

LIVRO DE ATAS



XII CONGRESSO DA GEOGRAFIA PORTUGUESA

Geografias de Transição para a Sustentabilidade

13 a 15 de novembro de 2019
Universidade do Minho - Guimarães

Editores

Paula Cristina Remoaldo
Maria José Caldeira
Virgínia Teles
Elaine Borges Scalabrini
José Alberto Rio Fernandes



Página intencionalmente deixada em branco

XII CONGRESSO DA GEOGRAFIA PORTUGUESA
GEOGRAFIAS DE TRANSIÇÃO PARA A SUSTENTABILIDADE
13 a 15 de novembro de 2019
Universidade do Minho – Guimarães

LIVRO DE ATAS

XII CONGRESSO DA GEOGRAFIA PORTUGUESA

LIVRO DE ATAS

Editores

Departamento de Geografia da Universidade do Minho

Paula Cristina Remoaldo

Maria José Caldeira

Virgínia Teles

Elaine Scalabrini

Associação Portuguesa de Geógrafos (APG)

José Alberto Rio Fernandes

Foto de capa: © M. JACOBUEU

Universidade do Minho

1a. edição: março de 2020

ISBN: 978-989-98857

Instituições organizadoras:



Patrocínios:



Laboratório de Paisagens,
Património e Território



FAZER CIDADE – O IMPACTO DA REGULAMENTAÇÃO DE PROXIMIDADE: O CASO DA AVENIDA ALMIRANTE REIS EM LISBOA

RAMALHETE¹, Filipa; SANTOS², Teresa

¹ CEACTION/UAL e CICS.Nova, framalhete@autonoma.pt

² CICS.Nova, teresasantos@fcsh.unl.com

Resumo: A compreensão das vivências urbanas contemporâneas está intrinsecamente relacionada com a compreensão dos instrumentos de gestão do território que presidiram às escolhas que fizeram a evolução da cidade. Em Lisboa, durante o Estado Novo, os diversos planos de escala regional e municipal elaborados nunca chegaram a ser aprovados e a estar oficialmente em vigor, o que teve como consequência a inexistência de instrumentos de escala municipal que definissem regras para a expansão urbana até 1974. Neste contexto, a expansão e densificação da cidade obedecia sobretudo à apreciação dos técnicos da Câmara Municipal e a alguma regulamentação específica, aprovada internamente. É o caso do crescimento urbano de uma das principais artérias da cidade, a Avenida Almirante Reis na qual, desde cedo, são evidentes os problemas de circulação, congestionamento e gestão das atividades existentes. É nesse contexto que, em 1955, um despacho da presidência define - numa iniciativa urbanística bastante singular - regras de edificação específicas para a Avenida. Em resultado, nas décadas seguinte nasce uma nova configuração arquitetónica dos edifícios e surge uma redefinição do espaço público de circulação. Este caso de estudo, resultante do projeto Atlas Almirante Reis, terminado em 2019, constitui um contributo para a análise dos efeitos na geografia da cidade de medidas de ordenamento à escala de pormenor, ainda que sem um planeamento formal. O artigo que se propõe centrar-se-á na análise do espaço público pedonal da avenida os ganhos em espaço de circulação. Faz-se igualmente o exercício de perspetivar as áreas ganhas se o mesmo princípio se aplicasse aos restantes edifícios da avenida. Esta análise pretende, assim, compreender - meio século mais tarde - o impacto do cumprimento de uma regulamentação de proximidade criada para solucionar os problemas de um contexto urbano específico.

Palavras-chave: Lisboa, Avenida Almirante Reis, história da cidade, geografia urbana

1. Introdução

As cidades são, por excelência, resultado de um conjunto complexo de fatores, que resultam de políticas públicas e iniciativas privadas, às quais é impossível dissociar as características históricas e culturais de cada época. Neste sentido, a compreensão das vivências urbanas contemporâneas está intrinsecamente relacionada com a compreensão dos instrumentos de gestão do território que, ao longo dos anos, presidiram às escolhas que fizeram a evolução da cidade. Em Lisboa, durante o Estado Novo, apesar de ter sido elaborado um conjunto de propostas de planos para a região e para a cidade, não chegaram a ser aprovadas e a ter efeito legal (embora tenham tido algum peso como orientadores). Até 1974, face à inexistência de instrumentos de gestão do território de escala municipal que definissem regras para a expansão urbana (à exceção do Regulamento Geral das Edificações Urbanas - aprovado em 1951, substituiu o Regulamento de Salubridade das Edificações

Urbanas (RSEU), de 1903 - e dos planos para a construção dos novos bairros residenciais de iniciativa estatal), fez-se sobretudo através da apreciação dos técnicos da Câmara Municipal e de alguma regulamentação específica, aprovada internamente.

Este artigo é dedicado a uma época e a uma regulamentação específica na história de Lisboa. Em meados do século XX, face às necessidades crescentes de expansão da cidade e à falta de alojamento para uma população proveniente do êxodo rural português, um dos principais eixos de crescimento urbano da cidade, a Avenida Almirante Reis - um eixo fundamental da cidade, ligando Lisboa à zona urbana oriental, à área rural que a abastecia e ao aeroporto - encontrava-se numa situação de congestionamento do espaço público, com problemas de circulação viária e escassez de espaço de circulação pedonal. Em simultâneo, neste período, assiste-se à demolição de edifícios construídos nas primeiras décadas do século, de dois ou três pisos, e à sua substituição por outros, com o dobro desse número. O comércio e os serviços, já presentes, ganham um destaque ainda maior com a ocupação crescente dos pisos térreos com estas atividades.

É nesse contexto que, em 1955, um despacho da presidência (Despacho de 18 de novembro ao Ofício 357/CEU/P), define - numa iniciativa urbanística bastante singular – regras de edificação específicas para a Avenida. Esta regulamentação deve ser vista no âmbito de outras iniciativas municipais destinadas ao à resolução dos problemas de circulação e abastecimento já existentes, de que são exemplo vários estudos de ordenamento urbanístico como o “Estudo dos quarteirões da Avenida Almirante Reis” elaborado pelo Gabinete de Estudos de Urbanização (1959), dedicado sobretudo ao aproveitamento do espaço dos logradouros para estacionamento e armazenamento.

Este despacho vai definir limites para a volumetria dos edifícios (sete pisos), a profundidade de construção (12 metros) e para o ensombramento e desafogo das fachadas. Define também que o piso térreo deverá obedecer a um recuo de 3,75 metros), para permitir o alargamento das zonas de circulação pedonal através de galerias comerciais. Esta medida possibilita um aumento do espaço público de circulação, sem modificar o alinhamento dos edifícios na avenida e sem acréscimo de custos para município.

Em resultado, nas décadas seguinte nasce uma nova configuração arquitetónica dos edifícios e surge uma redefinição do espaço público de circulação. Na prática, irão ser construídos, ao longo das décadas seguintes (por vezes, com grande morosidade processual), 49 edifícios com estas características construtivas. Este caso de estudo, resultante do projeto Atlas Almirante Reis, terminado em 2019, constitui um contributo para a análise dos efeitos na geografia da cidade de medidas de ordenamento à escala de pormenor, ainda que sem um planeamento formal. O artigo que se propõe centrar-se-á na apresentação detalhada do caso de estudo, na análise do espaço público pedonal da avenida, quantificando em termos de área, os ganhos em espaço de circulação. Faz-se igualmente o

exercício de perspetivar as áreas ganhas se o mesmo princípio se aplicasse aos restantes edifícios da avenida. Esta análise espacial a grande escala pretende, assim, compreender – meio século mais tarde - o impacto de duas décadas de cumprimento de uma regulamentação de proximidade criada para solucionar os problemas de um contexto urbano específico.

2. Área pedonal planeada na Avenida Almirante Reis

A base geográfica para a análise do espaço público pedonal da avenida resultou de um levantamento urbanístico e funcional realizado entre outubro e dezembro de 2015 (Santos *et al*, 2016). Foram recolhidos uma série de atributos ao nível do edifício, entre eles a época de construção e a presença de galerias no piso térreo. O levantamento decorreu para os 223 edifícios presentes na avenida, tendo a informação sido organizada em SIG para posterior análise espacial.

A partir desta base de dados compilada para a avenida, e consulta dos projetos de 42 dos 48 edifícios, foi possível identificar que 49 (22%) dos 223 edifícios existentes, cumpriam o disposto no despacho da presidência (Figura I). No passo seguinte pretendeu-se quantificar a área pedonal decorrente da aplicação desta medida de planeamento urbanístico. Estando os edifícios representados por polígonos, o primeiro passo consistiu em calcular em SIG – Sistema de Informação Geográfica, o comprimento da fachada de cada edifício. O passo seguinte foi a quantificação em termos de área, dos ganhos em espaço de circulação. Para tal aplicou-se o valor de 3,75m para recuo dos pisos térreos como definido no despacho. Encontrando-se toda a informação organizada em SIG, fez-se igualmente o exercício de perspetivar as áreas ganhas se o mesmo princípio se aplicasse aos restantes edifícios da avenida (Quadro I).

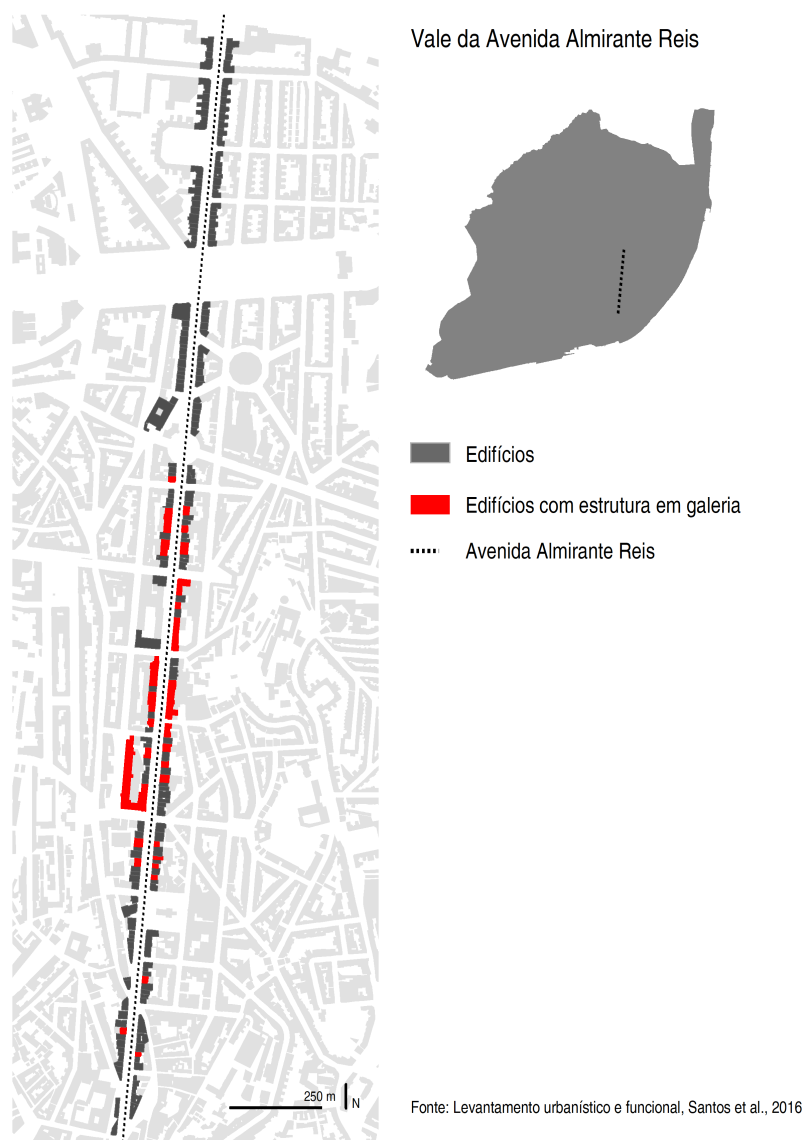


Figura I: Localização dos edifícios na Avenida Almirante Reis que possuem estrutura em galeria. Fonte: Levantamento urbanístico e funcional, Santos et al., 2016.

Quadro I - Ganhos em área pedonal na Avenida Almirante Reis

	Época de Construção	Número	Área (m ²)
Edifícios em galeria	Pós-1961	49	2963
Restantes edifícios	Anterior a 1919	58	3943
	1919-1945	40	2074
	1946-1961	63	4004
	Pós-1961	13	755
	Total	174	10 775

Fonte: Levantamento urbanístico e funcional, Santos *et al.*, 2016

Desta análise pode concluir-se que a avenida beneficiou de quase 3000m² de espaço útil com a construção dos edifícios existentes e beneficiaria de mais 10 775m² de espaço público/área pedonal (a área corresponde, aproximadamente, à de um campo de futebol).

3. Notas finais

Partindo de uma realidade concreta da expansão urbana da cidade de Lisboa, e uma disposição municipal concreta, este artigo faz um exercício de cálculo de ganhos absolutos em termos de espaço de circulação e uma projeção simples de ganhos hipotéticos. Parece ser claro que o objetivo de criar uma norma que permitisse ter uma avenida com o seu espaço de circulação duplicado pela libertação de espaço no piso térreo ficou, com o passar das décadas, muito aquém do seu potencial.

Como se pode verificar na Figura I não existe nenhuma frente de quarteirão que possa ser integralmente percorrida sob estas galerias, sendo o número de edifícios com o piso térreo como parte integrante da fachada muito superior. Há também casos em que os o piso térreo é “privatizado”, através da colocação de gradeamentos, confinando o espaço, em especial durante a noite. Ainda assim, é interessante verificar que esta regulamentação de proximidade, pela sua especificidade no contexto da cidade, criou uma paisagem urbana particular, proporcionando uma vivência do espaço público que é singular no contexto de Lisboa, sobretudo pela relação entre o comércio e a população (Figura II).

4. Agradecimentos

A Cooperativa de Ensino Universitário, entidade instituidora da Universidade Autónoma de Lisboa, promove a produção científica em vários segmentos culturais, valorizando a relação entre a comunidade académica e a sociedade. Desta forma, apoia a edição desta publicação, contribuindo para a divulgação do conhecimento. Este trabalho é financiado por fundos nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P., no âmbito da Norma Transitória - DL 57/2016/CP1453/CT0004 e no âmbito do projeto UID/SOC/04647/2013, do CICS.NOVA - Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais da Universidade NOVA de Lisboa.



Figura II: Edifício na Avenida Almirante Reis, 94

5. Bibliografia

- Acciaioli, Margarida. (2015). Casas com Escritos - Uma história da habitação em Lisboa. Lisboa: Bizâncio.
- Agarez, Ricardo. (2009). O Moderno Revisitado. Habitação multifamiliar em Lisboa nos anos de 1950. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.
- Fernandes, José Manuel. (1994). Lisboa no Século XX- O Tempo Moderno. In I. Moita (Ed.), O Livro de Lisboa. Lisboa: Livros Horizonte.
- França, José-Augusto. (2000). Lisboa: Urbanismo e Arquitectura (4a). Lisboa: Livros Horizonte.
- Gaspar, Jorge. (1976). A Dinâmica Funcional do Centro de Lisboa. Finisterra. Vol 11, n.º 21, 976.
- Ramalhete, Filipa; Lobo, Inês; Conceição, Margarida Tavares da (orgs.) (no prelo) Atlas Almirante Reis. Lisboa: CEAUT/UAL / CML.
- Santos, T., Ramalhete, F., Vicente, R., Soares, N. (2016). Atlas Almirante Reis: primeiras notas. Proceedings of CIEO - International Congress on Interdisciplinarity in Social and Human Sciences (pp. 402-408). University of Algarve, Portugal
- Tostões, Ana- (2015). A Idade Maior: Cultura e Tecnologia na Arquitectura Moderna Portuguesa. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.