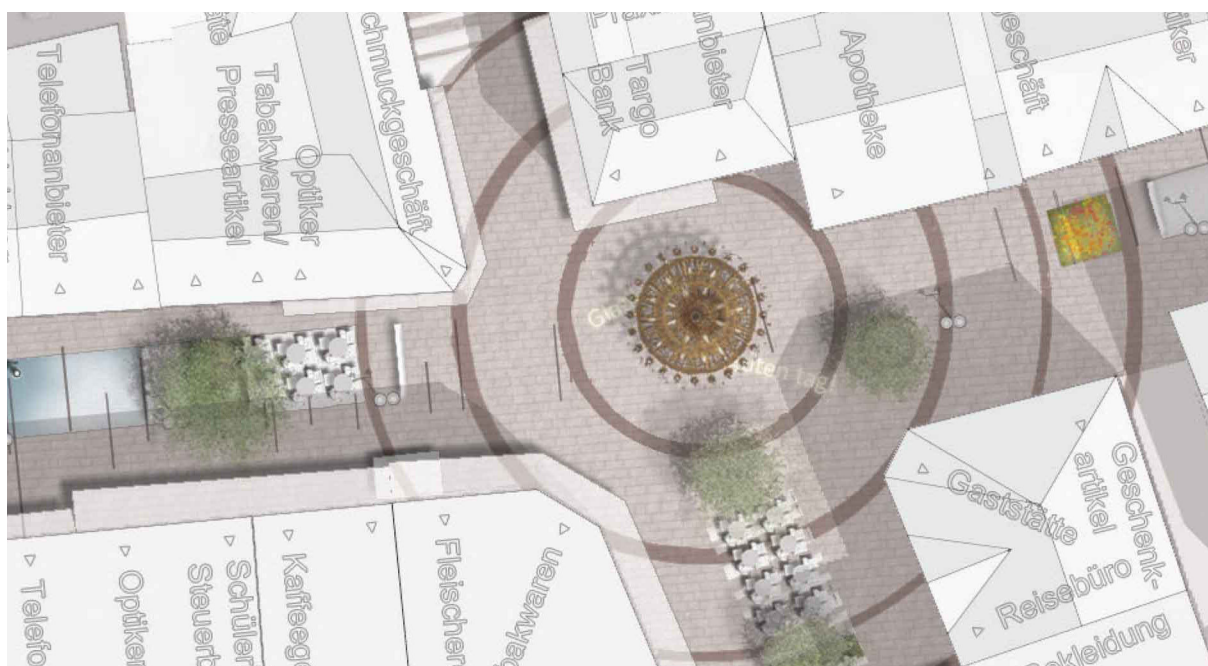


Figura 82- Detalho do plano geral, Europaplatz esc.1:500



Figura 83- Referências de elementos propostos para a Europaplatz (Recepção e projecção de SMS e Candelabro)

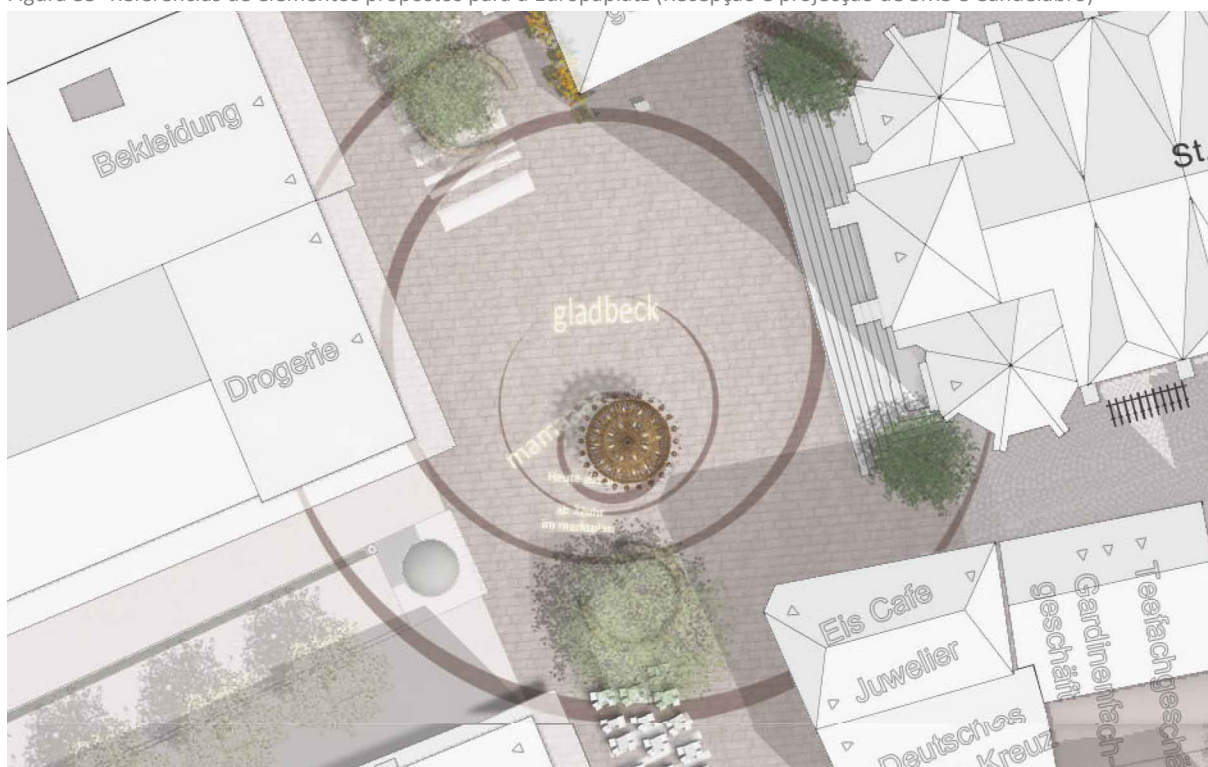


Figura 84- Detalho do plano geral, Lambertiplatz esc.1:500



Figura 85 - Detalhe do plano geral, Praça do City center esc.1:500



Figura 86 - Referências de elementos propostos para a praça do City center (*Prunus dulcis*, *Malus domestica*, banco circular e repuxos)

abre a praça e funciona como anfiteatro deste espaço. Ladeada por duas amendoeiras cria, juntamente com a fachada da igreja, a imagem desta praça. Mantendo o eixo visual com a rua Lamberti, a vegetação arbórea enquadra o espaço que é também marcado por um candela-bro, semelhante ao da Europaplatz mas de menores dimensões.

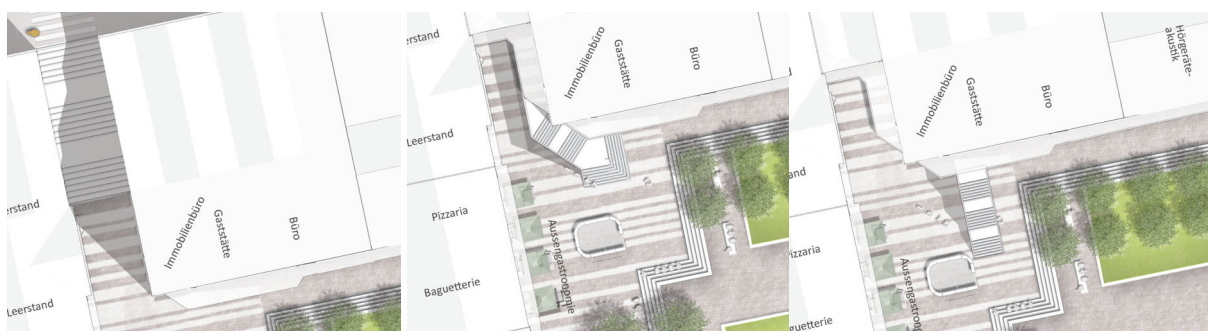
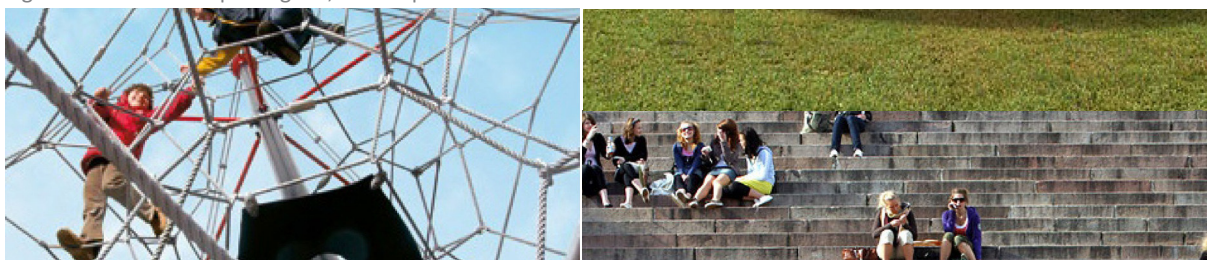
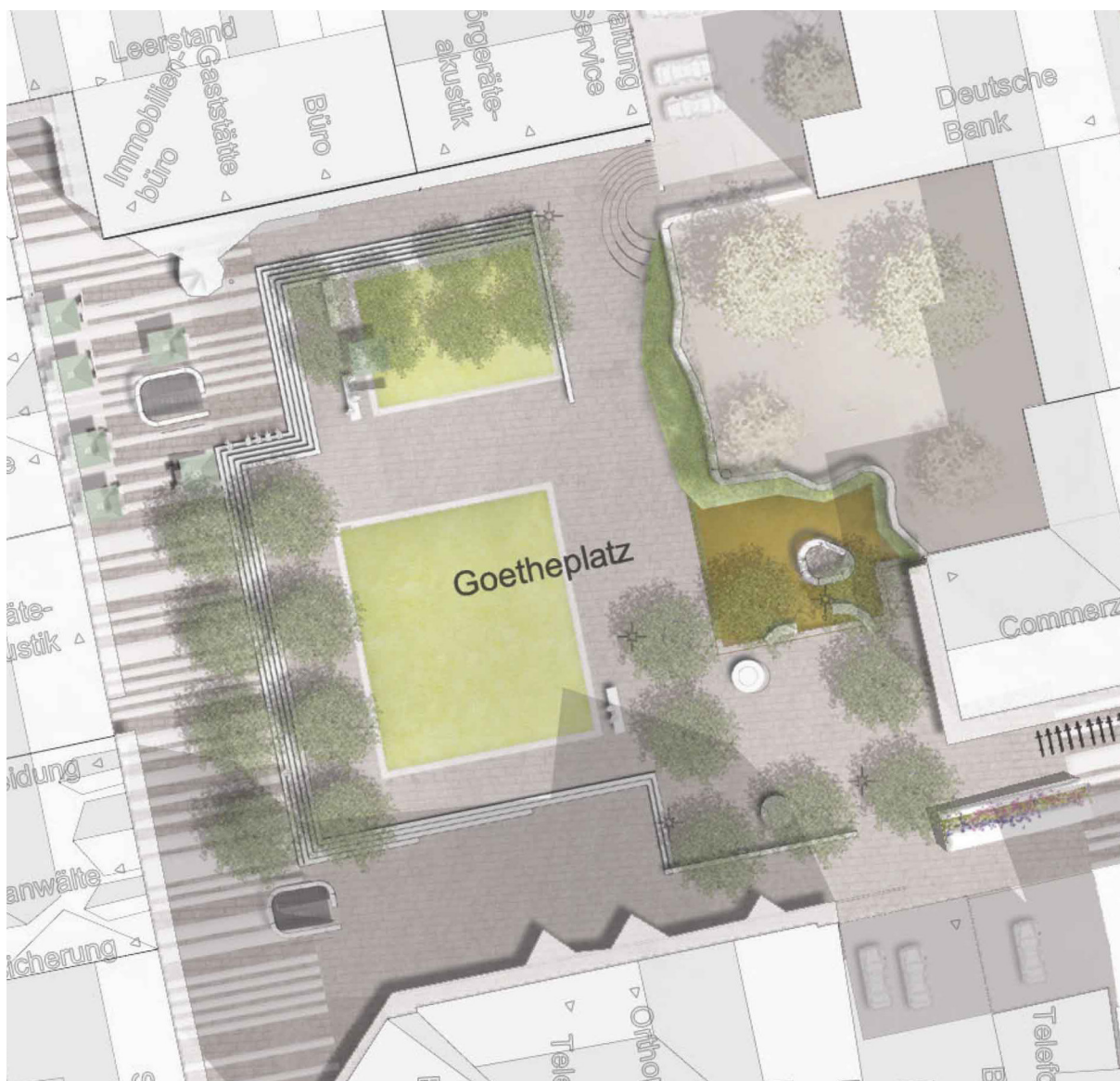
Evidenciando-se dos restantes espaços, a praça do City Center representa uma estadia de ambiente alternativo e mais intimista. Fazendo a ligação com duas ruas de tipo 3 e uma área menos movimentada da Hochstr, este ponto ganha vida com a entrada do centro comercial. Esta conjuntura propensia uma área de encontro de gerações, aconchegada pelas pequenas árvores de fruto com interesse floral (*Prunus dulcis* e *Malus domestica*), pela variedade de assentos e pelo elemento de água de repuxos de alturas variáveis. A Goetheplatz providencia um espaço de lazer e descanso na malha da cidade. Tirando proveito de uma localização recatada

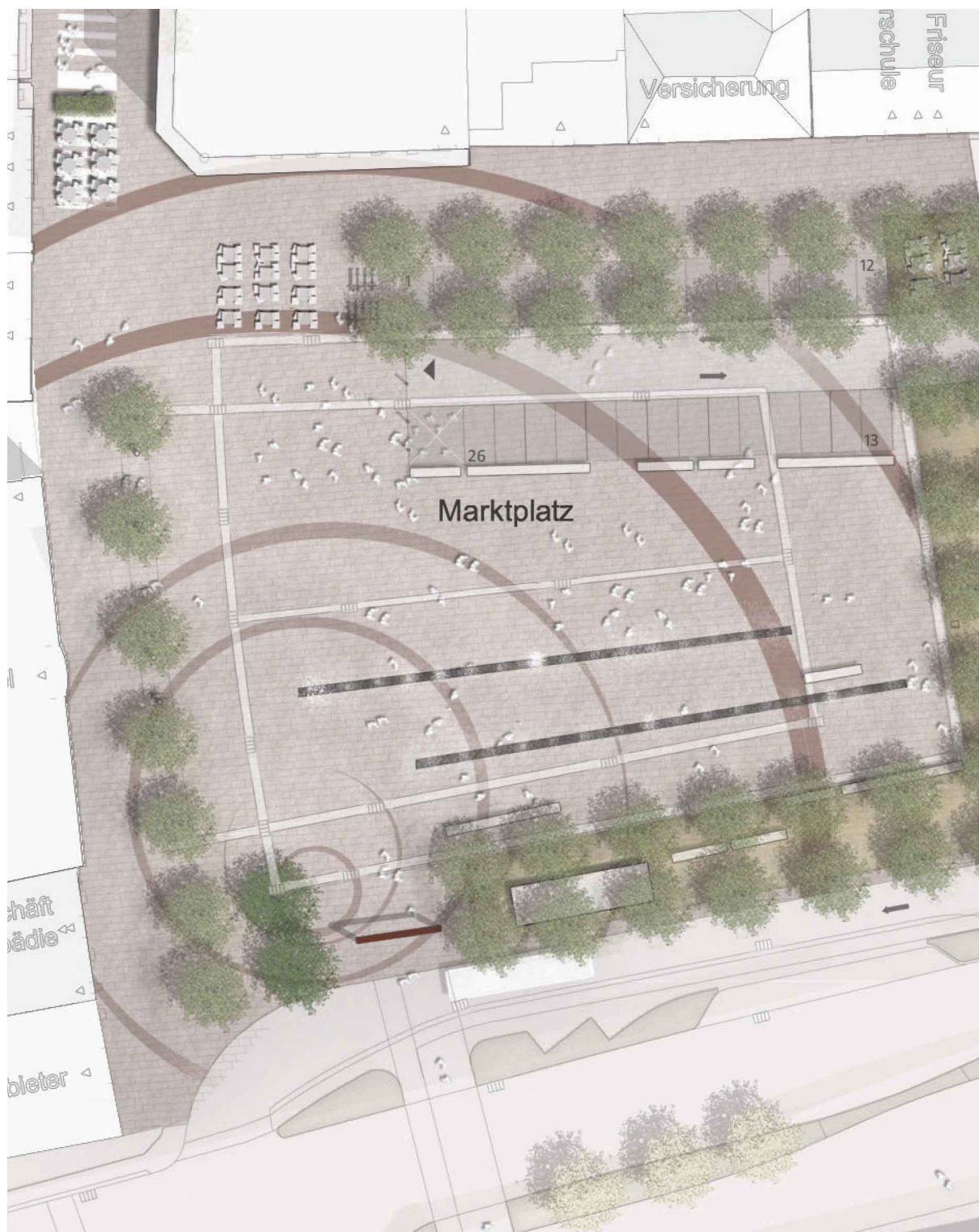
e da melhor exposição solar das praças, a solução preconiza uma simples plataforma de nível, com áreas relvadas com área de recreio infantil. Sem jardins na proximidade, esta praça pode-se tornar a área de descontração e lazer do centro, já que este é também o local de exposição solar privilegiada (fig.87). As longas escadas re-evocam a proposta da Lambertiplatz e separam a rua (Goethestraße) da praça, assegurando o funcionamento dos dois espaços com diferentes ambiências. No acesso Este à praça, a dimensão do espaço e a existência de uma árvore de grandes dimensões são aproveitados para a criação de um espaço de estadia de menor escala, através da continuação da estereotomia do pavimento da rua e da colocação de canteiros-banco similares às ruas do tipo 3. (fig. 88)

O acesso Norte a este espaço representa também uma entrada para a zona pedonal. Este pode ser feito por um túnel ou pela passagem criada no 1º andar do edifício. A cidade tinha intenções de fechar o túnel, por isso pediu-nos para pensar em possibilidades de melhoramento do acesso. Várias hipóteses foram desenhadas: da mais aprazível e drástica opção, na qual o segmento do edifício era demolido para dar lugar a uma ampla escadaria de acesso, às intervenções pontuais nas quais se mantêm a passagem existente e se desenhavam escadas de acesso. Todas integram o *design* desembocando na área de receção da rua/prança (fig.85 e 90).



Figura 87- Imagens da situação existente (Vista sul da Goethestrasse, Goetheplatz, entrada da passagem , entrada do túnel)





Na praça do mercado (Marktplatz Fig.91) pretende-se revitalizar e integrar o espaço com o mínimo de transformações. A solução preconizada mantém o mobiliário, a vegetação e o sistema de drenagem existentes, acomoda zonas de esplanada e permite a realização do mercado. A proposta acentua e orienta a entrada através de pórticos e de quatro árvores. O espaço é dinamizado pela colocação de duas faixas de elementos nebulizadores e de bancos que cruzam o espaço. Apresenta ainda uma solução para estacionamento temporário. Outros elementos de uso temporário, são cortinas de pano que permitem a subdivisão do espaço e criação de ambiências próprias à realização de eventos (Fig.92).

O pavimento foi uma temática de grande importância para o projeto e uma questão constante no seu desenrolar. O debate entre rocha natural ou betão foi descartado no primeiro contato com o cliente devido à discrepância de custos do material, sendo que o material natural é, em média e na Alemanha, quatro vezes superior ao artificial. Uma das grandes questões do betão é o facto de possuir uma superfície algo absorvente que facilmente fica manchada e com aspeto usado e velho em poucos anos. A nova tecnologia 'Clean Top' permitiu o uso de cores claras, importante para a leveza de atmosfera nas ruas algo sombrias, e facilita o uso de lajes de grandes dimensões e criação de superfícies simples sem grande demarcação das juntas.

2.3.3 DESAFIOS NO ATO DE PROJETAR ESPAÇO PÚBLICO

O ato de projetar Espaço público aberto envolve desafios muito para além das decisões de *design* comuns a outros espaços. Não são apenas espaços de passagem ou de uso opcional, não podemos, por isso, dar-nos ao luxo de ignorar certo tipo de utilizadores ou atividades. São acima de tudo espaços funcionais e sociais. Os espaços públicos abertos são a cidade.

2.3.3.1 FUNCIONALIDADE E ESTÉTICA

O espaço público é a parte social das cidades. São os espaços que permitem as cidades como tal, pois constituem a parte verdadeiramente utilizada e vivida por todos os utentes da cidade, sem exceção. É onde a possibilidade de um infinito cruzamento de fluxos e destinos se concretiza. A cidade deve existir como um pólo de oportunidades e de trocas, onde a vida pode acontecer. Tal fenómeno só é possibilitado pela existência de um suporte, de uma matriz espacial que estruture a cidade – os espaços públicos abertos. Eles são portanto, a representação física da cidade e esta deve ser feita para todos.

Toda a condição que reduza o uso dos espaços públicos é contrária à sua natureza

Fernando Correia Alves, 2003²⁴

O desenho da cidade focado no utente não é novidade dos movimentos atuais como o *design universal*, *barrier-free design*, *accessibility movement*, e *adaptive* ou *assistive technology*²⁵. As correntes de *design* do modernismo e do funcionalismo na transição do século começaram a demonstrar preocupações com as necessidades diárias de todos os indivíduos. No entanto, foi só na década de 60, pela imposição de políticas governamentais, que o *design* integrador se revelou.

24 - Marlene Francisco, *ESPAÇO PÚBLICO URBANO: Oportunidade de Identidade Urbana Participada*

25 - Movimentos com princípios similares desenvolvidos em diferentes países e/ou datas

Universal design is the design of products and environments to be usable by all people, to the greatest extent possible, without the need for adaptation or specialized design.

Ron Mace, 1988²⁶

O desenho universal é, agora, na maioria dos países do mundo desenvolvido, inevitável no desenho de espaços abertos de acesso público, garantindo que estes estão realmente acessíveis à totalidade do público. São sete os princípios do desenho universal:

1. Utilização equitativa: pode ser utilizado por qualquer utilizador;
2. Flexibilidade de utilização: um espaço que possibilita diversos tipos de usos;
3. Utilização simples e intuitiva: facilidade na compreensão;
4. Informação perceptível: *design* comunicativo de modo a passar a informação mais facilmente;
5. Tolerância ao erro: o *design* minimiza o risco dos acidentes;
6. Esforço físico mínimo: o *design* deve ser utilizado de maneira fácil com o mínimo esforço;
7. Dimensão e espaço de abordagem e de utilização: o *design* oferece espaços e dimensões apropriados para a interação, alcances, manipulação e uso, independentemente do tamanho, postura ou mobilidade do usuário.

O debate do balanço no planeamento do espaço público aberto entre função e estética tem acompanhado a sua história. Várias correntes têm advogado a predominância de uma ou outra como princípio de desenho de projeto. A funcionalidade como princípio primário (e até único) do projeto hoje presente no planeamento comum evoluiu de conceitos de correntes modernas como o funcionalismo e o racionalismo, sendo o princípio de Louis Sullivan ‘form follows function’ aceite como premissa do *design* contemporâneo.

The implication is that if the functional aspects are satisfied, architectural beauty would naturally and necessarily follow.

Louis Sullivan ²⁷

26 - <http://www.ncsu.edu/www/ncsu/design/sod5/cud/index.htm>

27 - Jan Milch, *The modernist notion of function as a carte blanche* (1997)

A famosa afirmação ‘ornament is crime’ de Adolf Loos acompanha muitas vezes o discurso de defesa da funcionalidade como único fator determinante da forma. No entanto, um ornamento pode cumprir funções de anúncio de identidade, definição de escala, elemento orientador ou atrator de utentes, evidenciando a sua possível relevância no contexto do desenho.

Today nobody is concerned with city planning as an art — only as a technical problem. When, as a result, the artistic effect in no way lives up to our expectations, we are left bewildered and helpless; nevertheless, in dealing with the next project it is again treated wholly from the technical point of view, as if it were the layout of a railroad in which artistic questions are not involved

Camillo Sitte, 1889 ²⁸

A recorrente e intensiva discussão do ‘belo presente’ através dos tempos e nas mais variadas áreas, reforça a importância desta temática no espaço que suporta a vida pública, a vida da cidade e dos que nela habitam. A qualidade estética necessária à criação de espaços convidativos e agradáveis é essencial. A ambiguidade da questão estética surge na sua objetivação e quantificação, acabando muitas vezes fora da equação de produção e avaliação de espaços públicos. Mesmo que o consenso não possa ser alcançado quanto à definição ou medição do belo, a busca deste deve sempre ser um dos objetivos primordiais da construção de espaços. As vantagens da beleza de um espaço não se esgotam na sua agradabilidade visual ou sensorial. Vários estudos têm demonstrado que espaços com bom *design* e aparência ajudam a reduzir o crime, aumentar o contato entre pessoas e melhorar o valor de bairros em declínio.

Beautified spaces, on the other hand, elevate people and their expectations of themselves.

Lloyd Gray, 2008²⁹

Apesar de não mensurável, a dimensão estética justifica, pelas suas vantagens na qualidade de vida social, opções projetuais sem justificações excepcionais quanto à sua função e deve ser reconhecida pelo seu valor intrínseco.

Em espaços como ruas, onde a componente funcional é, regra geral, dominante e as neces-

28 - Russel Stanton Preston, *Civic Beauty* (2009)

sidades dos utentes bastante exigentes no *design*, a experiência do belo parece ser relegada para segundo plano, reduzindo estes espaços de vivência da cidade a áreas de passagem. Esta tendência funcionalista moderna tende a reduzir cidade a pontos polarizadores, desvalorizando-a como um todo. À luz do tecnicismo cru, foram desenvolvidas políticas urbanísticas atuais, fortemente funcionalistas, que necessitam de integrar uma capacidade mais interpretativa e narrativa da paisagem urbana, que se encontra nestas dimensões mais imprecisas e sensoriais. A um urbanismo convencional, interessado exclusivamente na caracterização volumétrica e nos índices das diferentes zonas, há que suceder um planeamento sistémico que reconhece o *Genius loci* e gera lugares sensíveis e aprazíveis.

A visão estritamente funcional reflete-se na perda do idealismo, da capacidade de visualizar o verdadeiro potencial de um espaço e de o transformar num lugar. A beleza de um espaço poderá incentivar o ressurgimento do idealismo e restituir às paisagens a capacidade de estimular o imaginário e de conferir significado aos lugares, intensificando a experiência dos mesmos a nível individual e coletivo. Assim reduzindo as diversas tendências de banalização e insensibilização dos espaços.

2.3.3.2 ENTRE REGULAMENTOS E UTOPIAS

O espaço aberto público tem sido alvo de grande discussão pelas mais diversas áreas e figuras. Pensadores debatem a sua configuração e propósito na cidade, arquitetos e pragmáticos ensaiam desenhos e defendem princípios orientadores, e o público discute a utilidade e forma destes espaços. Com o surgimento do urbanismo a discussão tornou-se mais acesa e de interesse geral, mas é a partir dos anos 80/90 que a participação ativa do público se faz assinalar. O desenho do espaço público é, também, e como não poderia deixar de ser, um processo público e amplamente discutido. Este percurso entre ideia e realização é muitas vezes longo, árduo e confuso no encontro dos seus intervenientes. A tarefa do arquiteto paisagista coloca-se na procura do equilíbrio entre regulamentos e utopias, e na responsabilidade de materialização de teorias, ideias e sonhos dos seus intervenientes. No artigo *Terra Fluxus*, James Corner assegura que o espaço público na cidade é um ‘receptáculo’ de memórias e desejos³⁰

30 - James Corner, *Terra Fluxus* (2006)

A considerar os inputs participantes no processo de projeto de espaço público a visão do *designer*/arquiteto paisagista deve considerar e fundir na sua proposta:

1. Os regulamentos da cidade, área, região, país, os quais incluem planos de ordenamento do território e diretivas criadas pelas diferentes entidades governamentais quanto ao planeamento e objetivos;
2. Os interesses dos investidores, presentes no programa;
3. Os desejos dos representantes da cidade, manifestados no programa do projeto e nas reuniões com os órgãos decisores, através de linhas orientadoras do planeamento da cidade
4. A acessibilidade do espaço a todos, e portanto a adoção de um *design* integrador e restrições a ele associadas;
5. Os sonhos dos habitantes, realçados pelos representantes da cidade, apresentados em discussão pública ou pelo envolvimento da população no processo;
6. Pareceres e conhecimentos de especialidades, quando requeridos.

A complexidade do processo e o elevado número de decisores arrisca a perda de qualidade e o esquecimento do propósito em prol de interesses particulares. A visão holística e integradora de um bom planeamento são, sem dúvida, fundamentais ao funcionamento da cidade como corpo, ao passo que a complexidade ao nível local ameaça o carácter do lugar e compromete a coesão. O elevado número de intervenientes no projeto urbano e seus interesses divergentes, mais frequentemente colidem ao invés de convergir para uma solução que se revelaria mais completa (pois o todo é mais que a soma das partes). O arquiteto paisagista encontra-se, muitas vezes, na posição de mediador, transportando consigo a responsabilidade de fundir as imagens da cidade. O entendimento deve ser atingido pela conciliação de visões num programa que realça a identidade urbana moderna, e não pelo habitual compromisso de visões e intenções. A visão do arquiteto paisagista neste conjunto deve equacionar e conciliar a pluralidade de formas de viver o espaço.

2.3.3.3 A SOBREPOSIÇÃO DE INTERESSES

Uma das grandes ameaças ao interesse comum no projeto de espaço público é o processo de privatização do espaço aberto público, que ameaça a política das ruas e o caráter local em prol da esterilidade corporacional. Eis o meu juízo quanto a um processo que se globaliza e se implanta a cada segundo. O cliente é, ultimamente, quem controla o *design* de um espaço, e os *ateliers* agem, tantas vezes, em conformidade sobrepondo o dinheiro a quaisquer outros princípios.

Desde o lançamento do programa de privatização *Zone Resolution* em 1961, que encorajava a compra e o desenvolvimento de espaços públicos em troca de maior área para construção ou densidade de edificação, que em Nova Iorque são mais de 500 os espaços privados de utilização pública. A iniciativa tinha por objetivo criar espaços de qualidade, colmatando a falta de capital do estado para investir, o que se veio tornar uma característica comum na regeneração urbana de diversas cidades na Europa.

Cada vez mais o espaço público aberto é desenvolvido em parcerias público-privadas. Não obstante, um estudo realizado relativamente à qualidade destes espaços em Nova Iorque, demonstrou que apenas 3% possuíam elevada qualidade, contrastando com os 40% considerados ‘espaços marginais’, empobrecidos em relação ao *design* e à manutenção, o que desencorajava o uso do público’.³¹

Num esforço de melhorar o controlo, estes espaços estabelecem geralmente um regulamento que normaliza o uso a ser feito no espaço e proíbe atividades como deitar sobre os bancos, ou o uso de mantas ou sacos-de-cama. A afirmação contra manifestantes demonstra os rígidos limites de tolerância por parte das entidades privadas que governam estes espaços. Em Londres, a própria Câmara Municipal e a área pedestre circundante junto ao Tamisa é propriedade privada, regulada por segurança privada.

Para além da perda da ‘liberdade da cidade’ no seu anonimato e tolerância, a privatização de espaços abertos tradicionalmente públicos como ruas e praças, limita seriamente a capacidade de discurso e encontro livre. Para o discurso livre alcançar o público, o espaço deve estar disponível.

31 - Matthew J. Kiefer, *Privatizing Creation of the Public Realm* (2001)

a presença de outros que vêm e ouvem o que ouvimos garante-nos a realidade do mundo e de nós mesmos”

Hannah Arendt, 2002³²

a experiência da privatividade corresponde à condição de “ser destituído de coisas essenciais à vida humana: ser privado da realidade que advém do fato de ser visto e ouvido por outros, privado de uma relação ‘objetiva’ com eles [...] privado da possibilidade de realizar algo mais permanente que a própria vida

Hannah Arendt, 2002³³

Destruir a identidade de um lugar, e as suas complexidades, é tão reprovável como destruir a sua biodiversidade. Os riscos são os de uma excessiva velocidade de mutação nas suas paisagens e usos do solo, sem uma cuidada visão, estratégia e regulação; são ainda os de uma simplista conjugação de capacidades imobiliárias e de simbologias turísticas.

2.3.3.4 CONTROLO

Parte das intenções dos representantes da cidade ou dos promotores de projetos em espaço aberto público recai na condução do comportamento dos seus utentes. O *design* tem sido utilizado como um instrumento de controlo.

As instituições públicas não são apenas locais onde todo o tipo de pessoas se encontra, mas também lugares que exercitam códigos de comportamento sobre os seus utentes. Exemplo deste tipo de lugares são as estações de comboios que se dividem e subdividem em áreas que supõem comportamentos apropriados tais como salas de estar para diferentes classes, segregação espacial de sexos, compartimentos de fumadores e não-fumadores e uma estrutura altamente estratificada do pessoal.

É certo que o espaço público molda o comportamento dos seus utentes e dos cidadãos de um modo geral. A questão ética que se prende com esta temática é o uso deste como instrumento de controlo da sociedade. Não é uma dimensão recente do desenho de espaço público aberto e tem estado presente em maior ou menor grau ao longo da história. Veja-se o exemplo da requalificação em larga escala do espaço público no bloco comunista. Aqui o espaço aberto

32 - Hannah Arendt (2002) citada em Bruno Freitas, Política e Espaço Público, p.9

33 - Hannah Arendt (2002) citada em Bruno Freitas, Política e Espaço Público, p.6

público foi planeado em larga escala como forma de intimidar a população, através de amplas praças que permitissem o encontro de multidões e estrangulassem a pluralidade, travando o desenvolvimento de diferentes opiniões.

A real contenda apresenta-se quando as atuais revitalizações de espaços públicos urbanos não se limitam a atrair utentes, fazendo-o através da alienação de certo tipo de grupos sociais considerados indesejáveis, ou quando, em casos extremos, simplesmente dissuadem o seu uso por completo. Os estudos da qualidade de espaços abertos públicos geridos por privados em Nova Iorque refletem também a prática dos seus promotores na rejeição de certos grupos para que as áreas possam ser desenvolvidas como empreendimentos rentáveis, atraindo utentes de classes sociais mais proveitosas para o negócio.

Infelizmente, em áreas planeadas e geridas pelo estado encontram-se também práticas de alienação de utentes pelo *design* em prol da segurança. Vários elementos são inclusivamente adicionados com vista à impossibilitação de certos usos do espaço. Em São Francisco retiraram os bancos há mais de uma década e uma jornalista afirma sarcasticamente ‘I guess the next step will be to remove the sidewalks, since homeless people have been known to use those’,³⁴ evidenciando o facto desta medida não apresentar soluções e ainda causar repercussões negativas nos restantes utentes que ficam também impedidos de usufruir livremente do espaço. Por ironia (ou não) a proposta de lei que penaliza sentar ou deitar nos passeios foi aprovada em Novembro de 2010.³⁵

Grupos considerados invasores como skaters ou sem-abrigos são intencionalmente repelidos para áreas marginais. Não devemos esquecer que estas áreas, também espaço aberto público, são marginalizadas e esquecidas, criando bolsas problemáticas tanto no tecido e na sua funcionalidade, como graves problemas de segurança, pela segregação destes grupos. A ‘solução’ aplicada para esta situação só amplifica o problema, conduz à estratificação da cidade e da sociedade e destrói o que se dizia por espaço público.

34 - www.mrericisir.com/blog/2011/04

35 - ver www.smartvoter.org/2010/11/02/ca/sf/prop/L/

The design of public spaces needs to respond to the uses of it by the public. If young people are using these spaces for positive activities like skateboarding, then the design of these spaces needs to evolve alongside these new uses, not discourage and criminalize, alienating and socially excluding the youth.

Tom Hawes³⁶

Durante o período do meu estágio em Bonn, deparei-me com vários exemplos práticos desta política de controlo de espaço. Na minha experiência da cidade, especialmente nas primeiras semanas durante as quais estava a descobri-la, a ausência de bancos fez-se sentir fortemente. Mesmo no centro histórico o qual é extremamente turístico, superfícies que providenciassem assentos estavam apenas presentes em praças e jardins, e em reduzido número, razão pela qual se encontravam geralmente ocupados. Isto tornou as minhas deambulações pela cidade algo desconfortáveis e curtas, visto que pessoalmente gosto de me sentar e deixar o movimento passar por mim. Senti ainda falta de depósitos de lixo e bebedouros, apesar de estes estarem mais estreitamente ligados à diferença de culturas e tradições. Esta discussão surgiu também entre colegas, a propósito do projeto Wissen, no qual queria colocar bancos e mesas nas praças para encorajar a estadia. Foi argumentado por um colega que não era bem-vindo o poder atrativo que estes elementos também exerceriam sobre grupos considerados indesejáveis tais como ‘sem-abrigo’ ou jovens em festejo. Esta tese foi-me apresentada como uma questão base para o cliente, não obstante, era o arquiteto quem a defendia. Mais tarde, numa reunião com o cliente, esta questão foi debatida e, por fim, o cliente reconheceu o valor destes elementos no espaço e demonstrando grande interesse na sua integração no desenho. Esta situação espelha a generalização desta prática na Alemanha e a adoção deste ‘modus operandi’ também por parte de alguns *designers* assim como a falta de sentido crítico.

A separação de grupos permite um maior controlo policial sobre estes, no entanto, perverte as dinâmicas sociais. A segregação impõe aos indivíduos um sentido distorcido da realidade social, bloqueia a interação entre grupos que fomentam suspeita, desconfiança e hostilidade. Perpetua estereótipos e atitudes negativas entre membros de grupos diferentes e leva ao desenvolvimento de climas sociais de tensão e violência. Finalmente, a segregação gera violência

36 - Tom Hawes citado em Regine, *Skateable Furniture* (2005)

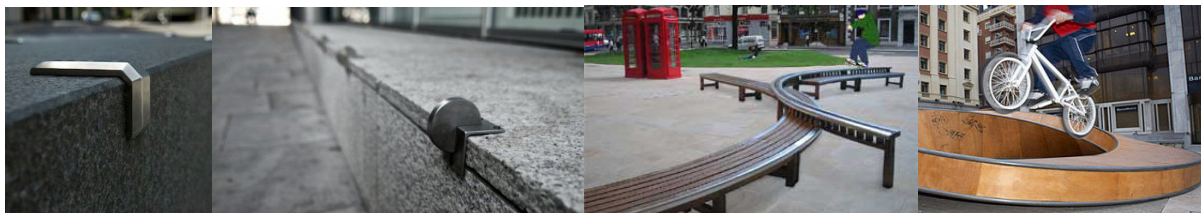


Figura 93 - Elementos 'anti-skaters'

Figura 94 - Mobiliário urbano 'skateável'

Bancos e elementos 'anti-semabrigo':



Figura 95 - Oxford



Figura 96 - Tokyo



Figura 97 - Tokyo



Figura 98 - Pay&Sit: the private bench: o design de Fabian Brunsing como forma de protesto à comercialização da vida moderna foi copiado por um parque na China



Figura 99 - China



Figura 100 - França



Figura 101 - França



Figura 102 - Placas que explicitam regulamentos de espaços públicos

e insegurança social.³⁷

Não nascemos iguais; tornamo-nos iguais como membros de um grupo por força de nossa decisão de nos garantirmos direitos reciprocamente iguais

Hannah Arendt, 1989³⁸

A dicotomia entre liberdade e segurança é comum ao espaço público e às condições de humanidade que Bauman expõe com extrema clareza:

We cannot be human without both security and freedom; but we cannot have both at the same time and both in quantities which we find fully satisfactory

Zigmunt Bauman, 2001³⁹

Juntamente com a ideia ‘make yourself’ que serve de base à sociedade contemporânea, associou-se a premissa: onde quiseses. As potencialidades e oportunidades da cidade atraíram movimentos de massas que transformam as cidades em verdadeiros pólos de variedade. A diversidade nela criada é simultaneamente valorizadora e problemática. A dinâmica social desdobra-se numa infinidade estimulante de matrizes conferindo riqueza ao espaço, mas tornando a identificação com este mais complexa. Tornar o espaço um lugar de identificação apresenta mais desafios quando este é suporte de múltiplas culturas distintas, pois ele deve ser plástico o suficiente para se adaptar, de forma única, à diversidade.

Os espaços públicos podem ser ostentadamente partilhados por grupos sem que estes realmente se encontrem. A cidade de hoje facilita tais dissociações com o aumento de espaços segmentados com base na seleção individual e por ser pequeno o leque de atividades disponíveis.

O comportamento cívico não pode ser imposto através do *design* ou da supervisão, mas deverá sim, ser resultado uma relação de confiança que é estabelecida. O espaço público será sempre lugar de conflito entre grupos. No entanto, é possível gerir espaços e lugares de forma

32 - Ken Worpole e Liz Greenhalgh, *The freedom of the City* (1996)

33 - Hannah Arendt (1989) citada em Bruno Freitas, *Política e Espaço Público: um diálogo inicial com Hannah Arendt*, p.10

34 - Zygmunt Bauman, *Community* (2001), p.5

a minimizar o conflito e permitir que indivíduos e grupos se tornem conscientes das necessidades uns dos outros. A abordagem de incentivo e encontro será, portanto, preferível à restrição e controlo atualmente exercida em muitos lugares.

We must plan for freedom and not only for security, if for no other reason than that only freedom can make security secure

Karl Popper⁴⁰

O espaço público não existe independentemente da dimensão social, estas constroem-no. As formas urbanas não podem ser abordadas nem como recetáculo passivo ou estritamente funcional no qual os detalhes não têm implicações, nem como instrumento que possa ser utilizado para manipular o social. Há que garantir que o projeto condiciona o programa e o programa condiciona o projeto, que as suas temporalidades e dimensões se complementam e não colidem.

2.3.3.5 PARTICIPAÇÃO E ENVOLVIMENTO

Designers urbanos e arquitetos paisagistas tomam a posição de que o seu trabalho é no interesse do público. No entanto, podemos diferenciar entre interesse público, o que é bom para as pessoas, e interesses do público, o que as pessoas dizem que é bom para si próprias; representando duas abordagens distintas ao projeto. Nenhuma é satisfatória por si própria. É, portanto, de 'interesse público' trazer à atenção do 'público' formas e soluções para os espaços que a eles eram desconhecidas, produções do conhecimento empírico de comportamentos e valores humanos e experiências práticas acumuladas. No entanto, deve acolher e integrar interesses dos diversos segmentos da comunidade para qual o projeto se destina. Ultimamente, decisões do desenho urbano são feitas na arena política e os argumentos do *designer* dependem do seu nível de sustentação.

O interesse na participação da construção do espaço onde se vive, e de reaver o espaço público como propriedade comum têm-se revelado através de movimentos e correntes como o *placemaking*⁴¹. Muitos para além de atacarem as entidades políticas, responsabilizam também os profissionais especialistas como arquitetos, arquitetos paisagistas ou engenheiros, pela negligência dos desejos das populações.

40 - Ken Worpole e Liz Greenhalgh, *The freedom of the City* (1996), p.19

O envolvimento das comunidades tem-se mostrado uma eficaz forma de combate à criminalidade e de aumento da segurança. Pelo sentido de apropriação desenvolvido, as comunidades acabam por cuidar e proteger o espaço. Espaços criados pelas populações ou com elas têm também demonstrado ser vantajosos na criação de dinâmicas sociais onde a proximidade e cooperação prevalecem sobre as dinâmicas sociais onde se geram desconforto e insegurança. Sem debates substantivos (contínuos e com base na comunidade) sobre a cidade enquanto lugar real, não somos tão espertos quanto ao rumo do desenvolvimento da cidade como deveríamos ser. Por detrás da urbanidade encontram-se as especificidades do lugar de proporcionalidade e capacidade de apropriação. E atrás destes as pessoas que vivem e se preocupam com estes espaços, por vezes amantes de ardor irracional. Os projetistas deviam estar entre eles.⁴²

A questão prende-se na integração das pessoas e na real participação no processo. Uma das formas passa por incluí-las no processo decisivo e manutenção contínua. O antigo paternalismo do governo local cede para dar lugar a tentativas mais imaginativas. A participação ativa de residentes tem ultrapassado a mera opinião relativamente ao projeto já realizado. Em alguns projetos-piloto verifica-se um maior envolvimento, que pode ir desde do desenvolvimento na fase de desenho, à autogestão (autogoverno) local. No entanto, esta adição de elementos no processo de projeto pode tornar-se confusa na atribuição de papéis e complexa nas discussões de objetivos a seguir, podendo por em causa o sucesso do projeto.

A consulta à comunidade antes do início do projeto e ao longo do processo é, sem dúvida, essencial para o conhecimento do lugar, suas dinâmicas e necessidades. No entanto, a verdadeira participação poderá surgir depois deste processo.

A solução pode estar no equilíbrio entre a construção de um lugar que possa viver por si, e o deixar espaço para que os seus utentes possam sobre ele construir o seu imaginário. Um diálogo de estruturas permanentes e fixas sobre as quais uma ocupação espontânea e uma apropriação criativa e temporária possam acontecer. Um espaço que permita um diálogo com a comunidade, mas que não se esgote e cristalize nas dinâmicas sociais atuais, possibilitando assim, uma evolução que acompanhe a transformação social.

O conflito de valores e interesses está à nossa frente diariamente e é expresso na infinidade de

41 - Conceito no qual o planeamento é realizado para e com as comunidades

42 - John Parman, *Living Urbanism* (2010)

decisões, pequenas e grandes, sobre a construção do espaço no nosso tempo. Entender cada um desses conflitos requer, pelo menos, uma prática reflexiva. O projeto urbano chama-nos ao julgamento ético e a dar voz às nossas opiniões no espaço público aberto, em nome dos valores da interação e da interdisciplinaridade. Trazer os valores para as decisões na vida quotidiana não é algo que exija especiais recursos, apenas reflexão.

2.3.4 CONSIDERAÇÕES PESSOAIS

O processo de levantamento foi revelador da importância da verificação do cadastro e da identificação das características dos elementos presentes assim como do estado de conservação, dimensões, material e produtor. O conhecimento dos elementos que forçosamente ficariam no espaço é essencial para um desenho consciencioso, minimizando o desfasamento entre o desenho da proposta e o espaço real e para que, numa fase posterior (Lph5), haja informação para a realização de desenhos de detalhe e procedimentos. Mas, a curto prazo, permite fazer uma escolha informada do que pode ou se quer manter e aproveitar, relocalizar (tampas de acessos, grelhas de respiração dos edifício, caldeiras, etc), ou reproduzir para dar continuidade.

Nesta visita tornou-se também evidente a necessidade de controlo do comércio neste espaço. Numa competição desmesurada para sobressair e chamar a atenção, os elementos publicitários dos vários estabelecimentos transformaram a rua num caótico labirinto esteticamente aterrador. Sem qualquer respeito pelo espaço em que se inserem, alteraram fachadas, colocaram sinais desmedidos nelas, adicionaram placas cantilever por vezes de 2,50 m de largura e ergueram tendas, estandartes e sinalizações no meio da rua (Fig.103). A forma mais prática de resolver a situação é criar regulamentações que definam o tipo e localização destas estruturas e elementos publicitários. Pessoalmente, acho que a definição de critérios estéticos entra já num domínio 'ditatorial', no qual não é valorizada a opinião e sensibilidade individual das pessoas; já a restrição de domínio público a ser usado pelos estabelecimentos é necessária ao reordenamento do espaço. A câmara municipal elaborou um documento na tentativa de educar esteticamente a população para o tipo de sinalética que deverá ser usada. Esperemos que com a construção de um novo espaço recomece um novo ciclo na abordagem ao espaço.



Figura 103- Exemplos da desordem nas ruas de Gladbeck

O desenho de uma rua é dificilmente um exercício livre e criativo mas, como no caso de Gladbeck, um jogo de pré-existências e exigências funcionais, às quais se adicionam as intenções sociais e estéticas. Torna-se um desafio muito estimulante.

Apesar de não se encontrar em fase de desenhos e detalhes técnicos, a procura de soluções que possibilitem materializar a visão da proposta é constante. Esta ação é especialmente relevante para adquirir conhecimentos e noções relativamente ao desenho, criar uma imagem realizável e averiguar noções de custos. Todo este processo de substantificar a forma de construção dos elementos desenhados foi extremamente enriquecedor do ponto de vista de conhecimento técnico.

Foi-se tornando, para mim, cada vez mais óbvia a importância de conhecer os processos construtivos, para uma maior eficiência e retidão do projeto. Acredito que nada é impossível (de construir), a questão será a disponibilidade de recursos financeiros, temporais ou pessoais, muitas vezes castradores de sonhos.

Devido ao grande número de elementos presente foi necessário elaborar uma legenda para o plano. No entanto, as referências e a explicação dos elementos são realizadas em separado, com imagens de referência e de modo a permitir uma correta e conduzida construção da imagem mental do espaço.

Este projeto desenvolveu-se em relação estreita com o cliente, no qual persistindo um contato aberto entre a equipa e o cliente. A cidade de Gladbeck envolveu na discussão do projeto diversos departamentos, representantes e convidados exteriores especialistas na área. Um debate tão preenchido por variados pontos de vista e tão exaustivo numa fase inicial, permitiu um evoluir maduro do projeto, introduzindo várias opções, opiniões e estudos para demonstrar e criticar. Esta atitude e discussão pode prevenir muitas complicações que surgem numa fase mais avançada do projeto.

O choque de ideias entre o cliente e o autor do projeto reflete diferentes atitudes. Perante a apresentação do conceito, no qual se pensou o espaço como um todo, o cliente focou-se maioritariamente na resolução de problemas particulares, na atenção ao detalhe e aos elementos individualmente. Os representantes da cidade de Gladbeck desejavam elementos únicos que projetassem a imagem da cidade, intenção respondida maioritariamente com os

majestosos candelabros. O desejo de 'querer tudo' também esteve presente na medida em que pretendiam todas as hipóteses, juntas. Penso que muito do sucesso de um projeto está no balanço entre as necessidades da cidade e a visão do projeto, cabendo-nos a nós procurar esse equilíbrio e conduzir o cliente nessa direção.

O tema deste projeto foi de grande interesse para mim e grande foi o deslumbramento de ser responsável pela sua coordenação. Tendo sido quase na totalidade elaborado por mim, todas as decisões foram proximamente monitorizadas pelo meu supervisor que orientou o seu desenvolvimento. Rapidamente a excitação se desvaneceu frente à responsabilidade de um projeto de tamanha relevância e à quantidade de informações, documentos e papéis a ter em atenção. Foi um percurso de momentos brilhantes e frustrantes que me mostrou, como nenhum outro projeto, o processo da sua realização. Tendo presente o voto de confiança que foi depositado em mim, a pressão foi grande e foi grande também o empurrão para me empenhar mais. Adquiri inúmeros conhecimentos ao nível da conceção e produção gráfica, mas é ao nível de gestão e organização que o meu desenvolvimento pessoal e profissional evoluiu mais. Talvez seja também a tarefa que desempenhei com maior dificuldade, a organização documental e concordante com a estrutura existente no *atelier* que, ultimamente, teve de ser assegurada para garantir o manejo do projeto à minha partida.

Tenho uma grande curiosidade e vontade de participar no desenvolvimento deste projeto e presenciar a sua materialização. Pôr em prática e no desenho todos os detalhes discutidos e todos os outros, ainda por pensar que garantem a imagem deste projeto. Tenho vindo a tomar consciência da importância dos detalhes que podem arruinar um conceito, uma imagem.

3

Breves colaborações

3.1 ZONA RESIDENCIAL NO CENTRO VERDE DE ESSEN

BAIRRO RESIDENCIAL. CONCURSO PÚBLICO. ABR 2012



Figura 104 - Detalhe da planta de enquadramento

esc.1:500

Este espaço representa parte de uma nova urbanização em Essen cujos projetos para os lotes foram lançados a concurso público separadamente.

O centro verde de Essen é estruturalmente forte e cunhado por grandes estruturas, mas preserva o cinturão verde sobre o qual se tem um olhar livre e desafojado.

A proposta, elaborada em colaboração com o *atelier* de arquitectura Kresings, preconiza um jogo de volumes e transparências através de varandas e galerias, fortemente orientadas para o jardim adjacente a sul. Os espaços abertos verdes orientam-se em torno dos edifícios, ar-

ticulando-se com estas formas e criando relações espaciais quase íntimas. Nos limites Sul e Oeste das construções, áreas relvadas de lazer; as faces Norte e Este são presenteadas com um plantio transparente de gramíneas, que vão envolver as entradas. Entre estas áreas surge um recinto comunitário, de jogo e encontro.

A proximidade com o parque adjacente é suportada pelos acessos e ligações visuais.

Este projeto foi elaborado, como muitas competições, à velocidade relâmpago. Devido ao tempo de trabalho (2 dias), a responsável do projeto requereu a minha ajuda. A minha participação neste projeto limitou-se ao envolvimento no processo de conceção e produção dos planos finais (escalas 1:200 e 1:500) segundo as normas gráficas do *atelier* (Fig.104).



Figura 105 - Vista sul

3.2 LANDESGARTENSCHAU, ZULPICH

(FESTIVAL DE JARDINS NACIONAL) PARQUE. LPH3. MAI 2012



Figura 106 - Plano geral do Freizeitgarten (escala original 1:200)

Após a competição, foram atribuídos ao *atelier* os serviços para projetar o Festival de Jardins Nacional em Zülrich que permanecerá depois do evento. Nos últimos anos o projeto tem vindo a ser desenvolvido e construído por etapas; eu estive envolvida no projeto do Freizeitgarten (Jardim do Tempo Livre) que se encontrava na Lph 3. Aqui um mosaico de vegetação hortícola e floral, tanques de água, estufas, pequenos pavilhões e pérgulas criam uma área de lazer polivalente, atrativa e dinâmica. Do outro lado de um jogo de sebes e árvores em latadas, situa-se a área gastronómica. Esta secção do projeto encontrava-se na Lph 3 e o meu envolvimento limitou-se à produção gráfica dos planos (Fig.106).

O cliente já tinha tido, relativamente a este jardim, problemas de leitura e era por isso importante que a representação em plano e apresentação fosse simples e intuitiva.

3.3 OUTROS PROJETOS

DIVERSOS. LPH3, 5 E 8. ABR-JUL 2012

Durante o período de estágio muitos outros projetos foram executados no *atelier*. Pontualmente a minha participação era requerida em projetos coordenados por elementos da equipa e nos quais a colaboração se limitou a pequenas tarefas de produção, de mão-de-obra. Apesar do curto envolvimento, o seu contributo para o meu desenvolvimento foi considerável na consolidação de conhecimento de Autocad e aprendizagem de tarefas específicas e detalhes importantes no desenvolvimento do projeto.

O projeto da escola primária (Mensa OGTS) em Siegburg, por exemplo, era um projeto de orçamento reduzido e espaço reduzido. Os desafios apresentavam-se no balanço destas duas condicionantes com a ambição de criar uma área exterior aprazível para as crianças e capaz de sustentar e incentivar as atividades destas. O meu envolvimento limitou-se à elaboração de dois cortes alçados e alguns detalhes, para a apresentação da Lph5



Figura 107 - Plano geral do Rheinpalais Bonnerbogen

O projeto Rheinpalais BonnerBogen englobava o desenho dos espaços abertos de um hotel e área comercial (Fig.107). Os serviços foram adquiridos através da conquista do primeiro lugar num concurso, encontrava-se no desenvolvimento da Lph3 quando a minha ajuda foi requerida. Elaborei alguns estudos quanto à localização da vegetação, com especial foco na via de acesso ao espaço; estudos de interface do limite Norte com a linha ferroviária e a via de acesso; e o estudo de pontos de acesso de recolha do lixo.(Fig.108)



Figura 108 - Algumas peças desenhadas dos estudos do projeto Rheinpalais Bonnerbogen

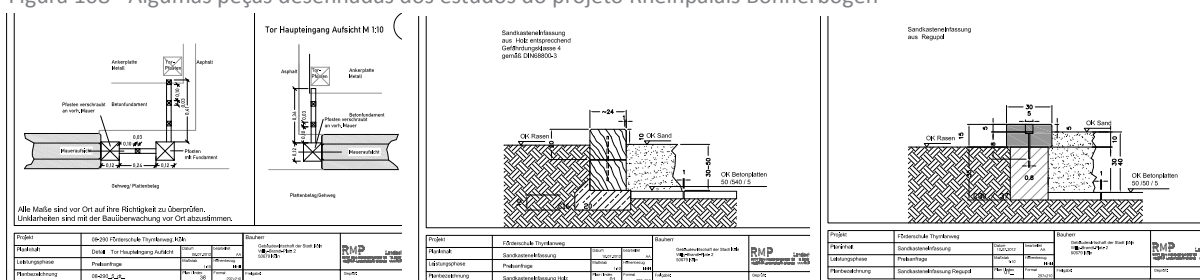


Figura 109 - Algumas peças desenhadas do projeto Thymianweg

A elaboração de peças desenhadas para a fase Lph5, como em Thymianweg, representou um exercício desafiante entre a terminologia alemã, os *standarts* técnicos do país e os conhecimentos técnicos de construção. (Fig.109)

Durante a minha estadia participei, muito brevemente, na fase Lph8 (monitorização de obre) de três projetos - uma escola primária em Bonn e dois espaços abertos ajardinados de entidades privadas, nos quais a minha colaboração foi como 'fotógrafa' para documentar. Na realidade este foi mais um momento de aprendizagem, presenteado por um colega 'gestor de construção, que me levou nas visitas de obra do dia e me mostrou uma outra fase de projeto, completamente nova para mim.

Um outro momento de aprendizagem surgiu pela iniciativa da coordenadora da equipa de planeamento que, numa breve 'aula de planeamento' para estagiários apresentou, em traços gerais, o sistema alemão e os instrumentos de planeamento às diferentes escalas. É interessante de salientar, por contraste à situação portuguesa, a estrutura política descentralizada que se reflete na elaboração independente de regulamentos e planos de cada área e cidade. Os estudos de impacto ambiental têm grande peso no trabalho desenvolvido pela equipa de planeamento sendo, como em Portugal, obrigatório no desenvolvimento de projetos, para os quais as medidas compensadoras constituem a aquisição de terreno próximo da área de intervenção e desenvolvimento de um projecto que desenvolva as variantes prejudicadas com a empreitada original.

4

CONSIDERAÇÕES FINAIS

4.1 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tenho a meu ver que a arquitectura paisagista é uma área muito vasta, que mesmo dentro da vertente de projeto é incrivelmente ampla. E assim como a disciplina, os indivíduos que a aprendem. Dentro de uma profissão tão abrangente teremos todas as áreas de interesse e desenvolvimento. Um conhecimento mínimo de todas as matérias permite uma visão global e compreensão, mas são as capacidades extraordinárias, os pontos fortes individuais que quando juntos numa equipa produzem resultados extraordinários. Esta experiência expôs-me as vantagens e potencialidades do trabalho com outros, dentro ou fora da área.

O espaço académico permite de facto uma certa ausência do mundo exterior, fornecendo matérias abrangentes para essa exploração: projetos hipotéticos e noções poéticas. Esta desconexão com o real (e suas complicações) permite um crescimento criativo e uma liberdade fértil, a meu ver, essencial ao desenvolvimento de um Arquitecto Paisagista, fomentando a busca da utopia. Acho a capacidade de sonhar essencial à vida, e ainda mais importante quando se pensam e projetam espaços para o futuro, o mundo que há-de ser.

Todo o conhecimento que este ciclo de estudos me ofereceu, tem agora uma continuidade. E a aprendizagem continua, noutra registo, pois ao espreitar para esta nova etapa desvendam-se mundos de aplicações e continuações, tanto que não sei, que quero saber, e a satisfação e incentivo de saber que há muito mais.

Se a minha atitude teve de ser mais domada e refletiva durante o período de estágio; se de alguma forma a minha liberdade criativa foi confinada e feita refém dos condicionalismos próprios da realidade, também descobri um novo componente do processo de projectar, um fascinante processo de diálogo, discussão e procura. Um processo de debate essencial ao projeto que também representa o percurso da materialização da ideia, o método de a tornar real. Trazia comigo para este estágio um desejo que fui alimentando ao longo do percurso académico. Tão simples como a realização de um projeto que passe do papel. Este é para mim o maior abismo entre o projetar na escola e no *atelier*. Se na escola é apenas um desenho, mais um, que é feito e acaba ali, no *atelier* um projeto é feito, refeito, alterado e transformado de acordo com desejos, discussões, restrições, descobertas e investimentos monetários. Um dos

aspectos mais interessantes e novo desta experiência foi a observação e participação no desenrolar de todo o projeto. Durante o meu período de estágio acompanhei todos os processos de dois projetos (Wissen e Gladbeck) que apesar de apenas ainda se encontrarem na Lhp3 no momento da minha partida, ‘muita água passou debaixo da ponte’. Foi muito interessante ver os projetos crescer e tornarem-se cada vez menos abstratos e transformarem-se. É um processo no qual anseio continuar.

Há quem diga que o verdadeiro crescimento advém de situações exigentes, que requerem uma capacidade extra de reacção. Eu condigo. O meu desenvolvimento veio em tudo ser estimulado pela pressão e necessidade. Organização, rigor e responsabilidade; todas as três qualidades que reconheço não serem preponderantes em mim, mas que pela exigência do *atelier* e pela necessidade trabalhar em concordância com o grupo implicaram um desenvolvimento.

Durante o período de estágio tive oportunidade de confirmar que o *design* urbano é realmente a área que me fascina dentro da Arquitectura paisagista. Esta experiência permitiu-me conhecer os comuns mecanismos de processamento de um projeto na sociedade ocidental, possibilitou-me também o contato com esta realidade. Pessoalmente, tenho uma paixão pela cidade e oportunidades que proporciona. Participar na procura e desenvolvimento de soluções deste organismo que é a casa de cada vez mais é um objetivo

Architecture is a dangerous profession because it is a poisonous mixture of impotence and omnipotence. In the sense that the architect almost invariably harbors megalomaniacal dreams that depend upon others, and upon circumstances, to impose and to realize those fantasies and dreams.

Rem Koolhaas⁴³

43 - Rem Koolhaas, *Conversations with students* (1996)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADAMS, John; 1999; *Risky Business*. Disponível em <http://john-adams.co.uk/wp-content/uploads/2007/11/risky-business.pdf>; acedido em Agosto de 2012.

ADAMS, John; 2005; *Streets and the Culture of Risk Aversion*. Em CABE, Space; *What are we scared of? The value of risk in designing public space*. Disponível em <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110118095356/http://www.cabe.org.uk/files/what-are-we-scared-of.pdf>; acedido em Agosto de 2012.

ANTUNES, Marco; *O público e o privado em Hannah Arendt*. Disponível em <http://www.bocc.ubi.pt/pag/antunes-marco-publico-privado.pdf>; acedido em Agosto de 2012.

BAUMAN, Zygmunt; 2000; *Liquid modernity*. Disponível em <http://58.192.114.227/humanities/sociology/htmledit/upload-file/system/20110207/20110207110407378.pdf>; acedido em Agosto de 2012.

BAUMAN, Zygmunt; 2001; *Comunidade*. Disponível em <http://www.google.pt/url?sa=t&rct=j&q=community%20seeking%20safety%20in%20an%20insecure%20world%20bauman&source=web&cd=10&cad=rja&ved=0CHMQFjAJ&url=http%3A%2F%2Fwww.institutoveritas.net%2Fflivros-digitalizados.php%3Fbaixar%3D27&ei=hC9NUNaWN5SM0wXK3ICoCA&usg=AFQjCNHjDipXsprJimXHj6LtutE20c5mCw>; acedido em Agosto de 2012.

BOARATTI, André; *Um estudo sobre o conceito de espaço público em Hannah Arendt*. Disponível em http://www.ucg.br/ucg/ser/ArquivosUpload/1/file/Artigos/pdf/estudo_sobre_conceito.pdf; acedido em Agosto de 2012.

BLACKSHAW, Tony; 2005; *Zygmunt Bauman*. Disponível em <http://wxy.seu.edu.cn/humanities/sociology/htmledit/upload-file/system/20100826/20100826153913264.pdf>; acedido em Agosto de 2012.

CABE, Space; *What are we scared of? The value of risk in designing public space*. Disponível em <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110118095356/http://www.cabe.org.uk/files/what-are-we-scared-of.pdf>; acedido em Agosto de 2012.

CABE, Space; 2007; *Living with risk: Promoting Better Public Space Design*. Disponível em <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110118095356/http://www.cabe.org.uk/files/living-with-risk-briefing.pdf>; acedido em Agosto de 2012.

CABE, Space; 2010; *Community-led Spaces*. Disponível em <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110118095356/http://www.cabe.org.uk/files/community-led-spaces.pdf>; acedido em Agosto de 2012.

CARR, S.; FRANCIS, M.; RIVLIN, L.; STONE, A.; 1992; *Human dimensions of Public Space* (pp.123-134, 137-145). Disponível em <http://books.google.de/books?id=pjo4AAAAIAAJ&pg=PA142&lpg=PA142&dq=appleyard+woonerf&source=bl&ots=eWtd3MXsd8&sig=o0rZFPjBHNC3vWEbqtS7G-UqPf8&hl=pt-PT#v=onepage&q=appleyard%20woonerf&f=false>; acedido em Agosto de 2012.

CLARK, Kenneth; CHEIN, Isidor; COOK, Stuart; 2004; *The Effects of Segregation and the Consequences of Desegregation*. Disponível em <http://psy2.ucsd.edu/~hflowe/1954socialsciencestatement.pdf>; acedido em Agosto de 2012.

CORNER, James; 2006; *Terra fluxus* em C. Waldheim (Ed.), *The landscape urbanism reader* (pp. 21-33), Princeton NJ: Princeton Architectural Press.

CPFL e Fronteiras do Pensamento; 2011; *Entrevista exclusiva: Zygmunt Bauman*. Disponível em <http://vimeo.com/27702137>; acedido em Agosto de 2012.

DICKENS, Liz ; 2010; *Designing the Future. Shared Space: Qualitative Research*. Disponível em <http://assets.dft.gov.uk/publications/ltn-01-11/ltn-1-11-qualitative.pdf>; acedido em Agosto de 2012.

EFROYMSON, Debra; HÁ, Tran Thi Kieu Thanh; HÁ, Pham Thu; 2009; *Public Spaces – How they humanize cities*. Disponível em http://www.healthbridge.ca/Public%20Spaces_How%20they%20Humanize%20Cities.pdf; acedido em Agosto de 2012.

ERIKSSON, Eva; HANSEN, Thomas; LYKKE-OLESEN, Andreas; 2007; *Reclaiming Public Space*. Disponível em <http://andreas.lykke-olesen.dk/image/tei2007/tei2007.pdf>; acedido em Agosto de 2012.

FRANCIS, Mark; *Control as Dimension of Public Space Quality In Public Spaces and Places* (pp.147-172), New York and Lon-

don: Plenum Press.

FRANCISCO, Marlene; *Espaço Público Urbano: Oportunidade de Identidade Urbana Participada*. Disponível em http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_X_Coloquio_Iberico_Geografia/pdfs/053.pdf; acedido em Agosto de 2012.

FREITAS, Bruno; *Política e Espaço Público: um diálogo inicial com Hannah Arendt*. Disponível em <http://www.maxwell.lambda.ele.puc-rio.br/13788/13788.PDFXXvmi=Z5PowAdNlEXjvWu37DEOhSH6jVlgWNuVSlkpVzeiddCKb8NiLr74IPaGLSXIGsFAO00Lzf5NsIxFAQXD06HbWSRILPrsj74985Vik1vOJ5tAqsdgAVrwOkGBbJ5vR9F0eBJzDfomkTWMmb4W8wuWRLx4vEAnNgn-2S7Cvn2SJVQvi3Bgb8M91zI55mGsaWQdQZQmnSg7O8E8cfponcxoLguQEbjO9b30bUmzNEGDNIM0BcoZoXobfU2T6mJfxNfKI>; acedido em Agosto de 2012.

HAMILTON-BAILLIE, Ben; JONES, Phil; 2007; *Improving traffic behaviour and safety through urban design* In *ICE civil engineering*, (pp.39-47). Disponível em <http://acocksgreenfocusgroup.org.uk/wp-content/uploads/2010/08/Ben-Hamilton-Baillie-Improving-Traffic-Behaviour-and-Safety-Through-Urban-Design.pdf>; acedido em Agosto de 2012.

HAMILTON-BAILLIE, Ben; 2008; *Towards shared space* em *URBAN DESIGN International 13 (2)*, (pp.130-138). Disponível em http://www.hamilton-baillie.co.uk/_files/_publications/30-1.pdf; acedido em Agosto de 2012.

HAMILTON-BAILLIE, Ben; 2008; *Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic* In *Built environment 34 (2)* (pp.161-p.181). Disponível em <http://velobuc.free.fr/download/BuiltEnvironment2008.pdf>; acedido em Agosto de 2012.

HOEK, Heather; 2011; *Why Shared Space?*. Disponível em <http://igitur-archive.library.uu.nl/student-theses/2011-0712-201020/Thesis%20Final.pdf>. Acedido em Agosto de 2012.

HOLLAND, Caroline; CLARK, Andrew; KATZ, Jeanne; PEACE, Sheila; 2007; *Social interactions in public space*. Disponível em <http://www.jrf.org.uk/sites/files/jrf/2017-interactions-public-places.pdf>; acedido em Agosto de 2012.

Joint Committee on Mobility of Blind and Partially Sighted People; 2005; *Shared Space in the Public Realm*. Disponível em http://www.jcmbps.org.uk/fileadmin/gdba/downloads/JCMBPS/JCMBPS_Shared_Space_October_2005.pdf; acedido em Agosto de 2012.

John c; *City Businesses To Fight Shared Space Idea*. Disponível em <http://www.aktanz.co.nz/2009/10/16/city-businesses-to-fight-shared-space-idea/>; acedido em Agosto de 2012.

KOOLHAAS, Rem; 1996; *Conversations With Students*, (p.1-15). Disponível em <http://books.google.pt/>; acedido em Agosto de 2012.

KILSBY, Dave; *Traffic in Towns revisited*. Disponível em <http://www.kilsby.com.au/archive/p0308.pdf>; acedido em Agosto de 2012.

HOLLAND, Caroline; CLARK, Andrew; KATZ, Jeanne; PEACE, Sheila; 2007; *Social interactions in public space*. Disponível em <http://www.jrf.org.uk/sites/files/jrf/2017-interactions-public-places.pdf>; acedido em Agosto de 2012.

KOČAK, Nazan; HUNT, Laura; 2009; *DfT Shared Space Project, Stage 1: Appraisal of Shared Space*. Disponível em http://www.tap.iht.org/objects_store/200911/DfT%20Shared%20space%20project%20-%20Stage%201%20Appraisal%20of%20shared%20space.pdf; acedido em Agosto de 2012.

LOWNSBROUGH, Hannah; BEUNDERMAN, Joost; 2007; *Equally spaced?*. Disponível em <http://www.demos.co.uk/files/Equally%20Spaced.pdf>; acedido em Agosto de 2012.

LUTZ, Sabine; FOORTHUIS, Willem; 2012; *Shared Space, Over het concept en zijn specifieke toepassing in Emmen*. Disponível em <http://www.sharefoundation.eu/images/stories/downloads/Publicaties/RegionaleTransitie/cahier%20shared%20space%2020120502.pdf>; acedido em Agosto de 2012

LYNCH, Kevin; 1960; *The Image of the City*; MIT press, Cambridge, UK.

MILCH, Jan; 1997; *The modernist notion of function as a carte blanche*. Disponível em <http://janmichl.com/eng.fff-hai.html>;

acedido em
Agosto de 2012; acedido em Agosto de 2012.

MINTON, Anna; 2006; *The privatisation of public space*. Disponível em <http://www.annaminton.com/Privatepublicspace.pdf>; acedido em Agosto de 2012.

MONDERMAN, Hans; 2007; *Designing Shared Space presentation*. Disponível em <http://www.urbannous.org.uk/urbandesignlondon/Hans%20Monderman.htm>; acedido em Agosto de 2012

MUDENDA, Muchanga; 2012; *Shaping Public Space*. Disponível em http://www.google.pt/url?sa=t&rct=j&q=how%20can%20public%20space%20shape%20society&source=web&cd=8&cad=rja&ved=0CFYQFjAH&url=http%3A%2F%2Fwww.honors.ufl.edu%2Fapps%2Fthesis.aspx%2FDownload%2F1488&ei=Dp5EUOv3OY2KhQfBqIHIAw&usg=AFQjCNGc6Pc7MXzR_G-2MDQE3gUYvRwx3Q; acedido em Agosto de 2012.

MVA Consultancy; 2009; *DfT Shared Space Project - Stage 1: Appraisal of Shared Space*. Disponível em http://www.tap.iht.org/objects_store/200911/DfT%20Shared%20space%20project%20-%20Stage%201%20Appraisal%20of%20shared%20space.pdf; acedido em Agosto de 2012..

MVA Consultancy; 2010; *Designing the Future - Shared Space: Qualitative Research*. Disponível em <http://assets.dft.gov.uk/publications/ltn-01-11/ltn-1-11-qualitative.pdf>; acedido em Agosto de 2012.

MVA Consultancy; 2010; *Designing the Future - Shared Space: Operational Assessment*. Disponível em http://www.tap.iht.org/objects_store/200911/DfT%20Shared%20space%20project%20-%20Stage%201%20Appraisal%20of%20shared%20space.pdf; acedido em Agosto de 2012.

PARMAN, John; 2010; *DENSITY AND URBANITY In Living Urbanism*. Disponível em <http://livingurbanism.wordpress.com/2010/12/10/density-and-urbanity/>; acedido em Agosto de 2012.

PUCHER, John; DIJKSTRA, Lewis; *Promoting Safe Walking and Cycling to Improve Public Health: Lessons From The Netherlands and Germany*. Disponível em http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1448001/?keepThis=true&keepThis=true&TB_iframe=true&TB_iframe=true; acedido em Agosto de 2012.

REGINE; 2005; *Skateable Furniture*. Disponível em <http://we-make-money-not-art.com/archives/street/index.php?page=9>; acedido em Agosto de 2012.

SHARED SPACE Project; 2008; *Shared Space: From project to process*. Disponível em http://www.sharefoundation.eu/images/stories/downloads/Publicaties/SharedSpace/Process/sharedspace_from-project-to-process.pdf; acedido em Agosto de 2012.

SHARED SPACE Project; *Introduction to Shared Space*. Disponível em <http://www.youtube.com/watch?v=RLfasxqhBNU> e <http://www.youtube.com/watch?v=wuxMuMrXUJk&feature=relmfu>; acedido em Agosto de 2012.

SILVA, Ricardo; SILVA, Napiê; *A recuperação da política: acção e espaço público segundo Hannah Arendt*. Disponível em <http://www.ufrb.edu.br/griot/>; acedido em Agosto de 2012.

STEIGER, Nina; *The Evolution of Public Space: Public space in Neoliberal cities*. Disponível em <http://pt.scribd.com/doc/50645394/Public-Space-Final>; acedido em Agosto de 2012.

TOSI, Antonio; 2007; *Homeless and the Control of Public Space*. Disponível em http://eohw.horus.be/files/freshstart/European%20Journal%20of%20Homelessness/Volume%20One/EJH_Vol1_Thinkpiece3.pdf; acedido em Agosto de 2012.

WILDE, Gerald; 1994; *Target Risk*. Disponível em <http://psyc.queensu.ca/target/>; acedido em Agosto de 2012.

WOOLLER, L; SCHOFIELD, G; Badland, H; Oliver, M; *Pedestrian and Retailer Perceptions of Shared Spaces in Auckland Central Business Dis - tract (CBD)*. Disponível em http://www.hardingconsultants.co.nz/2walkandcycle/downloads/L11_Wooller__Leslie____Poster.pdf; acedido em Agosto de 2012.

WORPOLE, Ken; GREENHALGH, Liz; 1996; *The freedom of the city*. Disponível em <http://www.demos.co.uk/files/thefreedomofthecity.pdf?1240939425>; acedido em Agosto de 2012.

YORK, Iain; BRADBURY, Annabel, TRL Limited; 2006; *Whose Street is it anyway? Redefining Residential Street*. Disponível em http://stuff.mit.edu/afs/sipb/project/wine/dosdevices/z:/mit/lugia/MacData/afs.course.11/11.951/OldFiles/oldstuff/albacete/Other_Documents/Europe%20Transport%20Conference/traffic_engineering_an/whose_street_is_it1564.pdf; acedido em Agosto de 2012.

Biblioteca e catálogos do atelier RMP Stephan Lenzen Landschaftsarkitekten.