



O Modelo Barcelona de Espaço Público e Desenho Urbano

A Avenida como espaço público de usos e actividades sociais

Os casos da Avenida da Liberdade e do Passeig de Sant Joan

Débora Alexandra de Freitas Martins

Tutor: Antoni de Padua Remesar Betllloch



UNIVERSITAT DE BARCELONA





UNIVERSITAT DE BARCELONA



Facultat de Belles Arts
Màster en Disseny Urbà: Art, Ciutat, Societat

O MODELO BARCELONA DE ESPAÇO PÚBLICO E DESENHO URBANO

A Avenida como espaço público de usos e actividades

Os casos da Avenida da Liberdade e do Passeig de Sant Joan

Autora: Débora Alexandra de Freitas Martins

Trabalho final para a obtenção do grau de Mestrado em Diseño Urbano: Arte, Ciudad, Sociedad

Tutor: Doutor Antoni de Padua Remesar Betlloch

Tribunal de Avaliação:

Presidente: Dr. Pedro Brandão. IST. Lisboa

Vocal Dra. Joana Cunha Leal. IHA-UNL. Lisboa

Secretário: Dr. João Pedro Costa. UTL. Lisboa

JUNHO 2012

PROJECT TITLE: Urban Atmospheres, The avenue and its role in the city

INVESTIGATOR: Débora Alexandra de Freitas Martins

SUMMARY OF THE PROPOSAL

ABSTRACT

This work proposes to carry out a comparative study of two examples of the same type of public space, with the goal of understanding if those examples are successful or unsuccessful functioning spaces, in social terms

The urban public space has a fundamental role in the structure of the city and the development of urban social life. The street, as a structural element in the metropolis, is not only a channel for transit and accesses, but it should also function as a promenade that encourages the development of social activities that involve living and enjoying the space. This type of space should play a multifunctional role, promoting a wider variety of uses and an active social collective life, where different types of outdoor activities are in balance.

The aim of this thesis is to analyze the uses given to different instances of the same type of urban space, being the Avenue the developed typology, studying its configuration, its variations throughout the day, its furniture and the activities that it receives. It is intended to study the influence of these different elements in the social urban experiences as well as their role when it comes to defining the function and use of that spot.

Key words: Public Space, Barcelona Model, Avenue, Public Way, Social Activities, Urban Sociology

TÍTULO DO PROJECTO: Ambientes urbanos, A avenida e o seu papel na cidade

RESUMO

Propõe-se com o presente trabalho realizar um estudo comparativo entre dois exemplos da mesma tipologia de espaço público, tendo em vista uma melhor compreensão sobre o funcionamento, mais ou menos eficaz, em termos sociais, desse tipo de espaços.

O espaço público urbano tem um papel fundamental na estrutura da cidade e no desenvolvimento da vida social urbana, e a rua, é um elemento estruturante que, para além de desenvolver a função de distribuição de trânsitos e de acessos, representa também um espaço de passeio e de desenvolvimento de actividades sociais de permanência. Este tipo de espaço deve desempenhar um papel multifuncional, promovendo, através de uma mais vasta multiplicidade de usos, uma vida social colectiva activa, onde os diferentes tipos de actividades exteriores estão em equilíbrio.

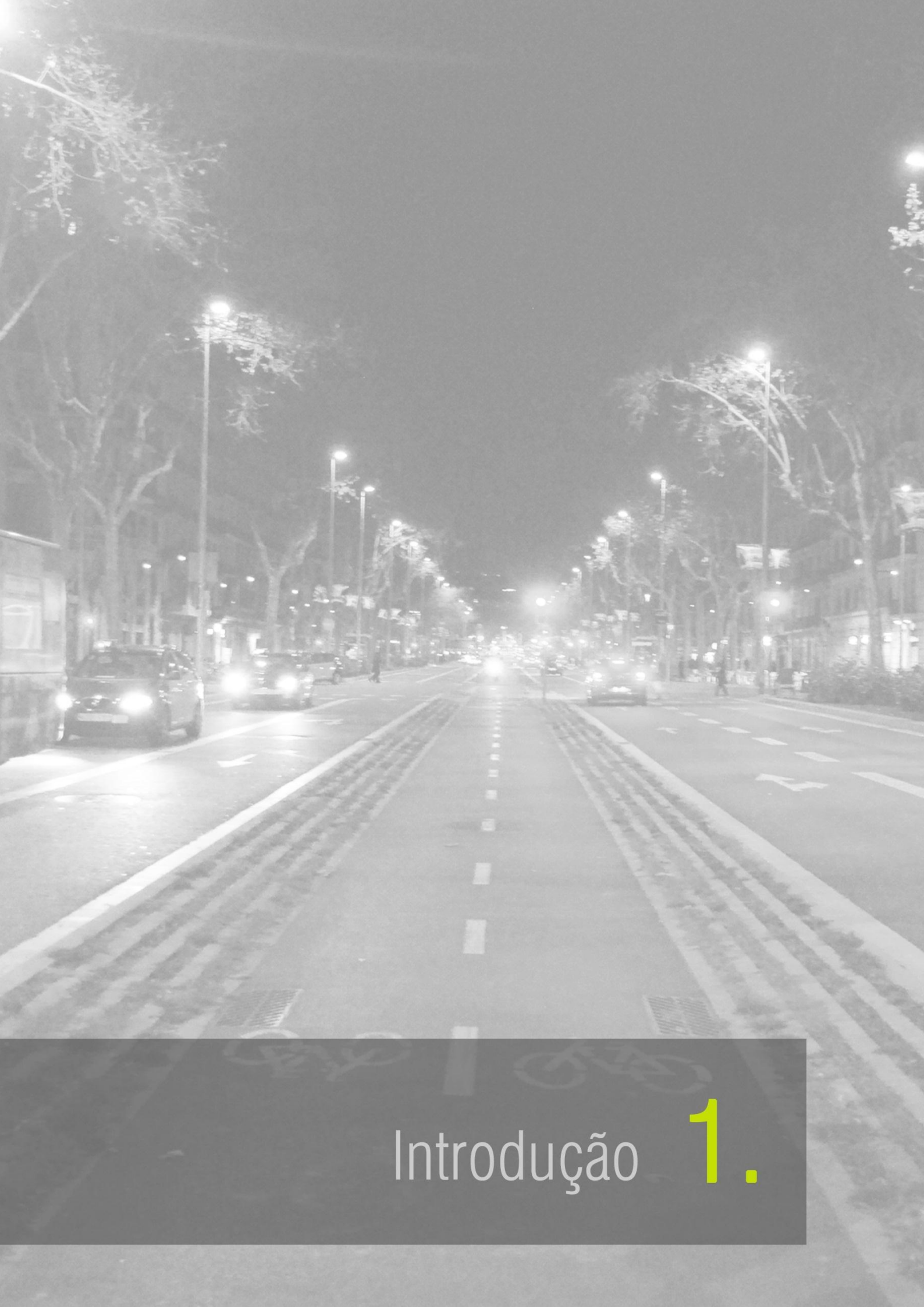
Pretende-se analisar os usos conferidos a diferentes exemplos da mesma tipologia de espaço urbano, sendo a avenida a contemplada, através do estudo da sua configuração, das suas variações ao longo do dia, do seu mobiliário urbano e das actividades que acolhe. A análise pretende clarificar a influência de todos estes elementos nas vivências urbanas assim como o seu papel na definição da função e do uso do local.

Palavras-chave: Espaço público, Modelo Barcelona, Avenida, Via Pública, Actividades sociais, Sociologia Urbana

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	1
1.1 Introdução	1
1.2. Objectivos	3
1.3. Metodologia e estrutura do trabalho	4
2. ENQUADRAMENTO NO MODELO BARCELONA	9
2.1 O modelo Barcelona e as suas características gerais	9
2.2 Fases de desenvolvimento do modelo - linha de tempo	11
2.3 Modelo Barcelona no desenho do espaço público: as vias como elementos estruturantes da vida social urbana.....	12
3. PROBLEMÁTICA – A Tipologia de espaço Avenida.....	19
3.1 O uso e função do espaço urbano e os seus utilizadores.....	19
3.2. O retorno à via pedonal na conquista de novos utilizadores.....	23
3.3. As diferentes configurações da avenida	26
3.3.1. Avenida.....	26
3.3.2. Boulevard	27
3.3.3. Rambla	27
3.4. Actividades sociais nas avenidas e os espaços que requerem	29
3.4.1. Necessárias	29
3.4.2. Opcionais	30
4. CASOS DE ESTUDO.....	35
4.1. Avenida da Liberdade	36
4.1.1 Enquadramento histórico.....	36
4.1.2. Configuração do espaço físico	40
4.1.3. Utilização do espaço	42
I. Circulação viária	42

II. Circulação de bicicleta	43
III. Circulação pedonal.....	43
IV. Estar de pé.....	44
V. Sentar.....	44
VI. Jogar	45
VII. Actividades efémeras	46
4.2. Passeig de Sant Joan.....	47
4.2.1. Enquadramento histórico.....	47
4.2.2. Configuração do espaço físico	49
4.2.3. Utilização do espaço	57
I. Circulação viária	57
II. Circulação de bicicletas.....	57
III. A circulação pedonal	59
IV. Estar de pé.....	60
V. Sentar.....	61
VI. Jogar	64
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	69
6. BIBLIOGRAFIA	73
7. ÍNDICE DE FOTOGRAFIAS E ILUSTRAÇÕES	77
8. ÍNDICE ANALÍTICO.....	81



Introdução 1.

1. INTRODUÇÃO

1.1 Introdução

O espaço público tem na cidade uma função polarizadora da vida quotidiana e das actividades recreativas, proporcionando assim o contacto e o convívio entre os seus habitantes. Sendo esse um espaço de socialização, é possível verificar, através do processo de interacção com os indivíduos, um reflexo da sociedade que o habita. Para que se proporcione a oportunidade de encontro entre as pessoas, este tipo de espaço deve ser acessível a todos, independentemente das condições de cada um.

Tomando um papel fundamental na estrutura da Cidade e no desenvolvimento da vida social urbana, o espaço público como elemento estruturante, desenvolve não só uma função de distribuição de trânsitos e de acessos, como também assume um papel de espaço de passeio e de desenvolvimento de actividades sociais de permanência. Consequentemente, estas zonas da cidade devem ser multifuncionais promovendo, através de uma mais vasta multiplicidade de usos, uma vida social colectiva activa, onde os diferentes tipos de actividades exteriores decorrem em equilíbrio.

Tendo em vista uma compreensão da influência que todos os elementos que compõem o espaço exercem nas vivências urbanas e na definição de função e uso do local, analisar-se-ão os usos e actividades conferidos a diferentes exemplos da mesma tipologia de espaço urbano, sendo a tipologia desenvolvida a avenida. Através de um estudo da configuração, do mobiliário urbano, das variações diárias e das actividades conferidas aos diferentes casos de estudo poder-se-á também compreender a razão pela qual o espaço pode não ter, actualmente, os usos pretendidos aquando da sua idealização projectual, e o porquê de determinados elementos que compõem o espaço terem outro uso para além daquele para o qual foram concebidos. Assim, a questão de investigação deste trabalho é: **O que determina o sucesso de um determinado tipo de espaço público e de que maneira a forma como ele é desenhado implicará na maneira como é vivido?**

Sabendo que a configuração física do espaço e os elementos que o compõem são factores determinantes na definição de usos e função do local, pretende-se compreender até que ponto podem ambos influenciar o comportamento dos cidadãos e concluir que factores tornam um tipo de configuração mais vantajosa para a tipologia em questão. Para tal recorrer-se-á à observação em campo e a uma análise de vários exemplos assim como uma comparação entre eles.

A Avenida da Liberdade, em Lisboa, e o Passeig de Sant Joan, em Barcelona, serão os objectos de estudo do trabalho proposto. A escolha destes dois exemplos tem também como objectivo uma exposição comparativa do desenvolvimento que os espaços públicos têm vindo a sofrer nas respectivas cidades, assim como as suas origens.

Se o movimento moderno pretendia classificar os espaços segundo a sua função, a mentalidade contemporânea defendia que o espaço público fosse multifuncional, e que tivesse um forte peso como gerador da organização na cidade. Assumindo o mesmo tipo de pensamento, desde o plano de Cerdà, para a expansão de Barcelona foram constituídos vários departamentos especializados nos diferentes tipos de espaço, e investiu-se, ao longo do tempo, no espaço público, e no aumento da qualidade dos elementos aí implicados. A cidade de Barcelona tornou-se numa referência mundial não só pela sua estrutura urbana, mas também pelos momentos históricos que conduziram a sua evolução até aos dias de hoje. Os processos, as estratégias e a participação das partes envolvidas que conduziram o crescimento da cidade tiveram grande importância no decurso histórico e na construção da imagem de cidade que hoje conhecemos. Torna-se então importante compreender como e quando tiveram início essas estratégias, e como se processaram ao longo do tempo. O estudo dessa evolução e das diferentes fases que a compõem fazem parte do presente trabalho, facilitando uma melhor compreensão da importância das avenidas e do desenho urbano em específico para a tipologia de espaço público escolhida para análise.

Se em Barcelona se procurava privilegiar o pedestre sem deixar de atribuir o devido espaço ao trânsito viário, em Lisboa, o crescimento urbano tem vindo ao longo do tempo a privilegiar, na cidade, o desenvolvimento dos eixos de circulação viários, mesmo que para tal fosse necessária uma diminuição do espaço dedicado à circulação pedonal. Este tipo de evolução, favorecendo a circulação automóvel em detrimento da pedonal, e consequentemente dos espaços públicos, levou ao decréscimo dos cuidados com o espaço público tem como consequência a diminuição das condições para a apropriação dos espaços e naturalmente uma diminuição do interesse pelo desenvolvimento de uma vida social colectiva no exterior.

Com o avançar do tempo os espaços ganharam novas utilizações e outras deixaram de se desempenhar, no entanto existem actividades que ainda hoje se mantêm. Cada vez mais os espaços públicos não se restringem às actividades para as quais foram projectados. Verifica-se actualmente uma diminuição do tráfego viário nos centros das cidades, como consequência do aumento do leque de opções disponíveis para o atravessamento das cidades. Este fenómeno permite

voltar a contemplar a ideia de devolver espaço aos peões, retirando o que já não é necessário aos automóveis. Embora seja cada vez mais aparente a necessidade de mudança para determinados espaços que, embora em teoria, reúnam as condições para o bom funcionamento, pareçam não funcionar, é possível também encontrar na Cidade, espaços que mantiveram ao longo do tempo o funcionamento activo como espaço público em todas as suas vertentes e uma actividade social concreta.

1.2. Objectivos

A escolha do tema prende-se com o interesse por uma melhor compreensão dos factores que determinam o sucesso de um espaço público.

Será analisada uma tipologia de espaço urbano, e tendo em vista uma exposição entre as diferentes vivências possíveis para a mesma tipologia serão estudados dois exemplos, um em Lisboa e outro em Barcelona, a Avenida da Liberdade, e o Passeig de Sant Joan, respectivamente. Pretende-se contrapor as suas configurações e características específicas de cada um, procurando esclarecer o que define e confere o melhor desempenho, do ponto de vista social, para esta tipologia específica de espaço público. Para esse efeito o trabalho desenvolver-se-á em diferentes fases que permitirão compreender a evolução histórica, cultural e social deste tipo de espaço, e analisá-lo de forma mais profunda ao nível da sua composição e desenho.

A identificação das funções desempenhadas e usos atribuídos ao espaço permitirão identificar potenciais elementos marcantes e definidores de usos anteriormente identificados e, em última estância, compreender até que ponto os elementos encontrados são transportáveis para outros espaços da mesma tipologia.

O objectivo geral do trabalho consiste na identificação dos factores que determinam o sucesso de um espaço público, aplicando este estudo à tipologia Avenida. Já os objectivos específicos passam pela compreensão da influência exercida pelo perfil e pelos diversos elementos constituintes do espaço em causa, no comportamento social que aí se verifica. Para isso a investigação passará pela observação e registo do comportamento social dos espaços, e também pelo tipo de uso adquirido pós ocupação. Será igualmente relevante estudar os antecedentes históricos, sociais, culturais e económicos da tipologia observada e, mais especificamente, dos dois casos de estudo, procurando também uma melhor compreensão da influência do *Modelo Barcelona* no desenho da tipologia avenida.

1.3. Metodologia e estrutura do trabalho

A dissertação tem uma natureza empírica, recorrendo a recolha de informação bibliográfica e a trabalho de campo.

A pesquisa de informação bibliográfica tem como objectivo a contextualização histórica, a descrição do processo de construção e evolução de cada caso e a compreensão das alterações no comportamento do público utilizador do espaço desde a sua data de construção até aos dias de hoje.

O trabalho de campo tem como finalidade, uma melhor compreensão dos casos através da vivência do espaço, nas diferentes condições em que se pretende que seja analisado.

O trabalho repartir-se-á em três fases:

Em primeiro lugar realizar-se-á o trabalho de pesquisa bibliográfica, reunindo informação relativa ao contexto histórico dos espaços escolhidos e a dados mais actuais referentes aos mesmos. Toda a informação será necessária para a elaboração de um enquadramento histórico dos locais em estudo e para a compreensão do estado de arte do tema em análise. Ainda nessa primeira fase os dados serão organizados e tratados permitindo um melhor posicionamento para a fase que se segue.

A segunda fase será direccionada para o trabalho em campo, com o objectivo de estudar e caracterizar os casos de estudo, assim como reunir dados relativos à observação dos comportamentos dos utilizadores. Esse trabalho proceder-se-á com o apoio de plantas e perfis que permitirão uma mais fácil localização dos elementos relevantes para o estudo, recorrendo também a fotografia para registo.

Por último serão reunidos, tratados e cruzados todos os dados das fases anteriores, o que possibilitará a reflexão sobre cada espaço individualmente e a conclusão final, resultando num último posicionamento em relação ao tema escolhido.

Fase 1. Pesquisa bibliográfica

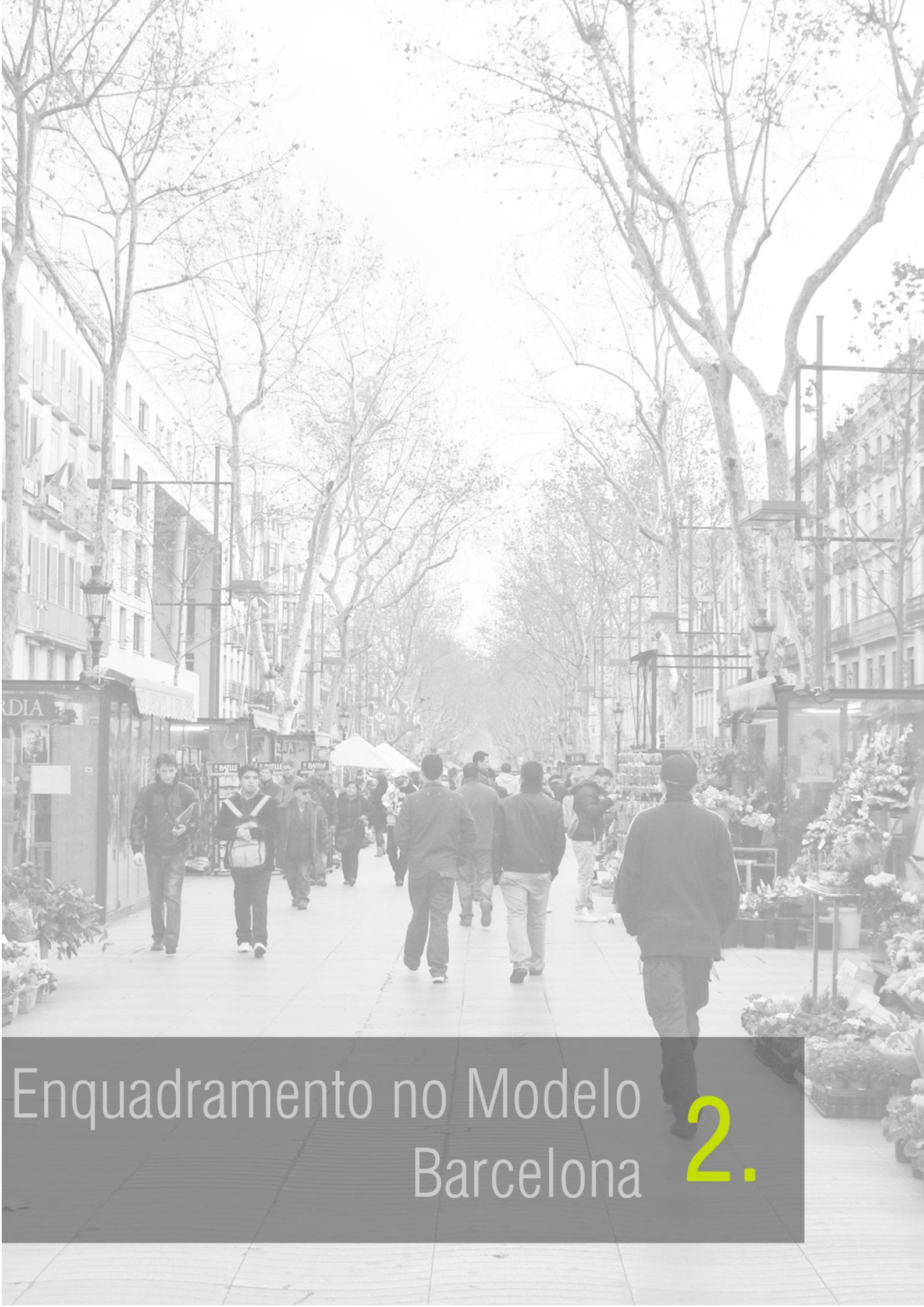
- contexto histórico
- contexto actual
- intervenientes
- tratamento e organização dos dados

Fase 2. Trabalho de campo

- produção dos desenhos técnicos dos casos de estudo
- avaliação das características físicas dos espaços
- registos fotográficos e observação em campo
- avaliação das características sociais dos espaços e registo de actividades
 - actividades, e sua localização no espaço
 - Fluxos
 - usos

Fase 3. Cruzamento de dados e produção do documento escrito

- analises, reflexões e conclusões gerais
- confronto entre os pressupostos iniciais e as conclusões finais



Enquadramento no Modelo Barcelona 2.

2. ENQUADRAMENTO NO MODELO BARCELONA

2.1 O modelo Barcelona e as suas características gerais

Barcelona tornou-se numa referência mundial não só pela sua estrutura urbana, mas também pelos momentos históricos que guiaram a sua evolução até à actualidade. Os processos, as estratégias e a participação das partes envolvidas – entre departamentos responsáveis, especialistas e a população através de movimentos participativos, que conduziram o crescimento da cidade tiveram grande importância no decurso histórico e na construção da imagem de cidade que hoje conhecemos.

Na primeira metade do século XIX, os limites espaciais da cidade de Barcelona estavam ainda muito delimitados pelas muralhas que anteriormente protegiam a cidade, adensando o seu crescimento demográfico.

Com a necessidade de expandir a cidade, procedeu-se ao derrube da muralha em 1854, levando à elaboração da proposta de extensão e reforma da cidade para além das antigas muralhas, por Cerdà – o Ensanche. O projecto propunha um sistema de crescimento homogéneo organizado hierarquicamente com uma malha de ruas e quarteirões, gerando uma estrutura contrastante com a da Ciutat Vella, agregando assim o centro de Barcelona às cidades vizinhas. O plano delineado que viria a ser aprovado em Maio de 1860 contemplava a reabilitação da zona antiga da cidade e a inserção de espaços para parques, indústria, comércio e habitação na nova extensão da cidade, distribuindo-os em equilíbrio. Desta forma, foi gerado um sistema organizado, que permitia um crescimento indefinido da cidade segundo o mesmo modelo, para além do previsto no plano, e ambiciosos planos urbanísticos e industriais foram postos em marcha para transformar Barcelona numa cidade moderna.

A construção do plano de Cerdà constitui a maior “intervenção” sofrida pela cidade em toda a sua história. Conferiu à cidade a estrutura pela qual ainda hoje é conhecida e que constitui a sua maior “imagem de marca”. É nesta fase de evolução crucial para Barcelona que se torna mais evidente o início do cuidado com a circulação quer viária quer pedonal, não só dentro da cidade, como também com o exterior.

Cerdà assumia para o seu plano um grande cuidado com o desenho de todos os eixos que o compunham, procurando repartir o espaço de forma equivalente entre o peão e ao automóvel.

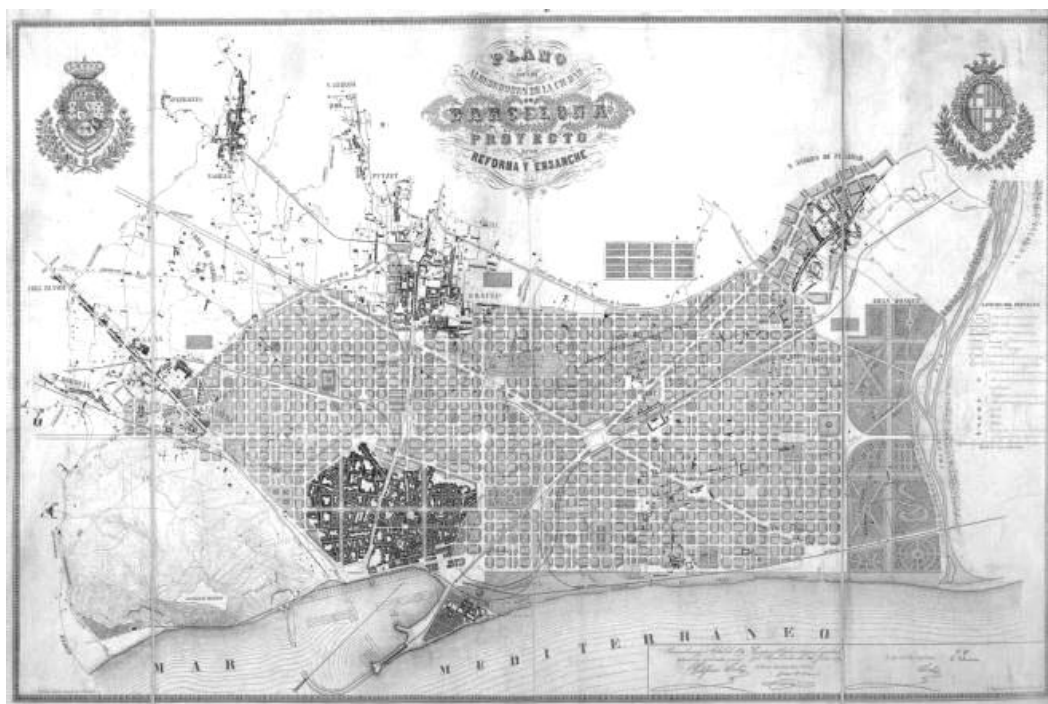


Figura 1. Plan Cerdà
1859

E a cidade foi evoluindo, urbanizando-se e crescendo nos séculos seguintes. É no final do século XX que tem início outra das mais importantes revoluções em diversos campos da cidade mas com particular incidência no urbanístico – o designado “Modelo Barcelona”. Este designa o conjunto de intervenções de reestruturação urbana, que se realizaram desde os anos 80, após a colocação da cidade como anfitriã dos Jogos Olímpicos de 1992. No entanto, o *modelo* não é constituído apenas pelas intervenções realizadas para os J.O.. Estas faziam parte de um extenso plano que tinha como objectivo não só “modernizar, actualizar e refazer a cidade”¹, como também aproveitar a sua forte potencialidade para o desenvolvimento da cidade, pela monumentalidade do seu centro histórico. Os Jogos Olímpicos trouxeram uma nova motivação, assim como mais meios para dar início a um processo urbanístico que viria a permitir redigir e programar intervenções e projectos, de âmbitos espaciais e temporais adequados, tendo em vista uma forte transformação da cidade e da sua imagem.

Oriol Bohigas, delegado da área de urbanismo do *Ayuntamiento de Barcelona* entre 1980 e 1984, defendia uma regulação e standardização dos elementos dos espaços públicos da cidade, procurando uma uniformização dos mesmos e um reforço da imagem da cidade. O investimento numa nova estética urbana e em novos edifícios, de arquitectos de renome, viria apoiar a modernização da cidade e a criação de mais elementos de atracção para a cidade.

¹ MONTANER, Josep Maria, *El modelo Barcelona*, Madrid: Ediciones El País, 2007, pág. 21

2.2 Fases de desenvolvimento do modelo - linha de tempo

1854	Derrube da muralha da cidade
1860	Revolução Industrial Aprovação do Plano Cerdà
1888	Exposição Universal
1907	Plano Jaussely
1929	Exposição Internacional
1932	Plano Macià, projectado pelos GATCPAC, com colaboração de Le Corbusier
1936-39	Início da Guerra Civil espanhola
1939	Queda do regime
1952	Congresso Eucarístico
1953	Plano Comarcal
1975	Começa o período democrático
1976	Aprova-se o PGM e tem início uma nova era, ponto de início da transformação
1979	Primeiras Eleições democráticas
1979-83	Primeiros anos de governo local eleito
1979-82	Actuações de carácter público com financiamento municipal
1980	Início de operações mais profundas na cidade
1981	Começa-se a preparar a candidatura para os JJ.OO.
1982	Eleição de um governo socialista
1983-86	Preparação para o grande projecto de transformação
1986	Barcelona é eleita como sede dos Jogos Olímpicos 1992
1987	Dissolução da Corporación Metropolitana, e criação de novas entidades supramunicipais
1991	Aprovação do primeiro plano
1995	Aprovação do segundo plano

2.3 Modelo Barcelona no desenho do espaço público: as vias como elementos estruturantes da vida social urbana

A eficiência de espaços públicos tem sido matéria de estudo de muitos autores, tais como Jan Gehl², que afirma que as actividades exteriores são muito influenciadas pela configuração física dos espaços da cidade.

Tendo o espaço público sido uma peça muito importante para a recuperação de Barcelona, e um papel fundamental na vida pública dos cidadãos, para além de elemento estruturante na cidade, a sua recuperação e a aposta na sua melhoria e requalificação determinou também a existência de uma vida pública e social saudável, que conferiram à cidade uma nova imagem.

A valorização dos eixos como elementos estruturantes e catalisadores do crescimento das cidades torna-se num dos pontos fulcrais no crescimento de Barcelona com o plano de Cerdà. A circulação dentro da cidade e a sua comunicação com o exterior foi um tema de grande importância para o plano que considerou as necessidades de circulação dos habitantes, uma das suas principais prioridades. Tornava-se para tal, necessário estabelecer uma rede hierarquizada de ruas, que diferenciase os espaços dedicados aos veículos a motor e aos peões, atribuindo-lhes pesos iguais, quer a rua tivesse uma largura de 20 metros ou de 50 metros³. A rede de vias gerada permite, até aos dias de hoje, uma circulação dentro da cidade.

A cultura da vida social exterior é desde sempre, um dos atributos mais característicos de Barcelona. A socialização no exterior é uma característica própria da cidade que vê a sua essência reflectida na típica Rambla, que se tornou “num dos espaços mais especiais da cidade por ter sido durante mais de cinco séculos o lugar central onde a representação do cenário urbano, a actividade comercial e institucional se produziram de forma integrada”⁴.

No crescimento de Barcelona as avenidas são implementadas não só como elementos de conexão entre diferentes pontos, mas surgem também como motores de urbanização em locais não construídos, já que oferecem a garantia de uma nova estrutura para um local que até então, não era acessível. Acontece que

² GEHL, Jan. *La Humanización Del Espacio Urbano: La Vida Social Entre Los Edificios*. Barcelona: Reverté, 2006

³ BUSQUETS, Joan, *Barcelona, la construcció de una ciutat compacta*”, Barcelona: Ediciones del Serbal, 2004. Pág.131

⁴Idem. Pág. 71

com o crescimento que se lhes segue, acabam por se transformar em “peças centrais da mobilidade urbana”⁵.

Na construção do *ensanche* de Cerdà, o Passeig de Gràcia transforma-se no eixo de maior importância fora da Ciutat Vella, uma vez que é o elemento que estabelece a conexão entre o bairro da Gràcia e o núcleo histórico da cidade, chegando até ao Portal de l'Àngel. Actualmente o Passeig de Gràcia ainda constitui um dos mais importantes eixos na cidade, como eixo de circulação e chegada ao centro e como local de referência de Barcelona.

No princípio do século XIX foram executadas transformações urbanas mais localizadas, tais como renovações de edifícios emblemáticos e das zonas que lhes são imediatamente próximas. A estas pequenas intervenções seguem-se a abertura de novos eixos na Ciutat Vella – Carrer de Ferran e Carrer de la Princesa, e em simultâneo, novos espaços de lazer e jardins por toda a cidade⁶.

No crescimento da cidade as avenidas desempenharam não só o papel de elementos estruturantes do tecido urbano e do território, mas também de conectores dos diferentes núcleos, centrais ou não, da cidade. A implementação de novos eixos em territórios não urbanizados serviu de incentivo à urbanização da área circundante⁷. A implementação de um novo eixo de grandes dimensões requeria edifícios de limite, e conseqüentemente novos equipamentos e infra-estruturas de serviço aos habitantes dos novos edifícios. Gerava-se assim um sistema catalisador para o crescimento da cidade.

As avenidas caracterizam-se frequentemente pela importância atribuída ao espaço dos peões, articulando ao longo do seu comprimento diferentes espaços abertos. A Gran Via e a Diagonal são exemplos de eixos que funcionaram como catalisadores de urbanização de Barcelona e, desempenhando um importante papel na circulação viária da cidade, não deixaram de desenvolver também o seu papel como local de circulação, passeio e paragem de pedestres.

No entanto, com o passar do tempo, Barcelona vinha cada vez mais a necessitar de uma nova paisagem urbana uniforme e de uma melhoria da qualidade dos seus espaços públicos. Era necessário gerar uma nova imagem da cidade.

Com a colocação da cidade como anfitriã dos Jogos Olímpicos de 1992 surge um novo incentivo para o investimento e transformação da cidade, funcionando como catalisador de processos de maior escala e de intervenções necessárias para

⁵BUSQUETS, Joan, *Barcelona, la construcció de una ciutat compacta*”, Barcelona: Edicions del Serbal, 2004, Pág. 148

⁶ Idem

⁷ Idem. Pág. 148

uma recolocação da cidade como uma das mais importantes referências a nível mundial. Através de todas as essas intervenções foi possível conferir à cidade não só as condições necessárias para os jogos, mas também uma melhoria significativa da qualidade dos seus espaços, e da resposta às demandas cívicas na cidade, tendo tudo isto como consequência, uma melhoria da qualidade de vida dos seus habitantes.

Após o tempo de transformação intensa da cidade gerada pelos JJ.OO., e com o abrandamento das actividades, foi tomado tempo para pensar qual seria o futuro da cidade, realizando um balanço de tudo o que se havia executado. Este processo permitiu projectar de forma mais eficiente e controlada o melhor modo de manter a cidade em transformação de forma a levá-la aos objectivos pretendidos, mantendo processos contínuos e adequados.

A mudança na qualidade do espaço público, sentida pelas intervenções dedicadas aos J.O. demonstrou a passagem do “respeito do lugar colectivo”⁸ para primeiro plano no que toca às prioridades de planeamento da cidade.

As avenidas e os boulevards, pertencendo à rede viária secundária, têm como função a distribuição do tráfego até às vias locais, elementos importantes para os transportes públicos e comércio, funcionam frequentemente como “espaço equipado e com actividades próprias”⁹.

As mudanças que as actividades e usos sofreram entre a data de construção das avenidas e os dias de hoje, fazem com que hoje em dia existam conteúdos diferentes dos que existiam à data da construção. Após um tempo de investimento na circulação automóvel em detrimento da circulação pedonal os usos comerciais voltam a ganhar mais valor, e torna-se pertinente uma redução do tráfego viário. O investimento em vias alternativas para o tráfego em torno da cidade levou ao aumento da capacidade da rede viária da cidade, e em muitos casos, à diminuição dos fluxos observados nos eixos secundários do centro das cidades, ou seja, observa-se actualmente um sobredimensionamento das vias para os fluxos efectivos de tráfego. Torna-se assim possível uma “redução da capacidade viária, recuperando o espaço para o peão, a bicicleta e a vegetação”¹⁰.

As rondas, construídas ao abrigo do Programa 92, são exemplo de grandes distribuidoras urbanas de tráfego viário. No entanto, à data do seu planeamento, o seu desenho e a inserção destas na cidade não foram descuidadas, gerando em

⁸ BUSQUETS, Joan, *Barcelona, la construcció de una ciutat compacta*, Barcelona: Edicions del Serbal, 2004. Pág. 417

⁹ Idem. Pág. 377

¹⁰ Idem. Pág. 417

muitos pontos a oportunidade de criação novos espaços de grande utilidade para a população e novas actividades através de um desenho eficaz do espaço.

Numa outra tentativa de diminuição dos fluxos viários no centro das cidades, verifica-se o reforço e o investimento no espaço do peão e no transporte público, visando a diminuição do uso do transporte privado. A diminuição do tráfego, apoiada pelas duas soluções anteriormente referidas tornam possível a requalificação do espaço que havia sido projectado quase em exclusivo para a circulação automóvel, diminuindo o espaço atribuído a este para o devolver ao pedestre. Tal como Joan Busquets afirma, foram conseguidos “bons resultados ambientais nas ruas cuja secção se divide de forma equivalente para o peão e o tráfego rodado”¹¹.

O peão foi valorizado através da criação de condições necessárias e favoráveis à sua circulação e permanência no exterior, não só pela grande variedade de espaços públicos gerados, mas também pela atenção dada à sua qualidade e aos diferentes elementos que completam o espaço – este existe e é chamativo para a população. A transformação incluiu todos os distritos de Barcelona e tornou-os independentes, gerando, no entanto, uma imagem da cidade única e reconhecível.

Os espaços públicos dispersos pela cidade organizam, estruturam e articulam-na, e os eixos urbanos, nas suas diferentes escalas permitem conectar a cidade, e as suas diferentes funções, respondendo às necessidades de mobilidade e transporte dos seus habitantes.

Barcelona conseguiu com a organização dos Jogos Olímpicos, e todas as transformações que se lhe seguiram, projectar-se internacionalmente e é actualmente uma cidade europeia, aberta ao mar, com serviços e infra-estruturas adequadas ao seu uso.

¹¹ BUSQUETS, Joan, *Barcelona, la construccion de una ciudad compacta*”, Barcelona: Ediciones del Serbal, 2004. Pág. 375



A tipologia Avenida **3.**

3. PROBLEMÁTICA – A Tipologia de espaço Avenida

3.1 O uso e função do espaço urbano e os seus utilizadores

Se até ao século XX todas as actividades e usos das cidades se desenvolviam em espaços comuns multifuncionais, daí em diante, a introdução do carro teve um forte efeito na evolução das metrópoles¹². As actividades que sofreram alterações mais aparentes foram as relacionadas com o comércio, uma vez que se este se desenvolvia sobretudo no exterior, de forma quase livre, com o passar do tempo, essas actividades passaram a recolher-se para as lojas, e para locais cada vez mais longe dos centros das cidades, culminando nos actuais centros comerciais, onde este tipo de actividade se concentra, geralmente em zonas periféricas, acessíveis quase exclusivamente de carro ou transporte público.

O aparecimento de eixos direccionados para uma circulação viária eficiente em tiveram consequências a nível do uso social do espaço urbano e, naturalmente, também a nível económico, o que torna esta uma problemática crescente. A dependência do automóvel como meio de transporte entre os locais faz com que se dispersem as pessoas, e consequentemente, as actividades.

Figura 2. Avenida Fontes
Pereira de Melo



Muito embora continuem a existir importantes locais de encontro e comércio, o papel de local de encontro que deve ser desempenhado pelo centro da cidade começa a desvanecer com o aumento do uso de transporte próprio e o desenvolvimento dos novos meios de comunicação.

Os espaços públicos urbanos para além da função de “organizadores do tecido urbano e de garantia de condições para a circulação automóvel e pedonal”¹³,

¹² GEHL, Jan; GEMZØE, Larz, *Nuevos espacios urbanos*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2002

¹³ GONÇALVES, Jorge; *Os espaços públicos na reconfiguração física e social da cidade*; Lisboa: Universidade Lusíada Editora, 2006. Pág. 64

representam a estrutura que permite o desenvolvimento das actividades sociais colectivas necessárias à comunidade urbana. Praças, ruas, largos e parques convidam as pessoas a permanecer no espaço, a observar e a participar nas actividades que aí se desenvolvem.

Como resposta a esta crescente preocupação com as necessidades de circulação viária das cidades, na actualidade as atenções parecem voltar-se de novo para o espaço público urbano. O desenvolvimento destas estruturas em detrimento dos espaços de estadia e circulação pedonal, e o abandono de outros da mesma categoria levou à decadência dos espaços públicos na cidade. Enquanto determinados espaços se parecem actualizar por si só e se mantêm activos, outros, por vezes com localizações centrais nas cidades, mostram sinais evidentes de desumanização. Torna-se necessário um acompanhamento das mudanças de contexto, comportamento, hábitos naturais do avançar do tempo.

Actualmente, começa a ser mais frequente a preocupação com a qualificação do espaço público, tendo em vista uma melhoria das vivências por ele proporcionadas, e a sua valorização como elemento fulcral da cidade realça a necessidade de um maior cuidado aquando do seu planeamento. Procuram-se espaços que permitam ao utilizador estabelecer ligações e identificá-los como lugares, e como lugares seus, sendo isto incentivo ao encontro, ao crescimento e à apropriação, permitindo ao utilizador construir “a sua própria identidade enquanto ser urbano”¹⁴.

É possível observar em alguns espaços públicos mais recentes, um grande cuidado com a vertente estética e simbólica do projecto, não obstante, e apesar desde factor ser relevante, são outros que elevam a qualidade de um espaço público em vários parâmetros. Enquanto uma primeira empatia com o espaço se prende em grande parte com a sua imagem – se é, ou não, visualmente atractivo – são os outros elementos que mantêm as pessoas no espaço levando à sua permanência. Um espaço pode não ser obrigatoriamente bonito, mas oferecer qualidades que incentivam determinadas actividades e usos¹⁵. O gosto por um ambiente urbano implica mais do que achá-lo bonito, advém em grande parte da sua funcionalidade em relação aos usos e actividades que acolhe, dos sentidos e das experiencias vividas em determinadas situações e aspectos da sua conservação, durabilidade e da identificação que promove diversidade.

¹⁴ COELHO, António Baptista; MANTEIGAS, Anabela; *Humanização e vitalização do espaço público*, Lisboa; LNEC 2005. Pág. 174

¹⁵ GEHL, Jan. *La Humanización Del Espacio Urbano: La Vida Social Entre Los Edificios*. Barcelona: Reverté, 2006

Pode-se dizer que, frequentemente, os espaços dos quais as pessoas mais gostam são constituídos por elementos naturais, tendo estes predominância sobre os construídos, estão mantidos em boas condições, sendo possível reconhecer a existência de manutenção e cuidado, e se caracterizam pela existência de boas vistas e eixos visuais agradáveis¹⁶.

Jan Gehl¹⁷ defende que a configuração física dos espaços condiciona fortemente as actividades que aí se desenvolvem, e consequentemente a animação das ruas. Um desenho urbano pensado deve influenciar quantas pessoas e acontecimentos aí se vão desenvolver, que durações vão ter e que tipo de actividades serão.

Dividindo as actividades exteriores em três categorias – necessárias, opcionais e sociais, Gehl¹⁸ defende que são as opcionais e as sociais que demonstram se um espaço realmente tem qualidade e se atrai utilizadores. Actividades opcionais são aquelas em que o utilizador participa caso pretenda e se o ambiente o permite, enquanto as sociais dependem da presença de outras pessoas. Partindo a escolha de permanecer, de participar e passar tempo no local do utilizador, essa opção revela o gosto pelo espaço e a sensação de conforto que este transmite, ao contrário dos espaços que apenas recebem actividades obrigatórias, sendo elas as que geralmente envolvem a acção de caminhar e que se realizam todo o ano, independentemente do ambiente físico do espaço.

Os requisitos básicos para que um espaço público tenha qualidade passam pela reunião das condições que permitam o desenvolvimento das actividades necessárias, opcionais, recreativas e sociais, ou seja, torna-se possível para o utilizador circular pelo espaço com confiança, ir e vir de outros locais, deambular e participar nas actividades, ao mesmo tempo que a hipótese de aí permanecer ou encontrar-se com outras pessoas também é viável e atractiva. O desenho do espaço tem a capacidade de favorecer ou dificultar a interacção e o relacionamento entre as pessoas.

Os elementos que atraem o público a um espaço, não são no entanto apenas físicos. A presença de outras pessoas e actividades frequentes têm um efeito atractivo para o espaço. A permanência num espaço populado e movimentado aumenta a probabilidade de se ter algo para fazer, de se descobrir algo novo ou de conhecer alguém, ao mesmo tempo que confere um maior sentido de segurança. Exemplo disto são os conjuntos de pessoas que normalmente se

¹⁶ Cit. In. CARMONA, Matthew, *Public places, urban spaces : the dimensions of urban design*, Boston: Architectural Press, 2010

¹⁷ GEHL, Jan. *La Humanización Del Espacio Urbano: La Vida Social Entre Los Edificios*. Barcelona: Reverté, 2006

¹⁸ Idem

juntam em volta de grupos que desenvolvam actuações ou qualquer tipo de actividade no exterior, tais como uma grupo de músicos ou de jovens, acabando esta actividade por atrair mais atenção do que as lojas e respectivas montras presentes nesse espaço. Estando já um grupo de pessoas paradas, em actividades ou não, a tendência de outros que passam é também de parar, tentando perceber o que se passa. Gera-se assim uma nova actividade que vem apoiar a primeira. As actividades acabam por surgir, vão-se apoiando mutuamente, e acabam por ter uma duração superior à das actividades necessárias. É natural então, que com o aumento das condições dos espaços exteriores se aumente a animação, e consequentemente o tempo passado na rua. No entanto não se deve estimular apenas as actividades mais animadas. Devem existir condições para desenvolver actividades mais tranquilas, permitindo assim que ambas se complementem. Zonas multifuncionais suportam mais facilmente diversos grupos de pessoas, ocupações, grupos sociais e diferentes faixas etárias.

Em espaços mais utilizados ao nível do bairro, geralmente observa-se uma relação mais próxima entre as pessoas que aí permanecem. Isto sucede não só por ser um ambiente de vizinhança mas também porque a existência de interesses, problemas em comum, e o sentido de pertença a um espaço mais próximo é um incentivo à comunicação entre as pessoas. Este tipo de ambiente tem também como vantagem o sentido de responsabilidade colectiva pelo espaço que as pessoas sentem como seu, torna-se mais fácil resolver problemas, manter o espaço sob vigilância, protegê-lo do vandalismo e organizar actividades colectivas¹⁹.

O espaço deve ser desenhado para as pessoas e de encontro às expectativas que para aí se tem. Kevin Lynch²⁰ afirma que para que o espaço seja bem-sucedido deve ter vitalidade, suportando as funções, necessidades e capacidades humanas, ser perceptivo, através de uma clareza que permita a sua fácil compreensão, adequado, de forma e capacidade adequadas ao seu uso, acessível, permitindo a chegada de todas as pessoas, actividades, serviços, informação, e controlado. Uma vez que tudo o que compõe o ambiente influencia as pessoas e tem a capacidade de ser influenciado, deve ser dada a devida atenção a tudo o que envolve os sentidos.

¹⁹ GEHL, Jan. *La Humanización Del Espacio Urbano: La Vida Social Entre Los Edificios*. Barcelona: Reverté, 2006

²⁰ LYNCH, Kevin; *A imagem da cidade*; Lisboa: Edições 70, 1960

3.2. O retorno à via pedonal na conquista de novos utilizadores

Através de intervenções urbanas mais recentes foi possível observar que se verificam melhorias nas actividades quotidianas quando se alteram vias normais para vias pedonais. Essa mudança por si só confere ao espaço um aumento das actividades aí desenvolvidas e da sua duração. A atribuição da totalidade do espaço disponível ao peão permite um maior à vontade deste, o que, consequentemente, leva a um aumento das actividades sociais. Pode-se concluir então que uma melhoria significativa não é dependente de uma intervenção profunda. Existem outros tipos de alterações mais simples que demonstram ser bastante eficazes, tais como planos de redução do tráfego e implementação de praças e parques²¹.

Nas cidades, em contraste com o que se observa nos bairros, normalmente periféricos, de moradias, a busca, é por um incentivo à vida social urbana, e ao usufruto dos diversos tipos de espaços exteriores que a cidade tem para oferecer. Ultimamente, com o aumento da área de bairros desse tipo, a tendência que se observa é de fuga para os centros comerciais, uma vez que se facilitou o acesso a estes, e que aí se tem acesso a espaços de estadia e zonas de comércio. Este fenómeno é mais perceptível nas zonas periféricas - o desaparecimento da vida social entre os edifícios²².

Essa mudança acentua-se pela presença de novos meios de comunicação e pela vulgarização do meio de transporte próprio. Os novos meios de comunicação facilmente substituem uma deslocação ao centro da cidade para um encontro entre as pessoas, e os passeios a pé são cada vez menos frequente, sendo mais fácil utilizar o veículo próprio para a deslocação até ao destino desejado.

Após uma época de investimento na circulação viária dentro das cidades, a população sente falta do espaço público que possa realmente utilizar, e volta a manifestar-se, exigindo melhorias dos espaços existentes ou a implantação de novos. O resultado desta recente atenção a este componente da cidade resulta na implantação de vias pedonais em cidades até então dominadas pela circulação viária. Esta mudança não tem efeitos apenas na vida social dos habitantes, mas acaba por ser o estímulo suficiente para um impulso no comércio e para o aparecimento de novas funções nesses espaços, o que permite que se venham a descobrir novas potencialidades em espaços que aparentavam não ter hipótese de sucesso.

²¹ GEHL, Jan. *La Humanización Del Espacio Urbano: La Vida Social Entre Los Edificios*. Barcelona: Reverté, 2006

²² Idem

Elementos tais como esplanadas, montras, expositores de lojas no exterior, podem ser um o suficiente para convidar e incentivar as pessoas a irem à rua, a entrar nas lojas ou a ficar nas esplanadas, sendo o aparecimento dessas pequenas actividades o suficiente para depois se dar origem a novas. (pessoas à janela)

Gehl²³ afirma que no entanto para dar vida ao espaço não basta que este tenha as condições necessárias para se desenvolverem as actividades básicas. Torna-se necessário ter qualidades que façam com que as actividades tenham uma maior duração. “Poucas actividades duradouras produzem exactamente a mesma vida entre os edifícios, e as mesmas oportunidades de encontro entre vizinhos, que muitas actividades curtas”²⁴.

Reunindo todas as condições referidas anteriormente, uma cidade deverá ter as qualidades que fazem com que seja possível não só viver e trabalhar, mas também manter uma vida no exterior, garantindo uma melhor qualidade de vida para os cidadãos, uma vez que esta se relaciona com a qualidade dos espaços públicos que estes habitam.

A qualidade do espaço não depende no entanto, apenas do estado da área que este abrange, do pavimento, dos espaços verdes, dos elementos artísticos e do mobiliário urbano, mas depende também das frentes edificadas que o delimitam. Este elemento deve complementar o espaço, que deve ser agradável, acolhedor e bonito.

A rua, como elemento conector de todos os espaços de encontro, ou não, da cidade, deve manter continuidade com os restantes espaços que o rodeiam, e constituir um espaço de aprendizagem, tornando-se num “museu vivo e palco continuamente animado e diverso”²⁵.

A avenida como espaço linear tem como função ser suporte da deslocação pedonal e viária, permitindo o acesso a outras áreas e locais, no entanto as suas funções não se encerram por aí, sendo também necessário garantir a resposta a outras necessidades, tais como a paragem e permanência de pessoas e o estacionamento de veículos

Dentro da proposta do *Ajuntament de Barcelona* para a recuperação do espaço público como espaço de relação e convivência, abrangida na Agenda 21 de Barcelona, inclui-se uma luta pela melhoria dos espaços públicos permitindo

²³ GEHL, Jan. *La Humanización Del Espacio Urbano: La Vida Social Entre Los Edificios*. Barcelona: Reverté, 2006

²⁴ Idem Pág. 198

²⁵ COELHO, António Baptista; MANTEIGAS, Anabela; *Humanização e vitalização do espaço público*, Lisboa; LNEC 2005. Pág. 60

uma potencialização da movimentação pedonal dos cidadãos²⁶. Para esse fim foi dado lugar a várias intervenções, nas quais se deu destaque para a pacificação do trânsito, implantação de zonas 30 e inversão da prioridade.

Os novos padrões de mobilidade que surgiram com o aumento do uso do transporte privado, gerou conflitos e obrigou a mudanças nos espaços urbanos. A ocupação do espaço urbano pelo automóvel levou à mudança e concentração do comércio nas grandes superfícies, diminuindo o papel de zona comercial ao espaço público.

A distância entre as periferias e os espaços públicos urbanos acentua a escolha pelos centros comerciais. Uma vez que é frequentemente necessária a utilização de transporte privada para ter acesso ao comércio, a escolha acaba por recair sobre os centros comerciais que concentram essa função numa área mais reduzida.

²⁶ AA.VV.; *Barcelona 30 Anys fent ciutat*, Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2009. Pág 25

3.3. As diferentes configurações da avenida

Genericamente, uma avenida caracteriza-se pela sua largura, geralmente superior aos outros tipos de espaços lineares e pela sua capacidade viária. Deve garantir a circulação e acesso fácil e fluido, no entanto o peso que cada função assume numa avenida pode variar, resultando isto numa vasta diversidade de tipologias de avenidas disponíveis para estudo. Do leque de possibilidades, destacam-se três tipologias diferentes – os mais frequentes nas cidades em estudo – a avenida, o *boulevard* e a *rambla*.

Este tipo de espaço, descrito por Pedro Brandão²⁷ como espaço – traçado de encontro e circulação, é geralmente um espaço multifuncional, permitindo não só a deslocação de veículos e pedestres, mas também o acesso a edifícios, estacionamento de viaturas e espaço próprio para diferentes actividades de estadia e encontro. No entanto o aumento do espaço da rua cedido às viaturas teve o seu peso no espaço de carácter pedonal.

A avenida torna-se um exemplo de como é possível um equilíbrio entre a circulação automóvel e a vida social urbana num mesmo espaço. Muito embora seja frequentemente caracterizada pelo volume de tráfego mais intenso, a sua maior largura característica desta tipologia de espaço permite uma distribuição dos espaços que não prejudica nem os pedestres nem a circulação viária. O mobiliário urbano e a vegetação aplicada permitem uma divisão das zonas, de modo a que não constituindo uma delimitação física dos espaços, seja possível uma mais fácil identificação das diferentes zonas.

3.3.1. Avenida

Tendo em comum a largura superior à observada num tipo normal de rua, os três tipos de perfis diferem entre si. A avenida, no seu perfil genérico caracteriza-se acima de tudo pelo número de vias para a circulação automóvel. Geralmente quando assume este tipo de perfil constitui um eixo de elevada importância para a chegada e saída do centro da cidade, representando um elemento fulcral na distribuição dos acessos para as áreas mais importantes da cidade.

²⁷ BRANDÃO, Pedro, *A identidade dos lugares e a sua representação colectiva: Bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público*, Lisboa: DGOTDU, 2008

Figura 3. Champs-Élysées –
vista da Place de la
Concorde



3.3.2. Boulevard

O *boulevard* difere geralmente da avenida regular pela sua largura inferior e ambiente mais próximo e sossegado. Muito embora mantenha um papel de elevada importância como distribuidor de tráfego, a sua capacidade é usualmente mais reduzida do que a de uma avenida. Verifica-se também frequentemente um maior cuidado e investimento na vegetação e no espaço de circulação do peão.

Figura 4. Boulevard des
filles du calvaire



3.3.3. Rambla

A *rambla* é a tipologia que mais difere dos perfis anteriores. O seu passeio central dedicado exclusivamente à circulação pedonal, distingue a rambla da habitual avenida e do boulevard, uma vez que neste perfil, mais do que em qualquer um

dos outros, o peão tem claramente mais importância. Sem descartar os passeios laterais, estes passam a ter uma largura mais reduzida do que a observada nos outros perfis. Não obstante, o espaço cedido à viatura é também mais reduzido, sendo as quatro vias, duas de cada lado do passeio central, o mais frequentemente aplicado. Dessa forma torna-se possível a ocupação do restante espaço central pelo passeio permitindo uma circulação confortável do transeunte e o desempenho de uma maior diversidade de actividades.



Figura 5. Rambla de Canaletes

3.4. Actividades sociais nas avenidas e os espaços que requerem

Consideramos usos das avenidas, as funções para as quais um espaço é efectivamente construído. No caso das avenidas, os usos que lhes são atribuídos são a circulação automóvel e pedonal. Este tipo de espaço possibilita e apoia a deslocação de pessoas e viaturas de um ponto para outro, entre diferentes zonas da cidade, e para tal, necessitam de espaços diferenciados que permitam uma divisão eficiente dos dois tipos de usos.

As actividades diferem dos usos por serem facultativas para o espaço. Uma avenida, para o ser, não tem obrigatoriamente de ter bancos ou zonas relvadas. As actividades surgem não só pela presença de equipamentos, elementos de composição ou características do espaço que o permitem e incentivam, mas também pelas qualidades, valor e significado de um espaço, que levam as pessoas a ter vontade de as realizarem.

Os usos e actividades da tipologia de espaço público Avenida são muito diversos, no entanto para um estudo comparativo entre vários exemplos da mesma tipologia, interessa uma melhor compreensão dos mais frequentes e naturais para esse tipo de espaço.

Como havia sido referido anteriormente, Gehl²⁸, divide os tipos de actividades exteriores em três categorias – as necessárias, que passam pelas actividades obrigatórias, que se observam independentemente do ambiente físico e da altura do ano; as opcionais, nas quais só se participa caso se pretenda, se tenha tempo, ou se o ambiente físico o permite e o incentiva, e as sociais, que se desenvolvem na mesma situação que as opcionais mas que dependem da presença de outras pessoas.

3.4.1. Necessárias

Circular

Como actividade necessária, este tipo de acção é a menos exigente em termos de equipamento. Verifica-se em todos os espaços, uma vez que passa pelas necessidades das pessoas ir trabalhar, ir às compras, ir ou vir de casa... Não dependem da envolvente e desenvolvem-se ao longo de todo o ano, independentemente do ambiente físico.

²⁸ GEHL, Jan. *La Humanización Del Espacio Urbano: La Vida Social Entre Los Edificios*. Barcelona: Reverté, 2006

Podemos dividir a circulação em três tipos diferentes: a circulação a pé, a de carro e a de bicicleta. Cada uma requer qualidades específicas e são separadas, permitindo um melhor funcionamento de todas.

3.4.2. Opcionais

Estar de pé

Permanecer de pé constitui uma actividade bastante frequente no tipo de espaço público em estudo. Embora sejam na sua maioria de duração curta, acabam por se tornar bastante frequentes. Verifica-se geralmente quando se espera por um transporte público, num semáforo ou passadeira, para falar com alguém que se encontrou pelo caminho ou para observar algo que despertou a atenção do pedestre.

Observando os locais escolhidos mais frequentemente para parar, pode-se dizer que a escolha geralmente recai, quando não se trata da espera numa paragem ou num semáforo, sobre locais mais abrigados e menos expostos. Será mais prático para alguém que espere outra pessoa, combinar o encontro junto de uma referência tal como um café ou uma loja, escolhendo um local de certo modo protegido e mais facilmente identificável, do que no centro de uma praça, exposto a tudo o que aí se desenvolve.

Arcadas, varandas, toldos, entradas de edifícios, são elementos que conferem uma maior sensação de segurança ao indivíduo. O mesmo se verifica com grupos de pessoas: a paragem junto dos limites do espaço permite uma maior sensação de segurança e de vigia sobre o espaço e tudo o que se passa em seu redor. Outros elementos urbanos tais como mobiliário urbano ou árvores acabam por ser os escolhidos para este tipo de actividade.

Sentar

Este tipo de actividade constitui uma das de maior importância para a existência de vida social de longa duração num espaço. Um espaço terá mais hipóteses de ser mais habitado se tiver mais equipamento que permita a permanência de pessoas no espaço durante um período de tempo mais longo do que o de passagem. Um espaço pode ter bastante potencial, uma boa localização e fluxos pedonais ao longo de todo o dia, mas se não estiver devidamente equipado não chega a ser realmente vivido.

O sentar implica não só a actividade de estar sentando, mas também uma série de outras actividades que podem ser proporcionadas a partir dessa primeira. Tendo disponível equipamento favorável, podem-se observar outras actividades

tais como comer, conversar, observar outras pessoas, jogar às cartas, ler, observar o espaço e estar em grupo com outras pessoas.

No entanto, esta actividade não depende apenas da presença de bancos no local. Podemos observar em diversos casos por toda a cidade, como por exemplo em frente ao museu MACBA em Barcelona, onde um muro junto de uma rampa serve de banco aos utilizadores, colmatando a falta deste tipo de equipamento na praça. Locais que por alguma razão atraem as pessoas mas que não estando equipados com bancos têm outros elementos que acabam por servir essa função, tais como fontes ou escadarias.

No que toca à localização dos bancos, as preferências tendem a cair, tal como os locais para estar de pé, sobre bancos que estejam mais próximos dos limites dos espaços, com uma vista ampla sobre o local e com encosto, permitindo um maior conforto durante a permanência.

Jogar

Em locais onde existe permanência de pessoas durante períodos mais longos de tempo, a existência de outro tipo de equipamentos que não bancos, fomentará outro tipo de actividades e permitirá um aumento do tempo de permanência no espaço. Este tipo de actividade geralmente exige a presença de equipamento específico para o seu funcionamento. São equipamentos tais como parques infantis ou áreas de jogo, que tendo compatibilidade com os outros tipos de actividades que se desenvolvem em simultâneo, não só incentivam uma estadia mais longa mas também atraem novos visitantes ao espaço.

Mesmo sendo equipamentos para actividades que se desenvolvem em sintonia com as actividades e usos necessários para o espaço, este tipo de espaços encontram-se geralmente providos de protecções que impeçam as crianças de sair, no caso dos parques infantis, e de bancos próximos, ou mesmo dentro do espaço, que permitam aos adultos uma vigia mais fácil e confortável das crianças.

As zonas de jogos encontram-se mais frequentemente em zonas habitacionais, mais distantes dos centros das cidades.

Neste tipo de actividade não é exclusiva a crianças, existindo equipamento disponível para outros tipos de jogos direccionados para adultos tais como jogar às cartas, jogar à malha ou *petanca*.



Casos de estudo 4.

4. CASOS DE ESTUDO

O presente estudo centrar-se-á apenas num tipo de espaço público - a avenida – não sendo esta tipologia a única nem a mais importante, tem um peso e uma representação bastante relevantes nos traçados e na vida social urbana tanto de Barcelona como de Lisboa.

A selecção dos casos de estudo permite uma exposição comparativa de dois tipos de avenida, que acolhendo o mesmo tipo de circulação têm configurações assumidamente diferentes. Ambas localizadas em zonas centrais da cidade, onde se desenvolve uma vida urbana activa, representam eixos viários muito importantes para a circulação cidade, não deixando de acolher actividades sociais necessárias, opcionais e sociais.

A categoria de “rua”, como Jorge Gonçalves²⁹ descreve, pode ser dividida em cinco subcategorias: ruas pedonais, ruas predominantemente motorizadas, ruas de tráfego condicionado e ruas partilhadas. As avenidas, em estudo, podem incluir-se na terceira subcategoria – ruas predominantemente motorizadas, sendo estas, vias que articulam partes principais da cidade, canalizando os seus principais fluxos automóveis. Não deixam de ser, no entanto, vias que assumem um papel de espaço público de socialização, uma vez que acolhem infra-estruturas para o desenvolvimento de actividades sociais colectivas.

Contemplam-se dois casos de estudo para a mesma tipologia, pertencendo estes a Lisboa e a Barcelona. Os casos de estudo serão desenvolvidos em profundidade com recurso consulta bibliográfica e a observações e estudo em campo, serão eventualmente referidos outros exemplos secundários que pareçam relevantes para apoiar a análise como pontos de apoio ou de referência.

Já em Lisboa, o crescimento urbano tem vindo ao longo do tempo a privilegiar na cidade o desenvolvimento dos eixos de circulação viários. Este tipo de evolução privilegiou a circulação automóvel em detrimento da circulação pedonal, e consequentemente dos espaços públicos. O decréscimo dos cuidados com o espaço público tem como um dos seus resultados a diminuição das condições para a apropriação dos espaços e naturalmente para uma diminuição do interesse pelo desenvolvimento de uma vida social colectiva no exterior. No entanto, actualmente começa a ser notório um novo interesse pelo espaço público, nomeadamente com o tema das alterações na Avenida da Liberdade que haviam sido esquecidas durante tantos anos.

²⁹ GONÇALVES, Jorge ; *Os espaços públicos na reconfiguração física e social da cidade*; Lisboa: Universidade Lusíada Editora, 2006

4.1. Avenida da Liberdade

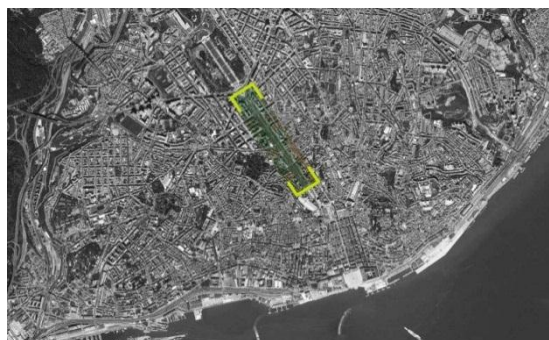


Figura 6. e Figura 7.
Aproximação da vista aérea
da Avenida da Liberdade

4.1.1 Enquadramento histórico

Em época de reedificação da baixa pombalina, entre 1764 e 1771, começava a sentir-se em Lisboa a necessidade da construção de um parque aberto ao público. Este tipo de espaço começava nessa mesma era a ser cada vez mais integrado nas malhas urbanas das cidades europeias influenciadas pelo iluminismo.

O espaço arborizado deveria funcionar não só como ponto de encontro, passeio e elemento embelezador da cidade mas também como eixo de importante valor para o ordenamento da cidade e apoio ao seu saneamento.

Entre cinco alinhamentos de árvores nas laterais da avenida, de forma regular e simétrica, desenvolvia-se o passeio no espaço central, sendo cercado por muros e portões que se fechavam durante a noite. Se até à época os jardins existentes no país eram privados e reservados apenas às classes mais altas, este permitia o encontro de todas as classes incentivando a mútua aceitação.

Desenvolvendo-se entre muros, o Passeio via as suas entrada rematadas a sul pelo portão principal e a norte por um pavilhão e uma cascata cujo topo, em terraço, era acessível, possibilitando o usufruto de vistas privilegiadas sobre a baixa e o Tejo.

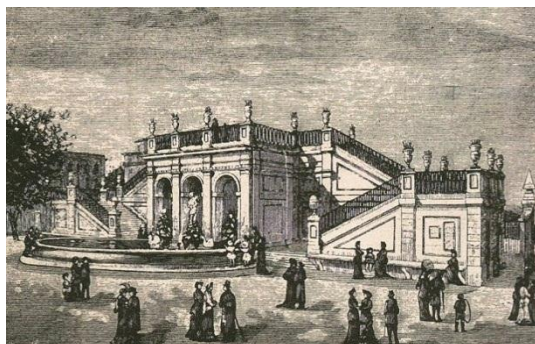
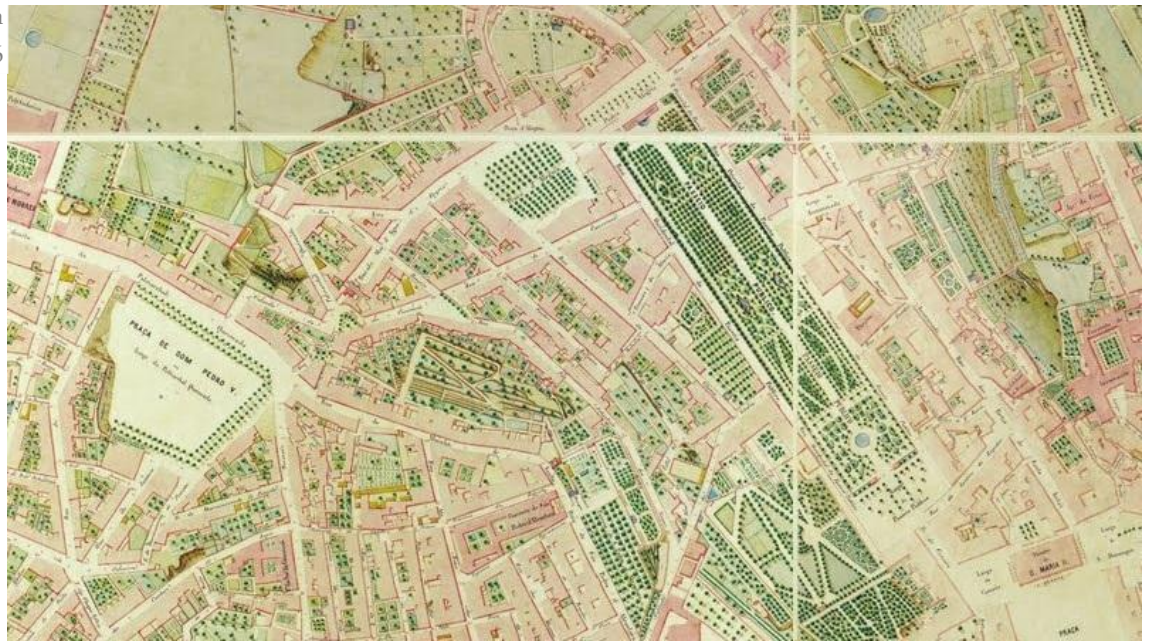


Figura 8. Entrada principal
a sul

Figura 9. Entrada norte do
passeio público

Figura 10. Carta topográfica de Lisboa de 1856



Em 1859, Júlio Pimentel, então Presidente da Câmara, começa a demonstrar a vontade de abrir uma avenida que desse seguimento do Rossio até ao Campo Pequeno. Mais tarde viria a ser proposto pelo mesmo, o projecto de uma nova avenida do arquitecto Domingos Parente. Esse plano viria a ser aprovado a 12 de Outubro de 1877, tendo a construção do primeiro troço início a 24 de Agosto de 1879, e conclusão a 25 de Maio de 1886.

Os muros e portões do Passeio Público seriam destruídos em primeiro lugar, e contra a vontade de muitos o jardim viria a ser destruído com o avançar das obras de construção da avenida.

Figura 11. Litografia do início do século XX



O Eixo de conexão entre a Praça do Marquês de Pombal e a Praça dos Restauradores seria construído seguindo o perfil de *boulevard*, sendo necessárias expropriações para o aumento da sua largura para os actuais 90 metros. A Avenida desenvolvia-se ao longo de 1270 metros.

No entanto a Avenida da Liberdade não surge isolada. A necessidade de expansão que se observava devido à densificação populacional que se verificava no centro da cidade, incentivava a expansão para norte. Esse crescimento levava à necessidade de melhores conexões entre o centro e as novas áreas urbanizadas. As avenidas novas incluíam dois eixos principais – a Avenida da Liberdade, que passa a fazer a conexão com o Campo grande após a destruição do Passeio Público, e a Avenida Almirante Reis, então Avenida Rainha D. Amélia.

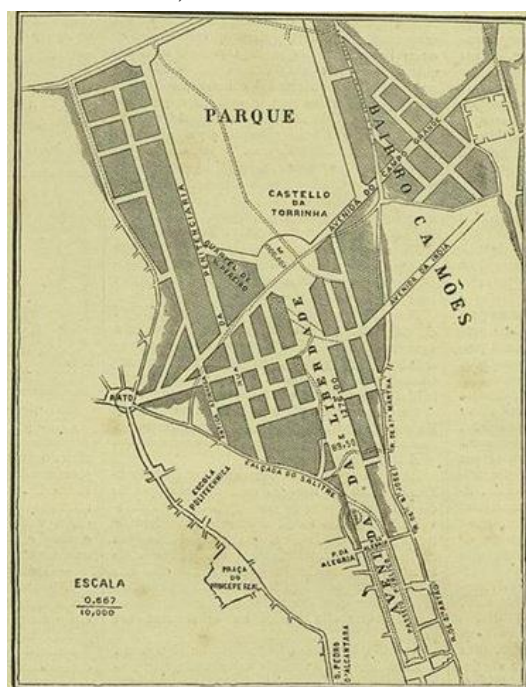


Figura 12. Plano da avenida aprovado em 1879

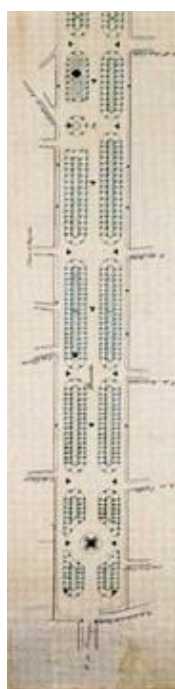


Figura 13. Planta de 1888



Figura 14. Levantamento de 1911

Traçada por Frederico Ressano Garcia em 1888, o plano de expansão da cidade seguia à Praça do Marquês de Pombal até ao Campo Grande e projectava-se com uma nova urbanização de malha ortogonal, largas ruas e imagem uniforme.

As Avenidas Novas trazem consigo uma nova forma de pensar na cidade, tendo em mente a sua modernização. Em simultâneo novo mobiliário urbano

Descentrava-se assim a cidade, e em simultâneo estimulava-se uma valorização dos terrenos periféricos e a sua urbanização.

Figura 15. As avenidas
novas



Tendo em vista uma intervenção urbanística, arquitectónica e uma requalificação dos espaços através da definição de novos percursos pedonais e potencialização das zonas verdes, o arquitecto Fernandes de Sá propõe em 1991, um novo plano para a avenida, plano este que viria a ser aprovado a 1 de Março de 2006. A regulamentação do trânsito, o estacionamento subterrâneo e a localização de novas actividades e equipamentos são elementos que constam no novo projecto. No entanto o projecto nunca chegou a ser implementado.

Torna-se actualmente necessária, após a verificação de uma diminuição do número de viaturas que passam diariamente na avenida e de habitantes na avenida assim como o aumento do número de edifícios devolutos, uma reestruturação do eixo. Tendo-se verificado estas mudanças, reaparecem os projectos para alterações no espaço. Pretende-se agora uma diminuição o número de faixas de rodagem centrais para apenas quatro, duas em cada sentido em oposição às actuais cinco, e uma pedonalização progressiva das vias laterais da avenida, permitindo no entanto o acesso de viaturas apenas para trânsito local e estacionamento. As alterações deverão permitir que a avenida volte a ser das pessoas e não dos carros.

4.1.2. Configuração do espaço físico



Figura 16. Avenida da Liberdade – vista Marquês de Pombal

Estabelecendo a ligação entre a Praça do Marquês de Pombal e a Praça dos Restauradores, sendo ambas marcadas por elementos de destaque – Monumento ao Marquês de Pombal e o Monumento aos Restauradores, a avenida desenvolve-se ao longo de cerca de 1330 metros, dispondo de dois largos passeios centrais.

Várias ruas acedem à avenida, sendo a distância entre estes cruzamentos irregular. Estas interrupções influenciam o espaçamento entre os passeios centrais, e a organização dos canteiros nesse mesmo espaço.

Junto aos edifícios estende-se um passeio que permite o acesso ao comércio e habitação, sendo seguido de uma fila de estacionamento e uma de circulação. De seguida estendem-se os passeios mais largos que recebem as zonas verdes, árvores, bancos, esplanadas, e quiosques, e de seguida cinco faixas de rodagem. Os passeios centrais são os verdadeiros locais de vida da avenida. Enquanto as actividades e funções de curta duração se desenvolvem na grande maioria nos passeios mais próximos dos edifícios, as actividades mais longas e de permanência desenvolvem-se maioritariamente nos passeios mais largos. Amplos canteiros são dispostos ao longo dos passeios centrais assim como quatro alinhamentos de árvores em cada um. No entanto a disposição dos canteiros relvados altera-se conforme o comprimento do passeio que ocupam.

O seu perfil não sofre grandes variações, ao longo da sua extensão, concentrando-se a maior parte das diferenças na localização pontual de estátuas, fontes, ou escadas e acessos subterrâneos. No entanto os edifícios que delimitam o espaço e as ruas que se cruzam com este variam bastante e são irregulares.

Figura 17. Perfil tipo e usos da Avenida da Liberdade

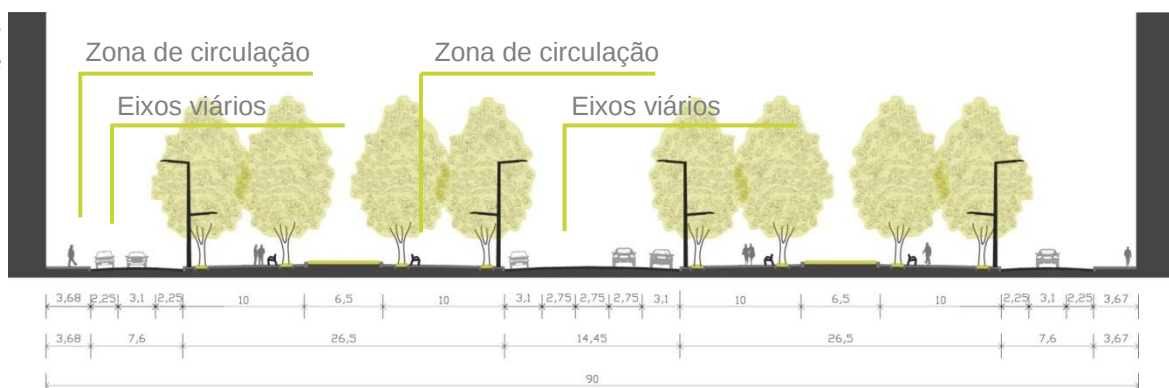


Figura 18. Passeio da Avenida da Liberdade



Os passeios laterais sofrem alterações na sua largura ao longo de todo o comprimento da avenida, dependendo do edifício limite. Existem zonas onde o passeio se torna mais reduzido, enquanto noutras ganha uma maior largura. Possuem, no geral, uma largura abaixo dos 3,7 metros, espaço suficiente para uma circulação confortável e acesso fácil aos edifícios laterais e ao comércio existente.

São as variações nos edifícios limite da avenida e as novidades que se encontram ao longo dos espaços ajardinados que conferem diversidade ao espaço, e um factor surpresa que permite que o percurso se torne interessante para o pedestre,

convidando-o também a permanecer. No entanto os atravessamentos das ruas perpendiculares tornam-se uma grande quebra no percurso pedonal pelos passeios laterais, já que não existem passadeiras no seguimento dos mesmos. Torna-se necessário atravessar a rua pelos passeios junto dos edifícios e voltar a atravessar para os passeios centrais.

A avenida não é, no entanto, um espaço utilizado apenas pelos habitantes e eventuais transeuntes. Reunindo muitos dos melhores teatros, hotéis, restaurantes e lojas de luxo da cidade, e como elemento marcante na estrutura e imagem de Lisboa, torna-se local de visita e passagem de pessoas vindas de outras zonas da cidade e de turistas.

4.1.3. Utilização do espaço

Mantendo o perfil constante ao longo da avenida, a maioria dos espaços para actividades secundárias localizam-se nos passeios centrais. Não obstante, podem observar-se actividades que, sendo temporárias, ocupam apenas troços dos passeios centrais específicos, libertando outros.

I. Circulação viária

A circulação viária na Avenida da liberdade divide-se de acordo com a velocidade necessária. Nos eixos centrais realiza-se a circulação de distribuição de tráfego pela cidade, enquanto os acessos a edifícios limite da avenida e estacionamento se praticam nas faixas laterais entre os passeios centrais e laterais. Torna-se possível de modo uma redução dos conflitos de velocidade entre viaturas.

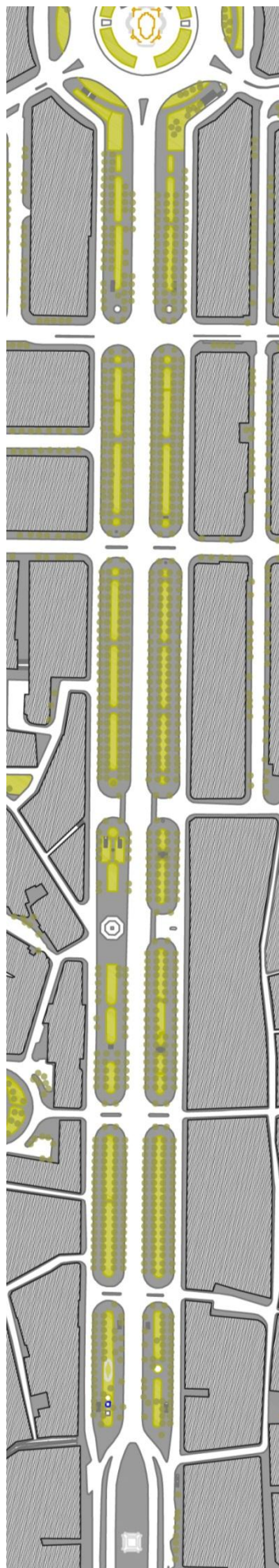


Figura 19. Planta geral da Avenida da Liberdade

Figura 20. Tráfego da Avenida da Liberdade



II. Circulação de bicicletas

Na Avenida da Liberdade não existem condições especiais para a circulação de bicicletas. Isto deve-se em grande parte às variações de declives na cidade que não facilitam a deslocação deste modo em Lisboa. A circulação de um velocipedista poderia, no entanto, ser facilitada nas vias laterais da avenida.

III. Circulação pedonal

Verifica-se que a circulação pedonal na Avenida da Liberdade se divide consoante a sua velocidade. Enquanto os peões que realizam percursos tendo como objectivo a chegada a outro ponto com hora marcada – tal como a ida para o trabalho, realizam esse percurso pelos passeios laterais junto dos edifícios, as pessoas que têm tempo para passar no local, podendo fazer o percurso com mais calma acabam por optar pelos passeios centrais. É nesse espaço que não só o percurso se torna mais interessante devido ao factor surpresa existente pela variação de elementos nas zonas de vegetação, como também pela disposição de mais espaço livre para circular.

Figura 21. Passeio lateral da Avenida da Liberdade



IV. Estar de pé

Este tipo de actividade desenvolve-se em qualquer local da avenida. Não exigindo nenhum equipamento específico, desenvolve-se onde há necessidade de tal. Os locais onde esta actividade se observa mais frequentemente são junto dos semáforos enquanto se espera ou numa paragem de autocarro. Em casos distintos, de espera por algo, ou simplesmente para apreciar o espaço, pode-se afirmar, de acordo com o que afirma Gehl³⁰ que os espaços escolhidos são geralmente os mais protegidos, junto aos edifícios, e com maior amplitude visual sobre o espaço.

As paragens de autocarro e junto dos semáforos são os pontos onde este tipo de actividade se observa mais vezes.

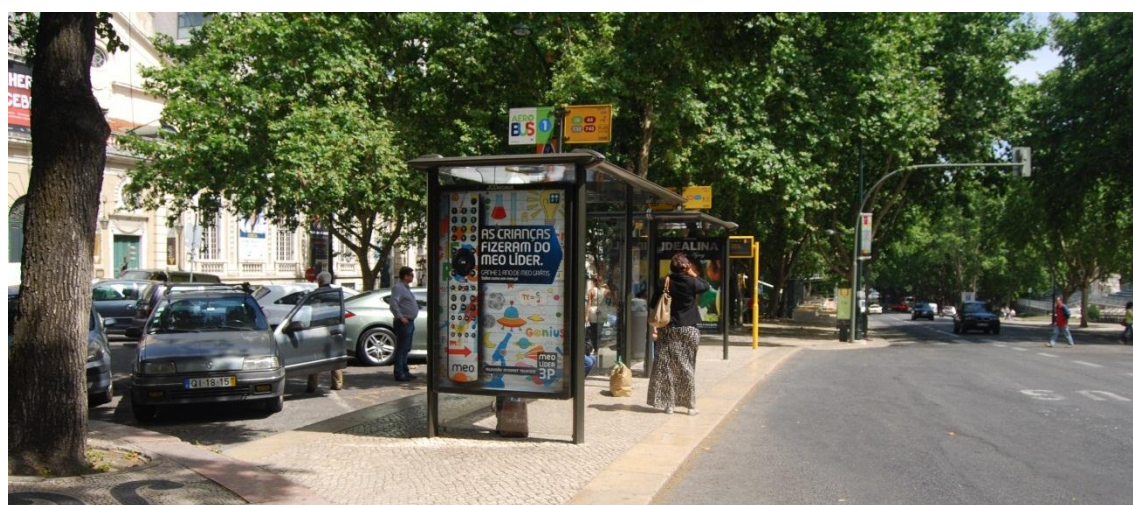


Figura 22. Paragem de autocarro na Avenida da Liberdade

V. Sentar

Os espaços de estada acabam por ser os mais exigentes nos espaços públicos. Os equipamentos dedicados a esta actividade encontram-se dispostos ao longo da avenida de duas formas distintas – dois alinhamentos de bancos nos passeios centrais, uns voltados para os edifícios, e outros para os eixos centrais da avenida e em esplanada, junto dos quiosques presentes nos dois passeios centrais do troço mais a sul da avenida.

³⁰ GEHL, Jan. *La Humanización Del Espacio Urbano: La Vida Social Entre Los Edificios*. Barcelona: Reverté, 2006

Figura 21. Bancos na Avenida da Liberdade



Figura 24. Esplanada na Avenida da Liberdade



VI. Jogar

Não existem ao longo da avenida espaços dedicados a este tipo de actividade. Em Lisboa, equipamentos tais como parques infantis, localizam-se, em número reduzido, junto de zonas onde a ocupação é maioritariamente residencial. Uma vez que na Avenida da Liberdade os edifícios são na sua maioria ocupados por escritórios, poder-se-ia justificar a ausência deste tipo de equipamentos. No entanto, como espaço marcante e simbólico da cidade, a presença de um espaço desse tipo poderia ser fundamentado como mais um incentivo à visita do local.

VII. Actividades efémeras

Os passeio centrais da Avenida da Liberdade recebem ao longo de todo o ano, mas especialmente aos fins-de-semana diversas actividades efémeras. Depois de 29 anos a acomodar a feira do livro lisboeta – entre 1960 e 1989, a avenida recebe pequenas feiras de antiguidades e artesanato aos fins-de-semana. As feiras organizam-se dispondo bancadas na lateral da zona relvada central de cada passeio, estendendo-se geralmente entre a Rua Alexandre Herculano e a Rua das Pretas.



Figura 25. Feira de artesanato na Avenida da Liberdade



Figura 26. Feira de antiguidades na Avenida da Liberdade

4.2. Passeig de Sant Joan

Figura 27. e Figura 28.
Aproximação da vista aérea
do Passeig de Sant Joan



4.2.1. Enquadramento histórico

O Passeig de Sant Juan constitui uma das principais avenidas de Barcelona. A sua construção, ainda como Passeig Nou, remete a 1795, tendo esta sido finalizada em 1802. Localizando-se numa das laterais da fortaleza da Ciutadela, viria a ser expandida com a Exposição Universal de 1888. O plano Cerdà visava a transformação do eixo numa nova avenida, com perfil de 50 metros de largura, sendo constituído por largos passeios laterais, e vias específicas para carruagens ou veículos a vapor no centro. Reunindo um importante valor arquitectónico através da presença de obras modernistas dos princípios do século XIX, a avenida faz desde então, também parte do sistema de saneamento subterrâneo da cidade, sistema este que seria implementado por Cerdà após as epidemias verificadas na cidade que haviam gerado uma elevada taxa de mortalidade.

A nova avenida divide-se então em três troços, cada um de seu perfil. Entre a Travessera de Gràcia e a Avinguda Diagonal, desenvolve-se segundo um perfil tipo Rambla, de passeios laterais estreitos e um central mais largo, sendo este ladeado por duas vias de trânsito e uma de estacionamento ou duas vias de trânsito e uma exclusiva para transportes públicos. O troço que se segue, entre a Avinguda Diagonal e a de Tetuan dispõe de passeios laterais mais largos, e seis vias centrais, três para cada sentido e uma ciclo-via no centro, dividindo os dois sentidos. O último troço, que designa o caso de estudo, faz a conexão entre a Plaça de Tetuan e o Arc de Triomf, onde tem início o Passeig de Lluís Companys. Esta secção, recente objecto de intervenção dispõe actualmente de um perfil tipo *boulevard*.

As opiniões sobre a nova configuração do último troço da avenida dividiam-se entre o perfil tipo rambla e perfil tipo boulevard. Após a decisão de avançar com um projecto de boulevard foi incentivada a comunicação entre o *Ajuntament* e os habitantes e comerciantes locais, o que permitiu traçar objectivos comuns. No

entanto este processo só teve início após o primeiro projecto, o que levou a algumas alterações do projecto original. A seu tempo a opinião pública foi tida em conta através de dois tipos de abordagem: em primeiro lugar foi organizada uma reunião com representantes das diferentes entidades locais, tais como associações de vizinhos, instituições e empresas vinculadas com os espaços em questão. Após essa primeira abordagem foram distribuídos por todos os habitantes e comerciante folhetos explicativos da proposta de projecto, que lhes permitiam opinar sobre este.

Os objectivos do projecto passavam pela potenciação de “espaço de convivência e de prioridades para o pedestre, onde haverão zonas de estada com bancos e cadeiras, para além de áreas de jogos infantis e esplanadas, delimitadas por arbustos e um sistema de pavimento drenado com nova iluminação”, permitindo assim dar predominância ao espaço pedonal, revalorizando também o comércio.



Figura 29. Vista da recente intervenção no Passeig de Sant Joan

4.2.2. Configuração do espaço físico

Troço Travessera de Gràcia – Avinguda Diagonal

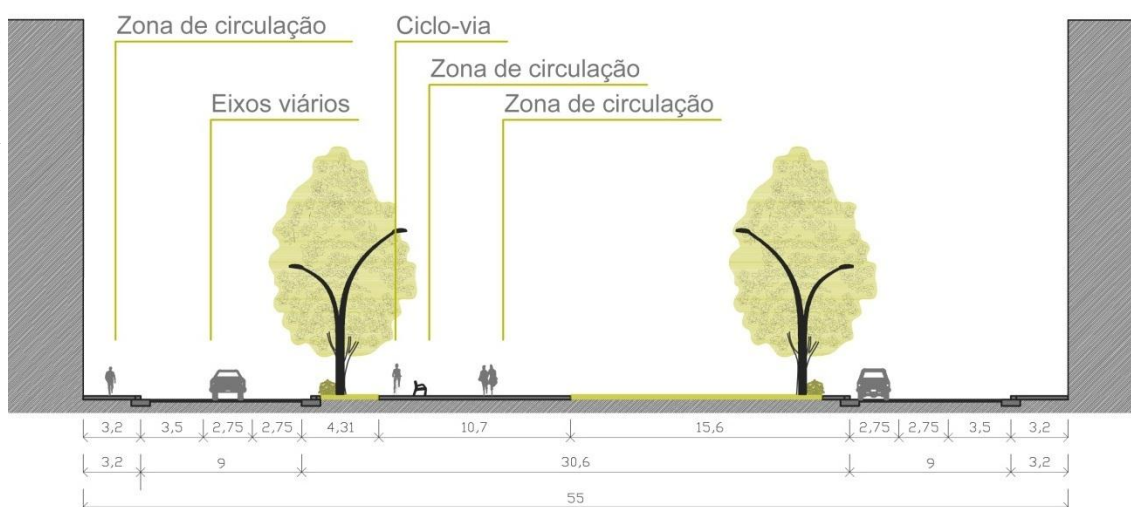
Figura 30. Vista no sentido Travessera de Gràcia – Avinguda Diagonal



O primeiro troço da avenida desenvolve-se segundo um perfil tipo Rambla. De estrutura regular, é delimitada pelos quarteirões quadrangulares chanfrados da cidade, estendendo-se ao longo de seis quarteirões, perfaz cerca de 800 metros. Tem início partindo da Travessera de Gràcia e estabelece ligação com a Avinguda Diagonal, sendo esse ponto marcado pelo monumento a Jacint Verdaguer. É atravessado pela Carrer de Sant Antoní Maria Claret, Carrer de la Indústria, Carrer de Corsega, Carrer del Rosselló e Carrer de Provença. Apenas o cruzamento com a Carrer de Corsega é marcado por uma rotunda, enquanto os restantes são marcados pela interrupção do passeio central.

A sua configuração distingue-se pelo passeio central único, e pelo número reduzido de faixas de rodagem – apenas duas de cada lado do passeio e uma extra, ocupada ora por estacionamento ora uso exclusivo de transportes público.

Figura 31. Perfil tipo e usos do troço Travessera de Gràcia – Avinguda Diagonal



Os passeios laterais, de largura reduzida, cerca de 3,2 metros, permitem uma circulação pedonal confortável e o acesso ao comércio e às habitações. Já o passeio central, medindo cerca de 30 metros de largura possui espaço para a localização de equipamentos de usos colectivo. Ao longo de todo o troço vão-se distribuindo bancos e cadeiras, espaços relvados, fontes, caixas para jogar *petanca*, parques infantis, quiosques de gelados e uma ciclo-via. As zonas relvadas, de jogo e de parques infantis desenvolvem-se do lado nordeste do passeio e vão-se alternando no comprimento da avenida.

Os elementos de vegetação concentram-se no passeio central. Para além da aplicação de arbustos nos extremos laterais que permitem uma divisão mais eficiente do passeio com as vias de circulação viária, estendem-se duas faixas de zonas relvadas a todo o comprimento do passeio. A par com as zonas de jogo e parques infantis vão se alternando espaços relvados e pontuados com árvores.

Ao longo do passeio é possível encontrar um elevado numero de bancos. Uma fila de bancos dispostos ao comprido permite marcar a divisão entre a zona de peoes e a ciclo-via, e outros grupos quer de bancos compridos quer de bancos individuais vão se localizando junto ao lado oposto da ciclo-via, sendo complementados pela presença de árvores, gerando zonas de estar com sombra apropriadas para grupos.

Cada troço do passeio acolhe espaços diferentes, mantendo uma configuração muito semelhante entre todos. Do lado esquerdo encontra-se a ciclo-via e uma fila de bancos, enquanto na metade do lado direito se vão alternando os restantes espaços relvados, de estadia e de jogo, conferindo uma quebra de monotonia e uma maior diversidade ao espaço.

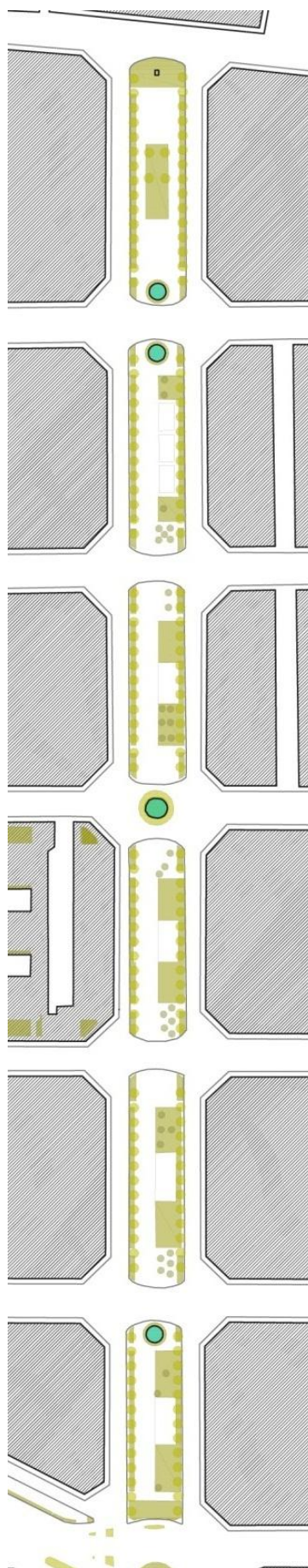


Figura 32. Planta do troço Travessera de Gràcia – Avinguda Diagonal

Embora o passeio seja interrompido pelas interseções com as ruas que lhe são perpendiculares, existem passadeiras alinhadas com o passeio que permitem que não exista uma grande quebra no percurso.

Dos três troços do Passeig de Sant Joan em análise, este será o que tem tráfego mais reduzido, e onde se observa uma vida exterior mais activa.

Figura 33. Vista do passeio central



Figura 34. Vista do passeio central



Troço Avinguda Diagonal – Plaça Tetuan



Figura 35. Vista para o monumento a Jacint Verdaguer

O segundo troço da avenida estende-se ao longo de cinco quarteirões, cerca de 570 metros, assumindo um tipo de perfil mais comum em avenidas. Com largos passeios junto aos edifícios, liberta-se o espaço central livre para acolher seis vias de rodagem.

Com início na Avinguda Diagonal, estende-se até à Plaça Tetuan, sendo atravessada pela Carrer de València, Carrer d’Aragó, Carrer del Consell de Cent e Carrer de la Diputació.

Os passeios organizam-se nos primeiros 15 metros mais próximos dos edifícios, seguindo-os uma faixa que acolhe estacionamento, caixotes do lixo, ou que se deixa livre para permitir a aproximação dos autocarros às paragens. Com três faixas de rodagem em cada sentido.

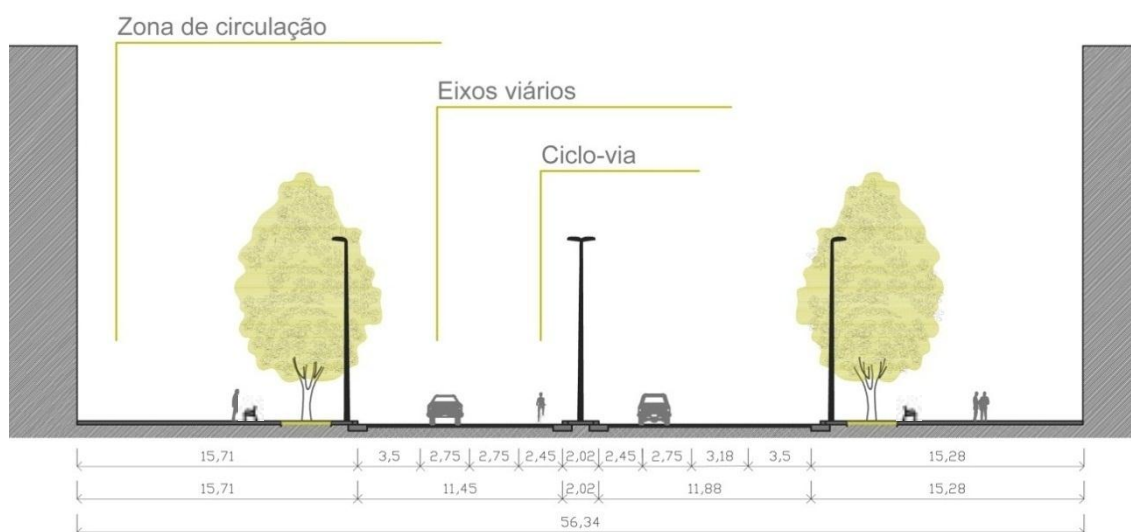
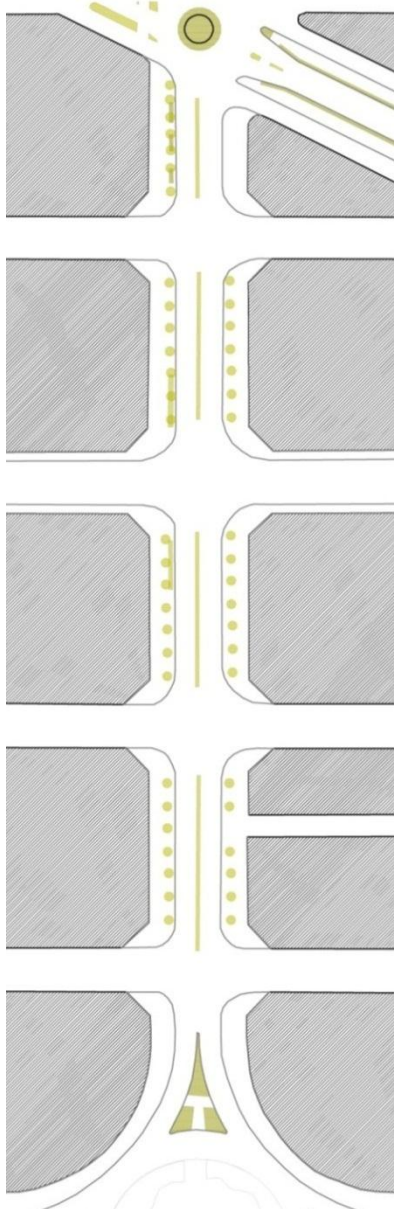


Figura 36. Perfil tipo e usos do troço Avinguda Diagonal – Plaça Tetuan

Figura 3227. Planta do do
troço Avinguda Diagonal –
Plça Tetuan



Os largos passeios laterais de cerca de 15 metros apresentam-se quase livres de mobiliário urbano. Registam-se cerca de quatro bancos por quarteirão e uma ou duas esplanadas em todo o troço. Pontuada por árvores no extremo dos passeios, o pouco mobiliário que existe localiza-se na metade do passeio mais próxima da estrada, junto de pequenas faixas de arbustos que acompanham o alinhamento de árvores. Vão se intercalando bancos, paragens de autocarros e postos para bicicletas

Os largos passeios permitem uma circulação confortável, assim como acessos a comércio e habitação.

Junto dos passeios, uma faixa acolhe estacionamento, caixotes do lixo, ou fica livre junto das paragens dos autocarros.

A ciclo-via desenvolve-se no centro das vias, junto do divisor dos dois sentidos de circulação. No entanto não existe nenhum tipo de protecção entre a ciclo-via e os eixos de circulação viária.

Para além do alinhamento de árvores ao longo dos passeios, distribuem-se pequenos canteiros, alguns com arbustos, outros vazios.

Figura 238. Passeio lateral



Troço Plaça Tetuan – Arc de Triomf



Figura 39. Vista para o Arc de Triomf

Tal como descrito no capítulo anterior, a avenida desenvolve-se actualmente segundo um perfil tipo *boulevard*, sendo a sua estrutura formal e regular, delimitada pelos característicos quarteirões da malha barcelonense, ao longo de cerca de 480 metros.

Estabelecendo a ligação entre a praça Tetuan e o Arc de Triomf, elementos marcantes que “fecham” o troço em análise, o troço em estudo é cruzado pela Carrer de Casp, Carrer d’Ausiàs March, Carrer d’Ali Bei, Ronda de Sant Pere e Carrer de Trafalgar, todas elas se sentido único e de perfil mais reduzido. Estes cruzamentos, pela dimensão reduzida, e regularidade não têm efeito de quebra na linearidade da avenida.

Inaugurada em Abril de 2011, a alteração, foi primeiro proposta e desenvolvida pelos Arquitecto paisagista do *Ajuntament de Barcelona* Gabino Carballo e Jordi Santiago responsável por espaços verdes e jardins do *Ajuntament de Barcelona*, tendo sido depois desenvolvido pela arquitecta Lola Domènech e *designer* paisagista Teresa Galí.

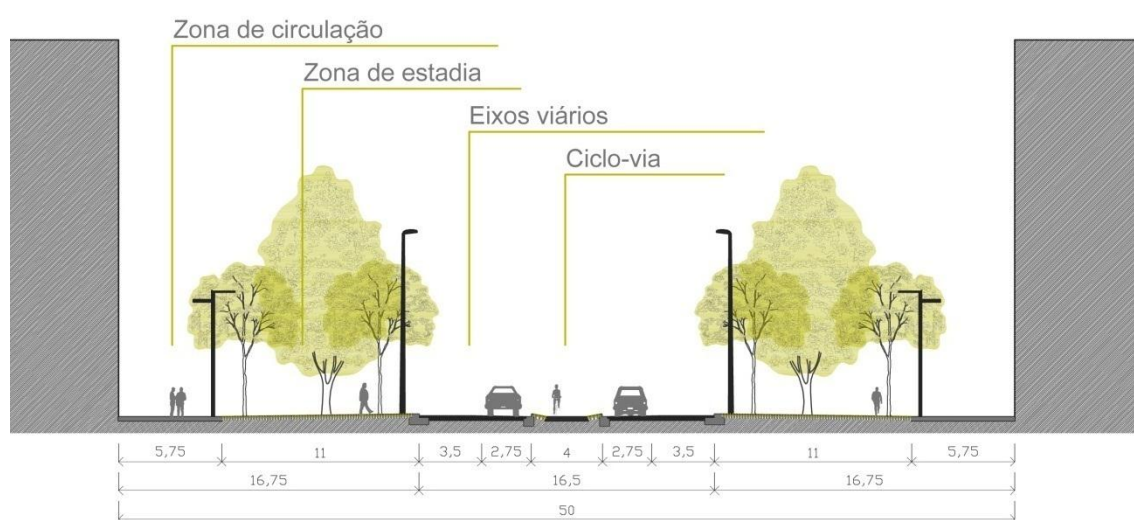
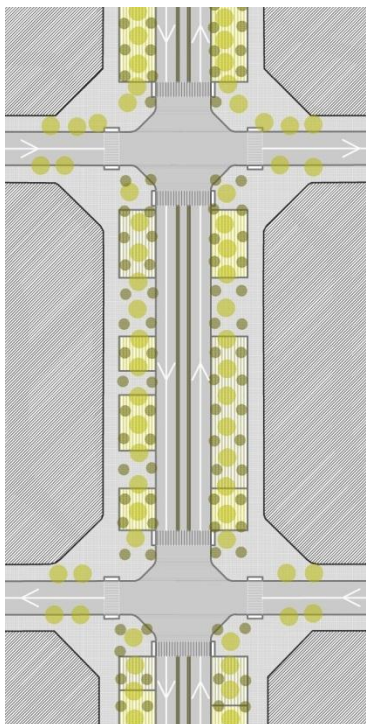


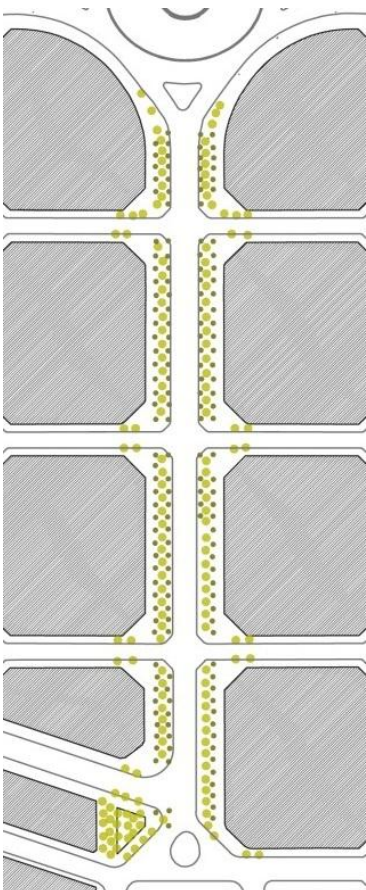
Figura 40. Perfil-tipo e usos do troço Plaça. Tetuan – Arc de Triomf

Figura 41. Planta aproximada de um dos troços do Passeig de Sant Joan



A nova configuração tem em vista uma melhoria significativa nas condições disponíveis para os pedestres. Tendo concluído que na realidade as seis vias de trânsito estavam sobredimensionadas para a utilização da avenida, foi possível fazer a pacificação e redução para apenas quatro, sendo duas delas exclusivas para transportes públicos, o que permitiu um aumento dos passeios laterais. A ciclo-via foi mantida no centro, passando no entanto a estar sinalizada e protegida por divisórias laterais ao nível do pavimento, em contraste com as centrais que se observam ainda nos restantes troços da avenida.

Figura 242. Planta geral do terceiro troço



Os passeios, agora mais largos foram objecto de maior atenção. A mudança dos 12,5 metros anteriores para os actuais 16 metros permitiu uma organização em três espaços distintos. Os primeiros 7,5 metros mais próximos dos edifícios foram deixados livres de mobiliário urbano, permitindo uma circulação livre e o acesso ao comércio e às habitações. Os 7,5 metros seguintes recebem um *boulevard* cívico¹. Esse espaço distingue-se do primeiro pela mudança do pavimento simples, por um pavimento drenante, e aí colocam-se os elementos que facilitam e incentivam a estadia, tais como novos bancos, espaços de sombra, zonas relvadas, esplanadas e parques infantis. A localização das esplanadas em frente dos cafés ou restaurantes correspondentes surge a pedido dos comerciantes e proprietários¹. A essa secção dos passeios seguem-se os últimos 2 metros, e aí distribuem-se outro tipo de mobiliário urbano, tais como contentores de lixo, estacionamento para bicicletas e caixas de correio, assim como paragens de autocarro.

Desta forma são gerados ao longo do passeio, na sua faixa mais central, uma variedade de espaços, que se vão alternando, sendo demarcados pelas alterações entre pavimento drenado e não drenado. O pavimento drenado permite manter a ideia de espaço relvado e mais apropriado à estadia, sem ter os problemas que normalmente se encontram em zonas de circulação relvadas, sendo o mais frequente a presença de espaços sem relva que tantas vezes dão origem a zonas de lama.

A distribuição alternada dos espaços centrais permite uma quebra da monotonia que se regista nos troços anteriores não intervencionados do passeio, tendo como resultado o aparecimento de elementos que podem despertar a curiosidade no transeunte, o que faz com que o percurso seja menos monótono e mais fácil de fazer.

Para a integração da vegetação foram mantidas as espécies arbóreas existentes, acrescentando-se a este primeiro alinhamento de árvores, dois novos laterais, de árvores de menor porte. O corredor de vegetação estende-se até ao longo do passeio até ao Parc de la Ciutadella, estabelecendo com este uma conexão.

As laterais protectoras da ciclo-via também consistem em peças drenadas, tal como os passeios laterais.

A circulação de veículos continua a ter prioridade sobre a pedonal, mas é actualmente mais reduzida do que era anteriormente, e a presença de sinalização de quarteirão em quarteirão permite uma circulação viária a velocidades mais reduzidas, o que faz com que a circulação pedonal seja também mais tranquila, fluida e livre, sem grandes interrupções nem perturbações por parte do tráfego. A eliminação dos estacionamento laterais do passeio, para além da libertação de espaço para o mesmo, permitiu gerar uma imagem mais limpa e clara do espaço.



Figura 43. Passeio lateral

4.2.3. Utilização do espaço

Uma vez que a avenida sofre alterações de perfil ao longo do seu comprimento, assumindo três diferentes tipos de espaços, adquire uma maior diversidade de actividades exteriores. Cada troço acaba por assumir o seu próprio ambiente, e por ter o seu tipo de ocupação diferente dos restantes.

I. Circulação viária

O tipo de fluxo e a sua intensidade difere nos três troços que compõem o Passeig de Sant Joan. Enquanto no primeiro tramo a circulação é feita lateralmente ao passeio central com cada sentido de um lado, no segundo e terceiro troços a circulação viária toma o espaço central ocupando metade da largura total da avenida no segundo troço e um terço no terceiro.

A existência de um eixo de largura superior para circulação dos transportes públicos é comum aos três, facilitando a circulação destes, que ganham prioridade na sua faixa.

II. Circulação de bicicletas

A circulação de bicicletas é beneficiada no primeiro e terceiro troços da avenida. Enquanto no tramo do meio a circulação de bicicleta se realiza no eixo central, entre os dois sentidos de trânsito, sem qualquer divisória que reforce a sua segurança, no primeiro troço a ciclo-via se estende-se sobre o passeio central, entre o espaço relvado e o alinhamento de bancos corridos, permitindo ao indivíduo uma mais fácil paragem para a permanência se assim o desejar. Torna-se também mais segura a circulação sobre o passeio para o velocipedista, uma vez que a circulação em vias junto a veículos de maior velocidade pode ser mais propícia a acidentes. No entanto acaba por ser uma razão para a necessidade de maior vigia por parte dos transeuntes que atravessam o espaço. Já no último troço a ciclo via dá continuidade ao troço anterior, mantendo-se no eixo central entre os dois sentidos de trânsito. No entanto diferencia-se do antecedente por incluir protecções laterais, que permitem uma divisão visual do espaço mais eficiente e um acréscimo de segurança para o velocipedista.



Figura 25. Ciclo-via no troço Travessera de Gràcia – Avinguda Diagonal



Figura 45. Ciclo-via no troço Avinguda Diagonal – Gran Via de les Corts Catalanes



Figura 46. Ciclo-via no troço Gran via de les Corts Catalanes – Arc de Triomf

III. A circulação pedonal

A configuração do espaço dedicado à circulação pedonal varia bastante entre os três tipos de perfil presentes no Passeig de Sant Joan. No primeiro troço o peão ganha vantagem sobre o veículo, vendo o seu espaço ocupar mais de metade da largura total da avenida. Os passeios laterais possuem uma largura suficiente para os acessos necessários e o espaço central torna-se mais confortável para um trajeto mais longo, uma vez que para além de existir mais espaço para circular, torna-se possível um maior afastamento do trânsito viário. A variedade de espaços dedicados a diferentes actividades e a presença de pessoas nos bancos torna também o percurso mais agradável, transmitindo uma ideia de segurança ao transeunte e mantendo o factor de surpresa em todo o percurso.

Figura 47. Passeio central do troço Tr. Gràcia- Av. Diagonal



Na mudança para o troço seguinte faz-se sentir uma grande diferença no espaço do peão. Os passeios existentes são apenas os laterais, no entanto, com cerca de 15 metros de largura, oferecem espaço que permite a circulação pedonal livre, sem interrupções ou obstáculos.

Figura 268. Passeio lateral do troço Av. Diagonal – Gran Via de les Corts Catalanes



O terceiro e último troço da avenida apresenta o mesmo tipo de divisão do espaço, dispondo dois passeios laterais. Estes passeios são, no entanto, mais largos do que os anteriores e dividem a zona de permanência da zona de circulação pedonal, através da mudança de pavimento, o que facilita a identificação dos distintos espaços. A largura atribuída demonstra ser suficiente para as necessidades de circulação e acessos dos transeuntes.



Figura 4279. Passeio lateral do troço Gran Via de les Corts Catalanes – Arc de Triomf

IV. Estar de pé

Tal como havia sido referido para a Avenida d Liberdade, este tipo de actividade desenvolve-se em qualquer local do espaço.

Nos três troços, os locais de paragem escolhidos, para além de junto dos semáforos e nas paragens de autocarros, são geralmente junto dos edifícios que constituem o limite da avenida.

Caso não exista uma razão específica para esperar num determinado local – como por exemplo à porta de um colégio enquanto se espera pela saída das crianças, a escolha é geralmente por locais que estejam ao sol. No entanto pode-se assumir que na primavera e no verão a escolha tenderá para os locais com sombra. Durante o dia, o número de pessoas em permanência é bastante reduzido, aumentando mais para o final da tarde, após a hora de saída das crianças das escolas, sendo as maiores concentrações junto aos parques infantis.

Figura 50. Espera junto dos edifícios



Figura 51. Espera numa paragem de autocarro



Figura 52. Espera num semáforo de passadeira



V. Sentar

No primeiro troço a permanência é a actividade mais privilegiada. Equipado com diversos espaços dedicados à estadia, o leque de escolha é mais vasto do que em qualquer um dos outros troços da avenida. Distribuem-se dois tipos de espaços de permanência: um alinhamento de bancos ao longo de todo o passeio central e pequenos ajuntamentos de bancos individuais ou de grupo, com diversas orientações, ora em linha, ora frente a frente permitindo o contacto entre as pessoas.

Este troço é, sem dúvida onde se regista uma maior ocupação dos bancos disponíveis. É possível concluir que este fenómeno resulta não só da localização e disposição eficaz dos bancos, mas também da existência de actividades ao longo de todo o dia que funcionam como incentivo à permanência no espaço, já que isto confere um maior interesse ao espaço.



Figura 528. Banco de repouso no primeiro troço

No segundo troço, encontram-se poucas alternativas para este tipo de actividade. Estendendo um alinhamento de bancos junto do alinhamento de árvores, orientados para os edifícios. O número de bancos é reduzido, e os poucos que se encontram estão quase na sua totalidade desocupados. A ausência quase total de outras actividades secundárias faz com que, não existindo outro tipo de entretenimento ou distração, a permanência no espaço seja pouco atractiva.



Figura 54. Bancos ao longo do troço Av. Diagonal – Gran Via de les Corts Catalanes

O terceiro troço da avenida, tendo sofrido recentemente alterações, vê os seus espaços de estadia recebem um maior cuidado de desenho. Organizam-se espaços de pavimento drenado onde surgem agrupamentos de bancos corridos,

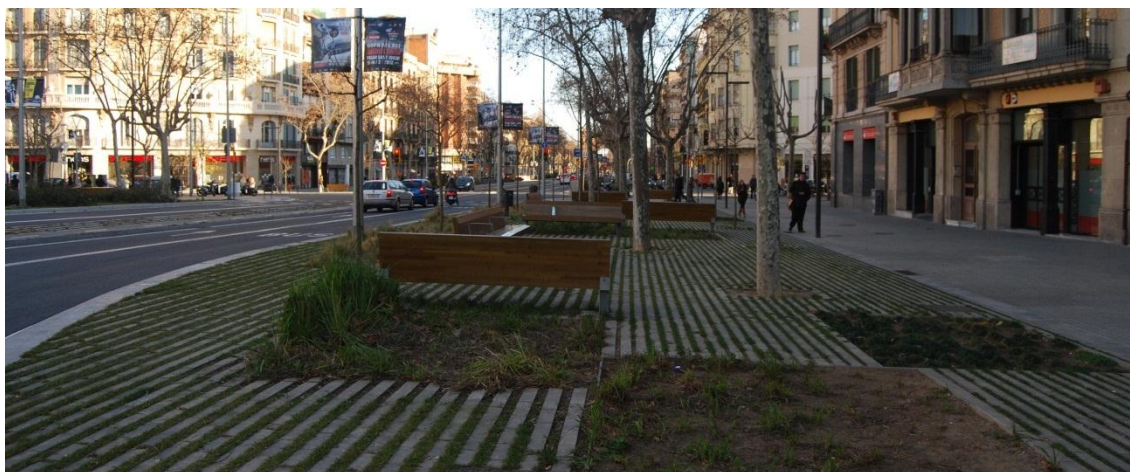
formando pequenas áreas de bancos, cuja orientação varia, ao ar livre. A alternância do tipo de espaços, não sendo regular, confere mais interesse ao espaço.

Como complemento ao comércio existente, e uma vez que existe espaço preparado para receber esses equipamentos, encontram-se esplanadas em frente dos respectivos cafés ou bares.

No entanto, ao contrário do esperado numa primeira aproximação, verifica-se uma reduzida utilização desses equipamentos.

Os espaços mais ocupados durante o dia são as esplanadas, sendo visível uma clara preferência pelas que têm melhor exposição solar, e os parques infantis para estar com as crianças. No mesmo período grande parte das pessoas que circulam parecem dirigir-se de ou para casa, de passagem pelas lojas ou apenas num curto passeio para passar o tempo. Já nas horas de mais movimento – ao fim da tarde, observa-se uma maior ocupação dos espaços principalmente com crianças nos parques e idosos nos bancos que se distribuem por todos os diferentes espaços centrais do passeio. Os espaços livres em frente dos edifícios e a disposição dos bancos incentivam a permanência no espaço e permite também uma fácil interação entre as pessoas.

Figura 54. Zonas de bancos no troço Gran Via de les Corts Catalanes – Arc de Triomf



Durante as visitas ao local não foram encontradas ocupações de grupos nem iniciativas espontâneas do tipo que por vezes se encontram, tais como grupos de músicos na rua. O passeio apresenta-se sossegado e aparenta ser acima de tudo para usufruto dos habitantes locais.



Figura 56. Esplanadas no troço Gran Via de les Corts Catalanes – Arc de Triomf

VI. Jogar

Este tipo de actividade toma grande importância no planeamento de Barcelona. A permanência no exterior, fazendo parte da cultura da cidade, reflecte-se na abundância de equipamentos deste tipo e na sua utilização diária.

No Passeig de Gràcia encontram-se dois tipos de espaços de jogos: campos de *petanca* e parques infantis. Enquanto os espaços dedicados à *petanca* se concentram no primeiro troço da avenida, os parques infantis dispersam-se entre esse mesmo troço e o terceiro, sendo possível encontrar no mínimo, um de dois em dois quarteirões.

Muito embora os parques infantis vejam a sua ocupação aumentar após o fim do horário escolar, os campos de *petanca* são geralmente ocupados ao longo de todo o dia.



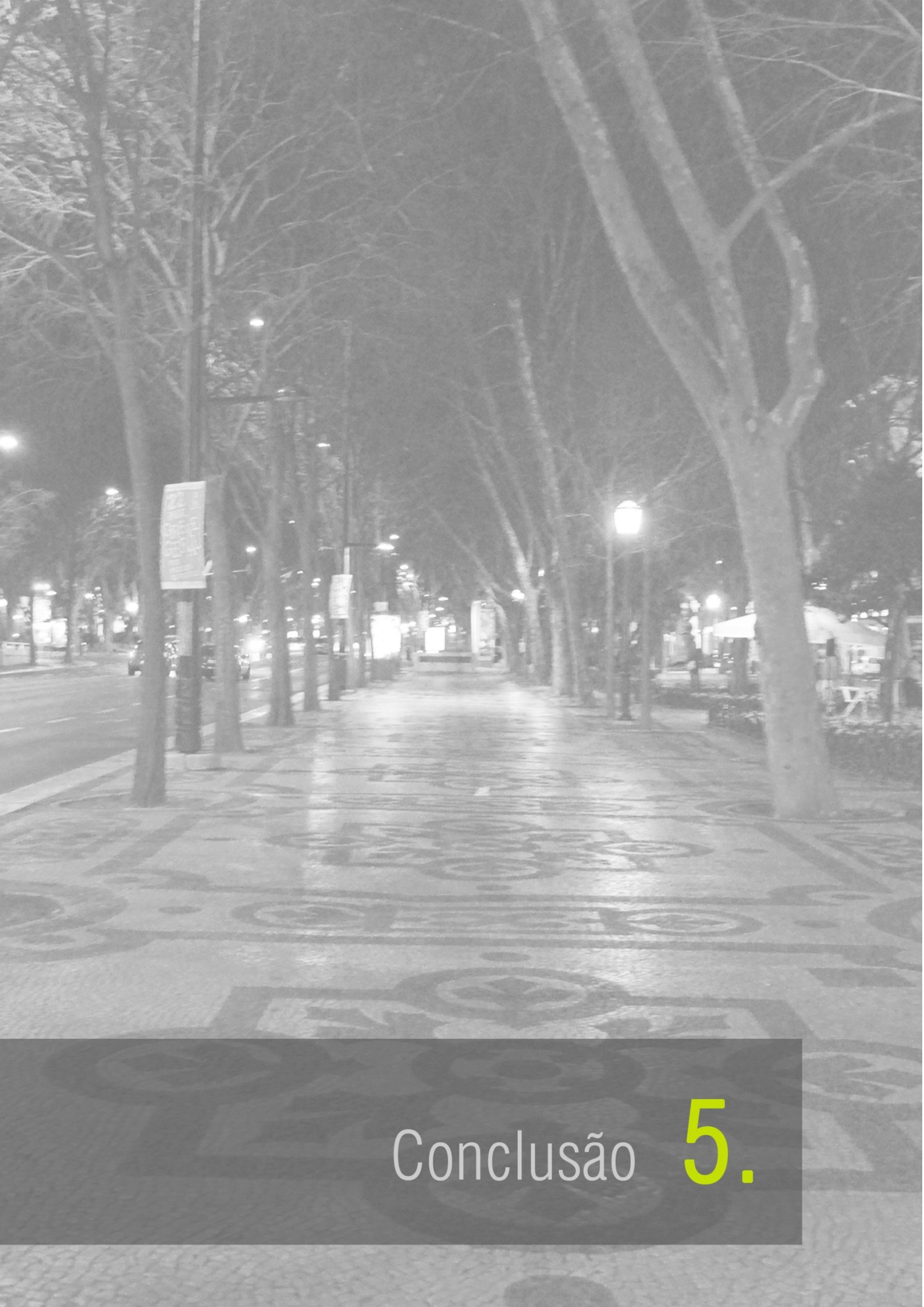
Figura 57. e Figura 58. Campos de *petanca* no troço Tr. Gràcia – Av. Diagonal

Figura 59. Parque infantil
no troço Gran Via de les
Corts Catalanes – Arc de
Triomf



Figura 60. Parque infantil
no troço Tr. Gràcia – Av.
Diagonal





Conclusão **5.**

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho parte da ideia de que a qualidade e as vivências das actividades e funções desempenhadas pela tipologia Avenida, se relacionam directamente e exclusivamente com a qualidade e configuração física do espaço. Tendo analisado dois exemplos de Lisboa e Barcelona, torna-se perceptível a existência de elementos específicos que adquirem maior importância na definição da quantidade e qualidade das vivências da cidade.

Em constante relação com as restantes tipologias, a avenida constitui um elemento de articulação da cidade. Não obstante, o seu papel como espaço de suporte das necessidades sociais comuns aos utilizadores não pode ser esquecido, já que é esse que leva à real vivência do espaço e à dinamização da cidade.

Diferentes na sua composição, os casos de estudo permitiram concluir que essa diversidade contribui largamente para a variedade de experiências, actividades e vivências na cidade.

Muito embora a escolha tenha recaído sobre os exemplos estudados pelas semelhanças em termos formais e de usos e actividades, tornou-se possível concluir que o seu posicionamento na cidade exerce uma influência de peso nas actividades desempenhadas pelos casos de estudo. Enquanto a Avenida da Liberdade é um elemento estruturador de Lisboa enquanto conector do centro da cidade e zonas periféricas, tendo o seu extremo a sul a desembocar directamente no centro da cidade, o Passeig de Sant Joan, muito embora de grande importância para a circulação em Barcelona e chegada ao centro, vê o seu extremo chegar apenas à zona limite do centro histórico de Barcelona. As diferentes articulações entre os eixos e o centro de ambas as cidades e as suas diferentes culturas acabam por exercer bastante peso na atribuição de actividades aos espaços.

O troço entre a Gran Via de les Corts Catalanes e o Arc de Triomf no Passeig de Sant Joan após a intervenção sofrida recentemente é exemplo desse fenómeno, uma vez que, apresentando em teoria as qualidades necessárias e propícias à utilização do espaço, se encontra aparentemente vazio. Podemos justificar isto com o seu afastamento do centro histórico da cidade.

O troço entre a Travessera de Gràcia e a Avinguda Diagonal, muito embora distante do centro histórico da cidade, apresenta o maior índice de actividades entre os casos estudados. A presença de condições para o desenvolvimento de actividades secundárias numa zona habitada

maioritariamente por população adulta a idosa, que geralmente dispõe de mais tempo livre, torna-se eficaz. Os utilizadores são na sua maioria dessa faixa etária e tendem a permanecer no espaço ao longo do dia, dando vida ao local.

No entanto, a implantação de um espaço com a mesma configuração do primeiro troço do Passeig Sant Joan, em Lisboa poderia estar destinado ao fracasso, uma vez que a cultura vivida nas duas cidades não é a mesma. Enquanto em Barcelona é natural a permanência no exterior e o usufruto dos espaços urbanos quase diariamente, em Lisboa essa prática reserva-se geralmente para os fins-de-semana.

No que toca à circulação pedonal, enquanto o Passeig de Sant Joan revela variedade ao longo dos troços, pela alteração de perfil e sucessão de espaços de configuração diferente, a Avenida da Liberdade, mantendo o mesmo perfil, ganha uma maior diversidade não só pela irregularidade dos seus limites laterais e distância entre atravessamentos, mas também pelo desenho dos largos passeios centrais que vêm a sua zona verde incluir ao longo de todo o seu comprimento elementos escultóricos e lagos que quebram a monotonia. Percorrer a avenida torna-se num trajecto de descobertas entre as esplanadas, feiras, e diferentes árvores que se encontram no caminho.

O mesmo não se poderá afirmar sobre os restantes troços do Passeig de Sant Joan. As actividades verificadas consistem na sua maioria em actividades necessárias, nomeadamente a circulação a pé. Verificou-se que quando se trata de circulação pedonal em passeio, a Avenida da Liberdade e o primeiro tramo do Passeig de Sant Joan são os mais atractivos, não só pelo efeito surpresa referido anteriormente, mas também pela existência de actividades de duração mais longa que animam e dão vida ao espaço, estando os jogos nos parques infantis e nos parques de petanca no caso do Passeig de Sant Joan e as eventuais feiras e esplanadas no caso da Avenida da Liberdade, entre as actividades observadas. Estes factores despertam o interesse, fomentando não só a circulação no local mas também a permanência.

A estada demonstra ser também bastante influenciada pela localização e posicionamento dos equipamentos colocados para esse fim. Enquanto em Barcelona os bancos são colocados preferentemente de frente para as áreas ajardinadas ou edifícios, em Lisboa, nomeadamente na Avenida da Liberdade, os bancos orientam-se frequentemente em direcção aos eixos viários. Esse posicionamento exerce também influência sobre o uso dos bancos. Será, naturalmente mais agradável, permanecer num espaço tendo vista para uma zona verde em oposição a uma zona de tráfego.

A falta de elementos que confirmem variedade ao espaço levará à monotonia, despertando o desinteresse quer pela circulação, quer pela permanência no local.

Tal como referido anteriormente, as actividades opcionais são determinantes para a vida dos espaços públicos, nomeadamente as avenidas. Os dois casos de estudo, integrando o tráfego viário e pedonal, demonstram diferentes soluções que levarão o transeunte a sentir-se mais ou menos seguro no local.

Apesar de ambos terem uma boa incorporação dos dois tipos de tráfego, o Passeig de Sant Joan torna o percurso pedonal mais contínuo e fluido pela colocação das passadeiras no seguimento dos passeios, enquanto na Avenida da Liberdade, não existindo passadeira no seguimento dos passeios centrais se torna necessária a passagem para o passeio junto dos edifícios e depois o regresso ao passeio central quando surgem atravessamentos perpendiculares nas ruas Alexandre Herculano, Barata Salgueiro, Rua das Pretas e Largo da Anunciada.

Conclui-se que embora a tipologia avenida se caracterize pela sua função, frequentemente, acima de tudo viária, é possível, através de um desenho eficiente, gerar condições propícias para que um espaço seja vivo, activo e pleno de actividades. No entanto a localização e a cultura da população mais próxima da área em que se insere terá um peso determinante para esse sucesso.

6. BIBLIOGRAFIA

- AA.VV, *Barcelona 30 Anys fent ciutat*, Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2009
- AA.VV, AJUNTAMENT DE BARCELONA, *Barcelona, espais e escultures (1982-1986)*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1987
- AA.VV, AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Barcelona, nous projectes*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona 1999
- AISA, Ferran; ANTEBI, Andrés; DELGADO, Manuel, *Guia secreta de la Rambla: La Virreina Centre de la Imatge del 26 de març al 24 de maig de 20*. Barcelona: Institut de Cultura: Polígrafa, 2010
- ARRANZ, Manuel, *La Rambla de Barcelona: estudi d'història urbana*. Barcelona: Rafael Dalmau, 2003
- BALLELL, Frederic, *La Rambla, 1907-1908*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2010
- BERNADÓ, Jordi, *La Rambla in/out Barcelona*. Barcelona: Arts Santa Mònica: Actar, 2010
- BRANDÃO, Pedro, *A identidade dos lugares e a sua representação colectiva: Base de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público*, Lisboa: DGOTDU, 2008
- BRANDÃO, Pedro, *O chão da cidade: guia de avaliação do design de espaço público*. Lisboa: Centro Português de Design, 2002
- BRANDÃO, Pedro; REMESAR, Antoni, *Design de espaço público: deslocação e proximidade*. Lisboa: Centro Português do Design, 2003
- BRANDÃO, Pedro; REMESAR, Antoni, *O espaço público e a interdisciplinaridade*. Lisboa: Centro Português do Design, 2000
- BOHIGAS, Oriol. *Recosnstrucció de Barcelona*. Barcelona: Edicions 62, 1985
- BORJA, Jordi. *Barcelona. Un modelo de transformación urbana 1980-1995*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1995
- BURTON, Elizabeth, MITCHELL, Lynne, *Inclusive urban design: streets for life*, Elsevier- Architectural Press, 2006

BUSQUETS, Joan, *Barcelona, la construcció de una ciutat compacta*", Barcelona: Edicions del Serbal, 2004

CÁCERES, Rafael; FERRER, Montserrat, *Barcelona espai públic*. Barcelona: Ajuntament

CALAVITA, Nico; FERRER, Amador, *Behind Barcelona's success story. Citizen movements and planner's power*. En *Journal of urban history*, Vol. 26 No. 6, September 2000 793-807

CARANDEL, Josep Maria, *La Rambla i els seus misteris*, Barcelona: Nou Art Thor, DL, 1986

CARMONA, Matthew, *Public places, urban spaces : the dimensions of urban design*, Boston : Architectural Press, 2010

COELHO, António Baptista; MANTEIGAS , Anabela; *Humanização e vitalização do espaço público*, Lisboa; LNEC 2005

FINE, Marc, *Espacios Urbanos*. España: Books Factory, 2002

GEHL, Jan. *La Humanización Del Espacio Urbano: La Vida Social Entre Los Edificios*. Barcelona: Reverté, 2006

GEHL, Jan; GEMZØE, Larz, *Nuevos espacios urbanos*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2002

GIMÉNEZ, Carlos, *Rambla amunt, rambla avall*. Barcelona: Glénat, cop. 2007

GONÇALVES, Jorge; *Os espaços públicos na reconfiguração física e social da cidade*; Lisboa: Universidade Lusíada Editora, 2006

HERZOG, Laurence A., *Return to the center, culture, public space and city building in a Global Era*. University of Texas Press, 2006

HORTA, Gerard, *Rambla del Raval de Barcelona: de apropiaciones viandantes y procesos sociales*. Mataró: El Viejo Topo, 2010

ÍNDIAS CORDEIRO, Graça; VIDAL, Frédéric, *A rua: espaço, tempo, sociabilidade*. Lisboa: Livros Horizonte, cop, 2008

LANG, Jon, *Urban Design, a typology of procedures and products*. Oxford: Elsevier, 2005

MONTANER, Josep Maria, *El modelo Barcelona*, Madrid: Ediciones El País, 2007

MOUGHTIN, Cliff; *Urban design: method and techniques*, Oxford, Architectural Press, 2003

NEVES, António Oliveira, *Planeamento estratégico e ciclo de vida das grandes cidade : os exemplos de Lisboa e de Barcelona*, Lisboa: Celta, 1996

PINTO, Ana Júlia Marques de Oliveira, *Espaço público: contributo para a coesão territorial do espaço urbano*, Lisboa: UTL, Instituto Superior Técnico, 2008

ROGERS, Richard; GUMUCHDJIAN, Philip ; *Cidades para um pequeno planeta*, Barcelona, Gustavo Gili 2001

ROWE, Peter G., *Building Barcelona, a second Renaixença*. Acta, 2006

RYAN, Zoë; *The good life: new public spaces for recreation*, New York, Princeton Architectural Press, 2006

SALA, Teresa M., *La vida cotidiana en la Barcelona de 1900*. Madrid: Silex ediciones, 2005

SERRA, Josep M A, *Elementos urbanos, mobiliário e microarquitectura*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1997

TRULLÉN, Joan. *Noves estratègies econòmiques i territorials per a Barcelona*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona

VAGACE NÚÑEZ, Antonio, *Proyecto de nuevo mercado y equipamientos en la Rambla de Poblenou [Gràfic]*, 2007

7. ÍNDICE DE FOTOGRAFIAS E ILUSTRAÇÕES

Figura 1. Plan Cerdà 1859	8
Fonte: Background, consultado a 22 de Março de 2012	
Disponível em: http://22speranza.wordpress.com/info/	
Figura 2. Avenida Fontes Pereira de Melo	15
Fonte: Googlemaps, consultado a 1 de Junho de 2012	
Disponível em: https://maps.google.pt/	
Figura 3. Champs-Élysées – vista da Place de la Concorde	23
Fonte: Direto de Paris, consultado 1 de Junho de 2012	
Disponível em http://diretodeparis.com/como-nasceu-a-champs-elysees/	
Figura 4. Boulevard des filles du calvaire	23
Fonte: Paris Boulevard des filles du calvaire, consultado a 1 de Junho de 2012	
Disponível em:	
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Paris_boulevard_des_filles_du_calvaire.png?uselang=fr?uselang=fr	
Figura 5. Rambla de Canaletes	24
Fonte: própria, 2012	
Figura 6. Aproximação da vista aérea da Avenida da Liberdade	30
Fonte: Googlemaps, consultado a 1 de Junho de 2012	
Disponível em: https://maps.google.pt/	
Figura 7. Aproximação da vista aérea da Avenida da Liberdade	30
Fonte: Googlemaps, consultado a 1 de Junho de 2012	
Disponível em: https://maps.google.pt/	
Figura 8. Entrada principal a sul	30
Fonte: Olhai Lisboa, consultado a 28 de Maio de 2012	
Disponível em: http://olhai-lisboa.blogspot.pt/2010/09/o-passeio-publico.html	
Figura 9. Entrada principal a norte	30
Fonte: Olhai Lisboa, consultado a 28 de Maio de 2012	
Disponível em: http://olhai-lisboa.blogspot.pt/2010/09/o-passeio-publico.html	
Figura 10. Carta topográfica de Lisboa de 1856	31
Fonte: Olhai Lisboa, consultado a 28 de Maio de 2012	
Disponível em: http://olhai-lisboa.blogspot.pt/2010/09/o-passeio-publico.html	

Figura 11. Litografia do início do século XX	31
Fonte: Olhai Lisboa, consultado a 28 de Maio de 2012	
Disponível em: http://olhai-lisboa.blogspot.pt/2010/09/o-passeio-publico.html	
Figura 12. O plano da avenida aprovado em 1879	32
Fonte: Do Porto e não só, consultado a 27 de Maio de 2012	
Disponível em: http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/06/lisboa-do-jardim-publico-as-avenidas.html	
Figura 13. Planta de 1888	32
Fonte: Do Porto e não só, consultado a 27 de Maio de 2012	
Disponível em: http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/06/lisboa-do-jardim-publico-as-avenidas.html	
Figura 14. Levantamento de 1911	32
Fonte: Do Porto e não só, consultado a 27 de Maio de 2012	
Disponível em: http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/06/lisboa-do-jardim-publico-as-avenidas.html	
Figura 15. As avenidas novas	33
Fonte: Do Porto e não só, consultado a 27 de Maio de 2012	
Disponível em: http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/06/lisboa-do-jardim-publico-as-avenidas.html	
Figura 16. Avenida da Liberdade – vista Marquês de Pombal	34
Fonte: própria, 2012	
Figura 17. Perfil tipo e usos	35
Fonte: própria, 2012	
Figura 18. Passeio da avenida	35
Fonte: própria, 2012	
Figura 19. Planta geral da Avenida da Liberdade	36
Fonte: própria, 2012	
Figura 20. Tráfego na Avenida da Liberdade	37
Fonte: própria, 2012	
Figura 21. Passeio lateral na Avenida da Liberdade	37
Fonte: própria, 2012	
Figura 22. Paragem de autocarro na Avenida da Liberdade	38
Fonte: própria, 2012	

Figura 23. Bancos na Avenida da Liberdade	39
Fonte: própria, 2012	
Figura 24. Esplanada na Avenida da Liberdade	39
Fonte: própria, 2012	
Figura 25. Feira de artesanato na Avenida da Liberdade	40
Fonte: própria, 2012	
Figura 26. Feira de antiguidades na Avenida da Liberdade	40
Fonte: própria, 2012	
Figura 27. Aproximação da vista aérea do Passeig de Sant Joan	41
Fonte: Googlemaps, consultado a 28 de Maio de 2012	
Disponível em: https://maps.google.pt/	
Figura 28. Aproximação da vista aérea do Passeig de Sant Joan	41
Fonte: Googlemaps, consultado a 28 de Maio de 2012	
Disponível em: https://maps.google.pt/	
Figura 29. Vista da recente intervenção no Passeig de Sant Joan	42
Fonte: Lola Domenech, consultado a 15 de Maio de 2012	
Disponível em: http://www.loladomenech.com/en/proyecto.php?id=21#	
Figura 30. Vista no sentido Travessera de Gràcia – Avinguda Diagonal	43
Fonte: Googlemaps, consultado a 28 de Maio de 2012	
Disponível em: https://maps.google.pt/	
Figura 31. Perfil tipo e usos	43
Fonte: própria, 2012	
Figura 32. Planta do primeiro troço do Passeig de Sant Joan	44
Fonte: própria, 2012	
Figura 33. Vista do passeio central	45
Fonte: Googlemaps, consultado a 28 de Maio de 2012	
Disponível em: https://maps.google.pt/	
Figura 34. Vista do passeio central	45
Fonte: Googlemaps, consultado a 28 de Maio de 2012	
Disponível em: https://maps.google.pt/	
Figura 35. Vista para o monumento a Jacint Verdaguer	46
Fonte: própria, 2012	

Figura 36. Perfil tipo e usos	46
Fonte: própria, 2012	
Figura 37. Planta do segundo troço do Passeig de Sant Joan	47
Fonte: própria, 2012	
Figura 38. Passeio lateral	47
Fonte: própria, 2012	
Figura 39. Vista para o Arc de Trionf	48
Fonte: própria, 2012	
Figura 40. Perfil tipo e usos	48
Fonte: própria, 2012	
Figura 41. Planta aproximada do terceiro troço do Passeig de Sant Joan	49
Fonte: própria, 2012	
Figura 42. Planta geral do terceiro troço do Passeig de Sant Joan	49
Fonte: própria, 2012	
Figura 43. Passeio lateral	50
Fonte: própria, 2012	
Figura 44. Ciclo-via no troço Travessera de Gràcia – Avinguda Diagonal	52
Fonte: Googlemaps, consultado a 28 de Maio de 2012	
Disponível em: https://maps.google.pt/	
Figura 45. Ciclo-via no troço Av. Diagonal – Gran Via de les Corts Catalanes	52
Fonte: própria, 2012	
Figura 46. Ciclo-via no troço Gran via de les Corts Catalanes – Arc de Trionf	52
Fonte: própria, 2012	
Figura 47. Passeio central do primeiro troço	53
Fonte: panorâmio, consultado a 10 de Junho de 2012	
Disponível em: https://ssl.panoramio.com/photo/34943765?tag=Barcelona	
Figura 48. Passeio lateral do segundo troço	53
Fonte: própria, 2012	
Figura 49. Passeio lateral do segundo troço	54
Fonte: própria, 2012	

Figura 50. Espera junto dos edifícios	56
Fonte: própria, 2012	
Figura 51. Espera numa paragem de autocarro	55
Fonte: Googlemaps, consultado a 28 de Maio de 2012	
Disponível em: https://maps.google.pt/	
Figura 52. Espera num semáforo de passadeira	55
Fonte: Googlemaps, consultado a 28 de Maio de 2012	
Disponível em: https://maps.google.pt/	
Figura 53. Banco de repouso no primeiro troço	56
Fonte: Wikipedia, consultado a 10 de Junho de 2012	
Disponível em: http://ca.wikipedia.org/wiki/Fitxer:Casa_Macaya_Passeig_de_Sant_Joan_108.JPG	
Figura 54. Bancos ao longo do segundo troço	57
Fonte: própria, 2012	
Figura 55. Zonas de bancos no terceiro troço	58
Fonte: própria, 2012	
Figura 56. Esplanadas no terceiro troço	58
Fonte: própria, 2012	
Figura 57. Campos de <i>petanga</i> no primeiro troço	58
Fonte: Barcelona times, consultado a 10 de Junho de 2012	
Disponível em: http://barcelonatimesblog.wordpress.com/2009/05/05/tendencias-sobre-lexit-de-la-pista-de-petanca-del-passeig-de-sant-joan/	
Figura 58. Campos de <i>petanga</i> no primeiro troço	59
Fonte: Barcelona times, consultado a 10 de Junho de 2012	
Disponível em: http://barcelonatimesblog.wordpress.com/2009/05/05/tendencias-sobre-lexit-de-la-pista-de-petanca-del-passeig-de-sant-joan/	
Figura 59. Parque infantil no terceiro troço	59
Fonte: própria, 2012	
Figura 60. Parque infantil no primeiro troço	59
Fonte: Carto, consultado a 11 de Junho de 2012	
Disponível em: http://www.carto.net/andre.mw/photos/2010/03/19_d_barcelona_eixample/20100319-135059_casa_macaya_im_passeig_de_sant_joan.shtml	

8. ÍNDICE ANALÍTICO

A

Actividades efémeras. Pág. 40.

Avenida. Pág. 3, 10, 11, 12, 15, 2', 22, 23, 24, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 46, 48, 49, 51, 53, 54, 55, 56, 58, 61, 62.

Avenida da Liberdade. Pág. 3, 29, 30, 32, 36, 37, 39, 40, 61.

Avenidas Novas. Pág. 32.

Ajuntament de Barcelona. Pág. 20, 48, 63.

B

Barcelona. Pág. 3, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 17, 20, 21, 26, 29, 41, 48, 58, 61, 62.

Boulevard. Pág. 1, 12, 22, 23, 32, 41, 48, 49.

Brandão, Pedro. Pág. 22.

Busquets, Joan. Pág. 13.

C

Centro histórico. Pág. 8, 61.

Cerdà, Ildefons. Pág. 7, 9.

Circulação viária. Pág. 11, 15, 16, 19, 22, 36, 44, 47, 50, 51.

Ciutat Vella. Pág. 7, 11.

E

Eixo. Pág. 2, 7, 10, 11, 12, 13, 15, 17, 22, 29, 30, 32, 33, 36, 38, 41, 47, 51, 61.

Ensanche. Pág. 7, 11.

Estar de pé. Pág. 25, 26, 38, 54, 71.

G

Gehl, Jan. Pág. 10, 17, 20, 25, 38.

Gonçalves, Jorge. Pág. 29.

J

Jogar. Pág. 26, 27, 39, 44, 58.

Jogos Olímpicos 1992. Pág. 8, 9, 11, 13.

L

Lisboa. Pág. 2, 3, 29, 30, 36, 37, 39, 61.

M

Modelo Barcelona. Pág. 3, 7, 8, 10.

P

Pavimento drenado. Pág. 42, 50, 56.

Passeig de Gràcia. Pág. 11, 58.

Passeig de Sant Joan. Pág. 41, 45, 51, 53, 61, 68.

Passeio. Pág. 1, 11, 19, 23, 24, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 57, 58.

R

Rambla. Pág. 10, 22, 23, 41, 43.

Rondas. Pág. 12.

S

Sentar. Pág. 26, 38, 65.

V

Via. Pág. 10, 11, 12, 13, 15, 19, 22, 24, 25, 29, 30, 32, 33, 37, 41, 44, 46, 47, 49, 50, 51, 54, 61.