

## O ESPAÇO PÚBLICO E AS PESSOAS – O CASO DE OEIRAS, PORTUGAL

**Simone Carvalho Dias Vaz**<sup>1</sup> (simone.arquitetura@gmail.com)  
**Fábio José Martins de Lima**<sup>2</sup> (fjmlima@me.com)  
**Paula Bacelar Valente da Costa Nicolau**<sup>3</sup> (paula.nicolau@uab.pt)

### Resumo

As cidades concentram pessoas que, no seu dia-a-dia, circulam a pé (e não só) pelas ruas, espaço público que tem o privilégio de permear toda a cidade e é potencialmente um elemento integrador. As ruas têm resgatado uma importante função social, revelando-se um lugar de estadia e convívio, onde os cidadãos podem interagir entre si e com o ambiente. Quando as ruas estão preparadas para adotarem essas funções, são estabelecidas novas dinâmicas que promovem as vertentes da sustentabilidade – a ambiental, a social, a econômica e também a cultural.

A abordagem desta pesquisa é a escala humana do planejamento urbano, como elemento promotor do desenvolvimento sustentável da cidade. É aqui tratado o tema do espaço público propício para as pessoas, para os encontros e a contemplação, especificamente as ruas onde são exercidas atividades sociais. Está a ser estudado o caso de um trecho do espaço público da Baixa de Algés (BA), na freguesia de Algés, Município de Oeiras, Portugal, no que respeita às transformações do seu uso e morfologia, durante a vigência do atual Plano Director Municipal (PDM), desde 1994 até o presente momento, a fim de compreender o desenho urbano atual e se o mesmo proporciona que as pessoas usufruam desse espaço como espaço de estar, contribuindo assim para os pilares da sustentabilidade.

**Palavras-chave:** planejamento urbano; espaço público; sustentabilidade; cidades inteligentes; reabilitação urbana.

---

<sup>1</sup> Arquiteta e Urbanista pela UFJF (2001), mestranda em Cidadania Ambiental e Participação pela Universidade Aberta (Portugal).

<sup>2</sup> Arquiteto e Urbanista pela UFMG (1989), Professor Doutor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo do Departamento de Engenharia da UFJF,

<sup>3</sup> Bióloga pela Universidade de Lisboa (1991), Professora Doutora do Departamento de Ciências e Tecnologia da Universidade Aberta (Portugal).

## 1. INTRODUÇÃO

Este artigo é fruto de parte de uma dissertação de mestrado, que estuda a relação entre o espaço público e as pessoas e as implicações desta relação nos pilares da sustentabilidade. Está fundamentado na convicção que o planejamento urbano tem como propósito final conceber um ambiente urbano de qualidade, por isso deve centrar-se nas pessoas e nas suas interações sociais (IMT, 2011).

As cidades são organismos vivos sujeitos a transformações ao longo da sua história (Janot, 2013). As pessoas são os atores destas transformações e os espaços públicos, o palco, onde acontecem encontros que promovem a cidadania e transformam a dinâmica das cidades. A rua, enquanto espaço público que trespassa toda a cidade – no modelo da cidade tradicional, anterior à supremacia dos carros – tem como uma das funções (além de permitir a mobilidade) o convívio, potencializando características de cidade segura, animada, saudável e sustentável, atributos que o urbanista dinamarquês Jan Gehl (2010) considera essenciais para a vida da cidade. Segundo Gehl (Rocha, 2012), “o modelo da cidade tradicional pressupunha a ‘interação da forma com a vida, tudo convivendo em harmonia no mesmo espaço’”.

A mudança de paradigma veio na primeira metade do século XX, quando as ruas deram passagem aos veículos automotores, com sua chegada e popularização, que passam a fazer a ligação entre habitação, comércio, serviço e lazer – as cidades com implantações setorizada e/ou espalhada apoiam-se nesse recurso. A lógica passa a ser aumentar e melhorar a infraestrutura para os carros, em detrimento das pessoas, perdendo assim a escala humana, o que não proporciona o dinamismo, a vibração e o equilíbrio que se quer nas cidades. (Bascovis, 2010)

No início da década de 60, Jane Jacobs publica “*The Death and Life of Great American Cities*” – um tratado sobre os perigos da urbanização pautada pelos carros. Na década seguinte, em “*Life Between Buildings*”, Jan Gehl mostra que partilha da opinião de Jane Jacobs sobre os carros: seu uso irracional nas cidades, gerando quilômetros de trânsito, afasta as pessoas das ruas e é um sintoma de mau planejamento urbano e não a causa.

O espaço público deve proporcionar oportunidade das pessoas estarem e interagirem, entre si e com o meio envolvente. As ruas, que dão o suporte para a mobilidade e têm o privilégio de perpassar toda a cidade, têm enorme potencial de assumirem também essas importantes funções integradoras, que repercutirão na apropriação do espaço pelas pessoas, na qualidade ambiental, no incremento da economia, entre outros aspectos. Daí o interesse por este tema, pois as cidades pensadas para serem sustentáveis devem privilegiar a dimensão humana do planejamento urbano – um assunto necessário a investigar e a debater.

## 2. O ESPAÇO PÚBLICO

Desde a origem dos agrupamentos humanos, sabe-se que existia a ideia de um lugar comum a todos os componentes do grupo. Portanto, a ideia de um local pertencente e usado pela coletividade define-se na antiguidade clássica, na Grécia. As partes mais elevadas das cidades da Grécia Antiga – a polis – eram formadas pela acrópole (templos dedicados aos deuses) e a ágora (espaço público urbano onde se davam as assembleias do povo). (Bascovis, 2010)

No Império Romano, encontram-se também elementos urbanos de caráter público e de uso coletivo, sendo os principais: a muralha, as ruas, o fórum, o teatro, o anfiteatro, o circo e as termas (Bascovis, 2010). Desde então, a morfologia e uso dos espaços públicos urbanos variou conforme o momento histórico e o contexto local, porém mantendo sempre a característica de local integrador da vida cidadina.

Assim sendo, o espaço público é a gênese da forma urbana (Brandão, 2008) e a “matriz da urbanidade” (Nuno Portas *apud* Brandão, 2008, p. 21); é “o espaço ‘entre edifícios’ que configura o domínio da socialização e da vivência ‘comum’, como bem colectivo da comunidade” (Brandão, 2008, p. 18). Tem como particularidade o fato de ser geral, portanto, faz a integração da cidade e representa uma hierarquia no ordenamento urbano, pois corresponde a interesses superiores por ditar o bem comum (Arroyo, 2005). “É o espaço público que dá à cidade a sua feição, é nele que se imprime de forma indelével a personalidade urbana da comunidade à qual pertence. No espaço público constrói-se a história das cidades, de forma viva e dinâmica” (Bascovis, 2010, p. 3) e exerce-se a cidadania (Gabriel, 2008).

Os lugares públicos são um palco para a nossa vida pública. Eles são os parques onde as celebrações são realizadas, onde as maratonas terminam, onde as crianças aprendem as habilidades de um desporto, onde as estações são marcadas e onde as culturas se misturam. Estes lugares são as ruas e calçadas na frente de residências e empresas, onde os amigos vão ao encontro uns dos outros e onde as trocas sociais e económicas ocorrem. São os espaços públicos que dão identidade às cidades e sem bons espaços públicos, não poderão haver grandes cidades. (Project for Public Spaces *apud* Fernandes, 2012, p.12).

Os espaços públicos são ferramentas fundamentais do urbanismo. Estes devem permitir a integração dos cidadãos com suas atividades, propiciar o encontro, a estadia, a recreação, a expressão cultural, o contato do ser humano com o natural e a sobrevivência dos sistemas naturais em áreas urbanas; devem conciliar o natural com o construído. (Mora, 2009)

É consensual a importância do espaço público urbano. Porém, alguns autores alertam para a degradação de sua função. Antigamente o espaço público exterior possuía uma função relativamente mais forte, usado principalmente para atividades políticas, religiosas e comerciais (Jing-xiao *et al.*, 2010). Vemos elementos urbanos de caráter público e de uso

coletivo com essência social e política desde a antiguidade clássica, já na Grécia e no Império Romano.

Contudo, Francisco (2005) refere que os espaços públicos perderam um pouco de seu caráter (social e político) inicial, como reflexo do respectivo acompanhamento das mudanças comportamentais. Mora (2009) salienta que suas funções se viram diminuídas no espaço público tradicional por diferentes fatores da vida contemporânea, como: problemas de segurança, novos mecanismos de desenvolvimento urbano, como a estratificação do espaço para diversos usos e a diversificação que se gerou na arquitetura pela sua evolução lógica. A autora também menciona os avanços nos meios de comunicação e a diversificação da recreação, passando por realizarem-se na esfera privada, geralmente em forma individual (Mora, 2009). Nesse sentido, Paddison e Sharp (2008) apontam para o problema de espaços públicos mortos, centros comerciais privados e comunidades fechadas, fazendo erodir a essência da vida urbana das cidades contemporâneas.

Apesar disso, Fernandes (2012:5) menciona que “se, no passado, estes espaços assumiam-se em grande parte como pontos essenciais da vida social e política, atualmente as suas funções recaem em componentes associadas ao recreio, ao lazer e ao ócio (...)”. Gehl e Gemzøe (2000) também consideram que o uso do espaço público, como espaço social e recreativo, tem vindo a crescer gradualmente. Porém, Fernandes (2012:5) salienta que, “muitas vezes, o uso do espaço público vem associado um consumo subjacente – seja cultural, desportivo ou alimentar”. Francisco (2005) também verifica que os espaços públicos urbanos ligam-se a componentes de recreio, lazer e consumo.

Castro (2002) observa “que o uso dos espaços públicos mais tradicionais não correspondem aos modos de vida urbanos mais recentes e a práticas de sociabilidade (...) e se estes novos espaços, na maioria das vezes de natureza privada, apresentam condições atractivas e respondem àquelas novas formas de estar em público” (2002:64), “então torna-se necessário adaptar os espaços [públicos] (‘tradicionais’) às novas necessidades e dar-lhes ‘vida’ (animação), fazendo com que os ‘antigos espaços’ ofereçam actualidade e se modernizem de modo a não se tornarem vazios completos.” (Francisco, 2005:4)

O espaço público assume formas diversificadas. A variedade de elementos integrantes desses espaços origina complexidade, em termos de análise tipológica (Francisco, 2005). Dado isso, autores diversos fazem leituras diversas dessas tipologias, que formam um leque dinâmico, onde cada leitura, pode vir a ser modificada, “acrescentando novos tipos decorrentes de transformações estruturais na cidade” (Brandão, 2008:18-19). As tipologias diferenciam-se pelas suas características intrínsecas e pelas relações que as pessoas estabelecem com esses espaços (Serdoura, 2007). Porém, aqui tratamos de uma tipologia específica de espaço público, a rua.

A rua é um espaço público por excelência, que forma a estrutura urbana; se por um lado, os blocos de edifícios funcionam como elementos que permitem a definição do espaço público, por outro lado a “composição urbana (desenho urbano) pode ser definida por espaços vazios, onde as ruas, praças e outros espaços públicos não construídos, orientam a implantação da massa edificada” (L. Krier *apud* Serdoura, 2007:149)

Segundo a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT, 2003:7), avenidas e ruas “constituem um conjunto de espaços lineares destinados fundamentalmente à circulação e permanência de pessoas, e à circulação e estacionamento de veículos; as avenidas e ruas destinam-se ao uso misto de pessoas e veículos (com exceção das ruas de uso pedonal).”

De acordo com Kevin Lynch (1960), a rua é o local principal em que se forma a imagem da cidade, já que é por ela que os habitantes transitam e tem a oportunidade de observá-la e entendê-la. Segundo esse autor, as vias são os canais ao longo dos quais o observador se move, usual, ocasional ou potencialmente. As pessoas observam a cidade à medida que nela se deslocam e os outros elementos organizam-se e relacionam-se ao longo destas vias.

William Whyte, estudioso do comportamento humano em ambientes urbanos e consultor de planeamento urbano em Nova York durante a segunda metade do século XX, considerava os pequenos espaços urbanos de valor inestimável e a rua, como um deles, “the river of life of the city, the place where we come together”<sup>4</sup>. Acrescentando, Whyte escreveu que a vida social nos espaços públicos contribui fundamentalmente para a qualidade de vida dos indivíduos e da sociedade<sup>5</sup>. O planejamento urbano tem o objetivo de conceber um ambiente urbano de qualidade, devendo portanto centrar-se nas pessoas e nas suas interações sociais (IMTT, 2011).

### 3. SUSTENTABILIDADE E ESPAÇO PÚBLICO

A sustentabilidade é o objetivo que o desenvolvimento sustentável pretende alcançar, sendo esse conceito de desenvolvimento, aquele que busca integrar aspectos econômicos, sociais, culturais e ambientais da sociedade humana, com a preocupação principal de preservá-los, para que os limites do planeta, a habilidade e a capacidade das gerações futuras e os recursos naturais não sejam comprometidos (Brundtland, 1991). Este objetivo pressupõe uma visão global e integrada dos problemas, que promova uma gestão

---

<sup>4</sup> Whyte *apud* Project for Public Spaces. Disponível em: <http://www.pps.org/reference/wwhyte/>. Acesso em 06/10/2014.

<sup>5</sup> Project for Public Spaces. Disponível em: <http://www.pps.org/reference/wwhyte/>. Acesso em 06/10/2014.

equilibrada dos recursos e que utilize as possibilidades que a tecnologia atual nos oferece (CCDR-LVT, 2003).

Esse é um dos paradigmas do mundo atual. Na arquitetura e no urbanismo, as exigências desse padrão têm-se acentuado, pois este setor tem grande importância para o desenvolvimento econômico e social, mas causa grandes impactos ambientais, que ocorrem por meio do consumo excessivo de recursos naturais, pela grande necessidade de matéria-prima industrializada, pela geração de resíduos e pela modificação da paisagem, além dos impactos sociais, culturais e econômicos. (CBCS, 2007)

O planejamento estratégico do território e o urbanismo são indispensáveis para garantir um Desenvolvimento Sustentável, hoje entendido como a gestão prudente do espaço comum, que é um recurso crítico, de oferta limitada e com procura crescente nos locais onde se concentra a civilização. (CEU, 2003:2)

De forma geral, a sustentabilidade no urbanismo baseia-se no desenvolvimento de planos e projetos que respondam às necessidades dos cidadãos e que, simultaneamente coloquem o conhecimento e a tecnologia ao serviço do objectivo de minorar os impactos ao meio ambiente e de atender, de modo equilibrado, a quatro requisitos básicos: a adequação ambiental, a viabilidade econômica, a justiça social e a aceitação cultural (CBCS, 2007).

Francis Tibbalds, citado por Serdoura e Silva (2006:6), considera que

(...) o desenho do espaço urbano, para que nele venha a ocorrer vida urbana, deve respeitar as heranças do passado e inserir as novas intervenções no contexto existente, encorajar a diversidade de funções urbanas no espaço colectivo, encorajar a liberdade de circulação das pessoas no espaço público, satisfazer as necessidades de fruição do espaço colectivo por todos os sectores sociais e evitar promover transformações em grande escala e em simultâneo.

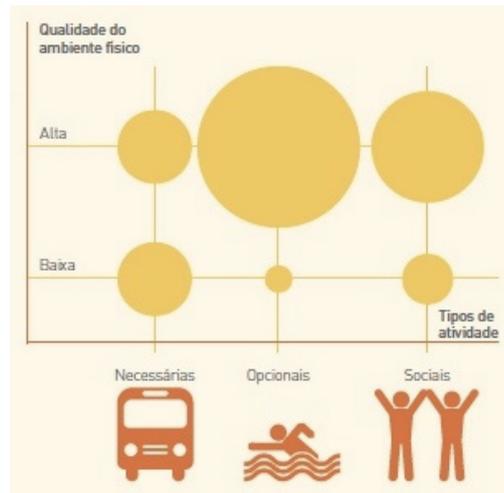
Esse mesmo autor menciona que “os novos espaços urbanos deverão ser desenhados à escala do homem e satisfazer as suas necessidades, e terão de ser construídos com legibilidade e ‘durabilidade’, possibilitando interações entre as pessoas e o espaço público e vice-versa.” (Serdoura, Silva, 2006:6). E acrescenta: “(...) as zonas centrais da cidade assumem-se como importantes pólos, dado que proporcionam a oportunidade das pessoas se encontrarem (Tibbalds, 1992). Por isso, os espaços públicos devem ser acessíveis a todos, independentemente da idade, capacidades, origens ou rendimento.” (Serdoura, Silva, 2006:7)

De acordo com Jan Gehl (2010), no livro “Cities for people”, todas as cidades possuem atividades necessárias, opcionais e sociais. As atividades necessárias são aquelas que todos têm de empreender, como a mobilidade e a coleta de lixo, por exemplo, e costumam ser as mesmas em qualquer lugar do mundo, independente das condições dos espaços públicos. Em espaços de grande qualidade, as atividades necessárias ocorrem sensivelmente com a mesma frequência daqueles com menor qualidade, embora as pessoas escolham despende mais tempo na sua prática, mas também tem tendência a ocorrer um maior número de atividades opcionais (recreativas), como passear pela avenida, sentar para apreciar a vista,

etc. Já as atividades sociais acontecem quando as pessoas interagem entre si no espaço público. (Serdoura, Silva, 2006)

As cidades com boa qualidade têm espaços públicos que promovem um maior número de atividades opcionais, como espaços para circular a pé ou de bicicleta, para estar, parques, praças e áreas para a prática de esportes<sup>6</sup>. Consequentemente, esses espaços provocam também o incremento do número de atividades sociais (Gehl, 2010).

Figura 1 – Atividades



Fonte: <http://cidadesparapessoas.com.br/>

Conforme verificamos na Figura 1, em espaços públicos de grande qualidade, as atividades necessárias ocorrem aproximadamente com a mesma frequência que em espaços públicos de baixa qualidade, mas ocorre um incremento de atividades sociais e um aumento significativo do número de atividades opcionais. O desejo das pessoas em realizar determinadas atividades é condicionado pela qualidade do ambiente urbano existente ou pelas condições climáticas que se verificam no momento, caso ambas condições permitam, além das atividades necessárias, serão executadas atividades opcionais no espaço público, além das sociais. Em espaços públicos de qualidade reduzida, ocorrem principalmente atividades necessárias (além da pouca atividade social), por exemplo deslocar-se para o trabalho, ou a escola. (Gehl, 2010)

Sendo a rua a tipologia de espaço público que estrutura a forma urbana, é ela a mais notória e utilizada entre os espaços públicos e a calçada tem um papel fundamental, pois nela transitam os pedestres, que dão vida às cidades. Jane Jacobs, uma apologista da vida urbana, a tecer considerações sobre a rua, defende que “a calçada deve ser utilizada praticamente sem interrupção” (Choay, 1997:294), pois a autora já havia verificado que o automóvel era um condicionante do desenho da cidade, fragmentando o espaço público, e a urbanização estava orientada para os carros e não para as pessoas.

<sup>6</sup> Cidades para pessoas (s/d), Inspiração. Disponível em: <<http://cidadesparapessoas.com.br/o-projeto/jan-gehl/>>. Acesso em: 20/10/2013.

As deslocções a pé no espaço público, a sua vivência e as interações sociais que aí acontecem, estão diretamente relacionadas com o ambiente rodoviário, tanto no que se refere à segurança das deslocções, quanto aos aspectos que atribuem qualidade ao ambiente urbano. “Os efeitos do tráfego rodoviário são conhecidos há muito e, em 1981, Don Appleyard refere que ‘o número de interações sociais numa rua está directamente relacionado com o número de automóveis que por lá passam’ e sublinha que ‘as ruas são o elemento mais importante do ambiente urbano’. O conceito de ‘*livable streets*’, do mesmo autor, considera que as ruas deviam ser desenhadas tendo como principais preocupações a vivência do espaço urbano e as interações sociais.” (IMTT, 2011:11)

Permitir a convivência saudável entre pedestres, ciclistas e automobilistas é fator importante para promover a sustentabilidade dos espaços públicos, em todas as suas vertentes. Existem maneiras de definir espaços distintos e partilhados entre essas modalidades de deslocção no espaço público, que resultam num ambiente amigável que promove a utilização desses meios de transporte alternativos, através das áreas livres de carros e de áreas partilhadas de baixa velocidade.

“A teoria do ‘Movimento Natural’ de Hillier explora a relação entre os movimentos essencialmente pedonais e a configuração do espaço urbano, bem como entre fluxos pedonais e usos do solo.” (Serdoura, Silva, 2006:6) A acessibilidade e o carácter dos espaços urbanos são importantes: por exemplo, um fluxo pedonal num ambiente pouco amigável pode ser expressivamente melhorado se o espaço se tornar mais amigável do ponto de vista pedonal. (Serdoura, Silva, 2006)

As cidades necessitam de espaços que promovam acessibilidade a todos os cidadãos (Bascovis, 2010:3). Verifica-se uma preocupação em incentivar processos de desenho do espaço público no sentido de oferecer a cidade a todos; também devem ser ultrapassadas as barreiras físicas que condicionam o acesso e a movimentação de pessoas com mobilidade reduzida, quer decorra da sua situação no ciclo de vida (crianças e idosos), quer estejam incapacitadas (permanente ou temporariamente) de se movimentarem normalmente (Serdoura, Silva, 2006:7).

Todos esses esforços de facilitar e promover o uso dos espaços públicos por cidadãos de qualquer faixa etária, condição social, de mobilidade, etc., propiciam práticas criativas e inovações, fruto da diversidade e da aglomeração de pessoas (Leite, 2013b). Da mesma forma, propiciam segurança. Jane Jacobs defende que “são necessários olhos para vigiar a rua, os olhos daqueles que podemos chamar de seus proprietários naturais” (Choay, 1997:294). Os olhos dos transeuntes dão segurança à rua e conferem também animação. Não há cidade sustentável sem a desejável sociodiversidade territorial: o lugar em que pessoas de todos os níveis sociais moram, trabalham, compram e convivem (Leite, 2013a).

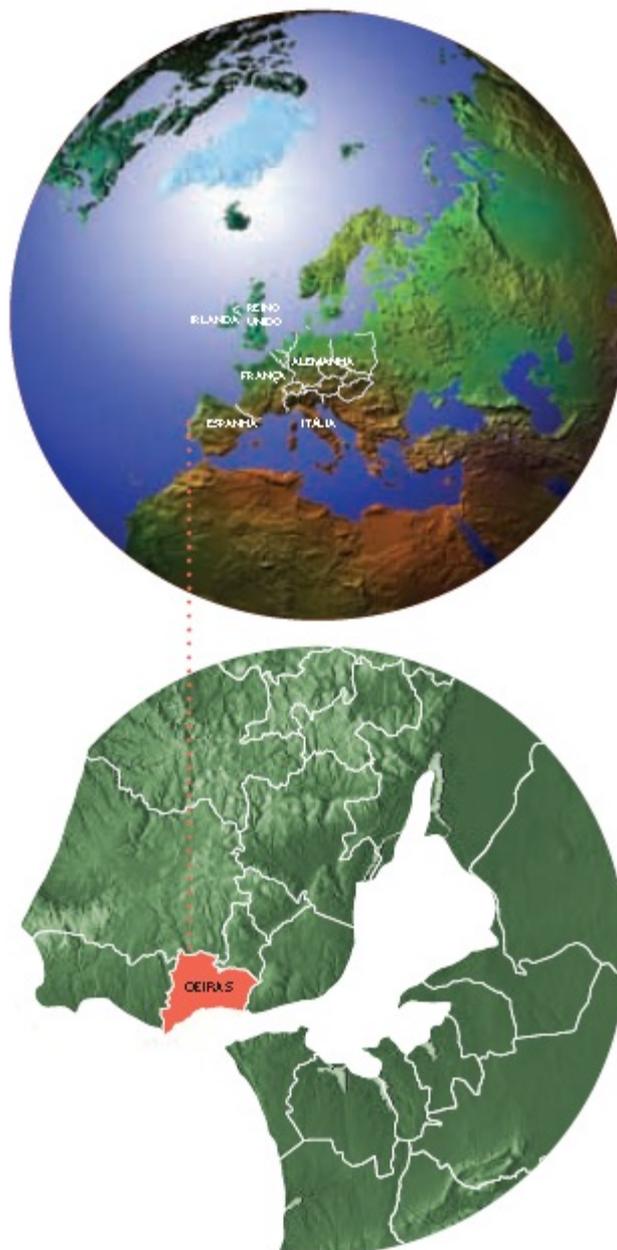
A CCDR-LVT elenca alguns princípios para os desenhos de espaços públicos e indica que “todos os elementos, estruturas do espaço público devem contribuir para a Sustentabilidade (...)” (CCDR-LVT, 2003:27). O Quadro 1 foi adaptados dos referidos princípios, que constam do quadro “Parâmetros Específicos de Avaliação do Desempenho” (CCDR-LVT, 2003:27-29) e de parâmetros indicados pela Câmara da Indústria da Construção (CIC, 2008) e pelo organismo Project for Public Space (PPS, s/d).

Quadro 1 – Sustentabilidade no espaço público	
Aspecto	Indicadores
Ambiental	Conforto ambiental e ergonômico
	Acessibilidade pedonal
	Mobilidade (integração dos diversos sistemas)
	Resistência (materiais, infraestruturas, equipamentos)
	Recursos naturais
	Materiais e resíduos
	Integração de elementos naturais
Econômica	Dinamismo
	Diversidade
Quadro 1 (continuação) – Sustentabilidade no espaço público	
Econômica	Robustez
	Resistência
Social	Segurança pública e rodoviária
	Acessibilidade
	Adaptabilidade
	Diversidade
	Qualidade de vida
Cultural	Identidade
	Continuidade
	Permeabilidade
	Legibilidade
	Aprazibilidade
	Diversidade

#### 4. O LUGAR

O Concelho<sup>7</sup> de Oeiras (Figura 2) está inserido na Área Metropolitana de Lisboa (AML), sendo delimitado a leste pelo Concelho de Lisboa e a sul pelo rio Tejo. É constituído por 5 freguesias: União das Freguesias de Algés, Linda-a-Velha e Cruz Quebrada/Dafundo, União das Freguesias de Carnaxide e Queijas, União das Freguesias de Oeiras e S. Julião da Barra, Paço de Arcos e Caxias, Barcarena e Porto Salvo, com uma população de 172120 habitantes (dados de 2011). (MO, 2013)

Figura 2: Enquadramento geográfico



Fonte: MO, 2013:11

<sup>7</sup> “Subdivisão do distrito administrativo composta de uma ou mais freguesias”. Disponível em: <[www.priberam.pt](http://www.priberam.pt)>. Acesso em 09/10/2014.

Oeiras é um concelho marcadamente urbano, fruto de uma localização privilegiada face a Lisboa, o que promoveu o crescimento e a expansão dos aglomerados urbanos; pelo modo de vida dos seus residentes, pelas atividades que caracterizam o seu território, pela paisagem que progressivamente se urbanizou desde as últimas duas décadas do século XX. Apesar disso, o concelho não se apresenta como um território indiferentemente urbanizado, sendo notória a individualidade e identidade dos aglomerados que o preenchem. (MO, 2013)

Algés situa-se a sudeste do Concelho de Oeiras e faz fronteira com o Concelho de Lisboa, a leste, e com o Rio Tejo, a Sul. Algés pertence à União de Freguesias de Algés, Linda-a-Velha e Cruz Quebrada/Dafundo (Figura 3). Esta freguesia tem uma população de 48665 habitantes, segundo o Censo 2011<sup>8</sup>,

Figura 3: Freguesias de Oeiras



Fonte: MO, 2013, p. 45

A BA é a região mais dinâmica e pujante, no Município de Oeiras, conforme descreve o Guia de Comércio e Turismo da Baixa Comercial de Algés (DPE, 2006). Usos diversos conferem uma grande vivacidade, com intenso movimento de pessoas, que são o motor principal desta pesquisa, o que justifica a eleição dessa zona como objeto deste estudo.

<sup>8</sup> INE – Instituto Nacional de Estatística. Disponível em: <www.ine.pt>. Acesso em: 08/10/2014.

Figura 4: Delimitação da Baixa de Algés



Fonte: Geoportal. Disponível em: <http://geoportal.cm-oeiras.pt/ver/mapas/epl>

## 1.1. A HISTÓRIA

A origem de Algés remonta ao tempo da ocupação árabe, tendo sido estabelecido um pequeno aglomerado, até ao século XIV, na parte mais elevada da atual vila, hoje conhecida por Algés de Cima. Nas suas origens, o Concelho de Oeiras, como um todo, baseava-se nas explorações agrícolas. Em Algés, os principais cultivos eram de produtos hortícolas e pomares, que já se encaminhavam para o abastecimento de Lisboa. (MO, 2013)

Ainda nos séculos que precederam a formação do concelho<sup>9</sup>, ordens religiosas fixaram-se em Oeiras e deixaram importantes heranças patrimoniais. No século XVI, dá-se o início do desenvolvimento de alguma atividade industrial e comercial. Durante os séculos XVII

<sup>9</sup> O Concelho de Oeiras foi criado no século XVIII.

e XVIII, começam a ser construídos palácios e grandes quintas destinadas ao recreio e à exploração agrícola, como a Quinta do Marquês de Pombal e 1º Conde de Oeiras (MO, 2013). A partir deste momento, a história do Concelho de Oeiras fica ligada a esta importante personagem da história de Portugal<sup>10</sup> e que também marcou a história do Brasil.

No século XIX, assinala-se o declínio da atividade agrícola no concelho e o surgimento de algumas indústrias. É na primeira metade desse século, com a revolução liberal, que dá-se a extinção das ordens monásticas e o crescimento da burguesia. Devido a sua proximidade à capital, Algés é muito procurada para os banhos de mar, tornando-se assim uma região em voga. Vê-se o aumento do número de casas apalaçadas com função de recreio nessa zona balnear (DPE, 2006).

Nos fins desse século, a execução do aterro na zona ribeirinha, destinado à instalação da via-férrea, criou as condições para a ocupação da parte mais baixa de Algés. Este fato promoveu e dinamizou o crescimento deste aglomerado urbano, onde um importante núcleo comercial e de lazer<sup>11</sup> desenvolveu-se em função de novas infraestruturas (linha de ferro e estradas) que facilitaram a acessibilidade (DPE, 2006). Abriu-se a Avenida da República que ligava a zona ribeirinha à Algés de Cima. Anos mais tarde, faz-se a Avenida dos Combatentes da Grande Guerra (DPE, 2006), o eixo principal da BA (Figura 4).

Já no século XX, com o passar dos anos, as atividades econômicas concentram-se em Lisboa. Consequentemente a procura por parte da população para os novos bairros residenciais no entorno da capital e com boa acessibilidade. Dada a sua proximidade e acessibilidade a Lisboa, Algés foi dos primeiros lugares do Concelho de Oeiras a transformar-se em área residencial de grande densidade, através de uma densificação intensiva da malha existente, com a construção de edifícios representativos de diversos momentos (MO, 2013) à custa da destruição de algum edificado da época, enquanto o crescimento simultaneamente migra para a zona da antiga ribeira de Algés – Miraflores (DPE, 2006).

## 1.2. O ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Atualmente, o ordenamento do território do Concelho de Oeiras é orientado por: 1 Plano Director Municipal (PDM), 5 Planos de Urbanização<sup>12</sup>, 16 Planos de Pormenor<sup>13</sup>, 2

<sup>10</sup> Portal da Câmara Municipal de Oeiras. Disponível em: <[www.cm-oeiras.pt](http://www.cm-oeiras.pt)>. Acesso em: 10/10/2014

<sup>11</sup> Em 1895 foi inaugurada a Praça de Touros de Algés, por iniciativa do Clube Tauromáquico de Lisboa, tendo sido demolida em 1974, e data de 1915 a fundação da importante agremiação esportiva Sport Algés e Dafundo (DPE, 2006).

<sup>12</sup> “Concretiza numa determinada área do território, a política de ordenamento do território e urbanismo, estabelecendo um quadro de referência para a aplicação das políticas urbanas e definindo a estrutura urbana, o regime de uso do solo e os critérios de transformação do território.” Disponível em: <<http://goo.gl/KopKlr>>. Acesso em: 17/10/2014.

<sup>13</sup> “Desenvolve e concretiza as propostas de ocupação de uma área do território municipal, estabelecendo regras sobre a implantação das infra-estruturas e o desenho dos espaços colectivos, a forma da edificação e a sua

Regulamentos (Plano de Salvaguarda do Património Construído e Ambiental do Concelho de Oeiras e Regulamento Municipal de Edificação e Urbanização), 2 Planos Estratégicos (Agenda 21<sup>14</sup> e Habitar Oeiras) e 1 Estudo de Mobilidade e Acessibilidade (EMA)<sup>15</sup> (MO, 2013). Vale registrar que a BA não é abrangida nos atuais Planos de Urbanização e Planos de Pormenor.

O Plano Diretor Municipal de Oeiras, aprovado em 1994, foi desenvolvido a partir da carência da definição de uma linha de orientação com uma visão global e integrada. Até aos anos 80, o planeamento urbano do Concelho de Oeiras retratava as características de um território dormitório que a forte pressão urbanística, fruto da proximidade a Lisboa, lhe infundia. Até então, o planeamento urbano de Oeiras traduzia-se em intervenções setoriais, embora firmadas “em perspetivas relativamente integradas, não apresentavam a abrangência necessária para modificar e antecipar fenómenos suscetíveis de condicionar esse desenvolvimento, e projetar cenários futuros direcionados a uma afirmação e posicionamento territoriais” (MO, 2013, p. 236).

O PDM procurou definir um modelo de ordenamento, traçado para um horizonte temporal de 10 anos, apoiado, entre outros<sup>16</sup>, nos seguintes objetivos: ocupação equilibrada do território, com preservação da identidade e consolidação dos aglomerados urbanos; proteção do meio ambiente e a salvaguarda do património paisagístico, histórico e cultural enquanto valores de fruição pelos munícipes e base de novas atividades econômicas. Para a concretização desses objetivos, foram delineadas linhas estratégicas de atuação, entre elas: a criação de infraestruturas, equipamentos, áreas verdes necessários à preservação do meio ambiente e à melhoria da qualidade de vida das populações. (MO, 2013)

Antes de expirar o prazo de vigência do PDM, foi deliberada, em dezembro de 2003, o início da sua revisão, que estende-se até aos dias de hoje, porém o período compreendido nesta pesquisa, como já foi referido, restringe-se ao prazo que vigora o atual PDM, de 1994 até o momento atual.

### 1.3. UM OLHAR SOBRE A BAIXA DE ALGÉS

No período em questão, não houve alterações significativas no desenho urbano da BA, que é uma região com uma equilibrada diversidade de usos. É de referir a pedonização da Rua Major Afonso Palla (Figura 5), conhecida popularmente como Rua das Estátuas, mas que

---

integração paisagística, a localização e inserção de equipamentos colectivos e a organização espacial de outras actividades.” *Idem*.

<sup>14</sup> A Agenda 21 Local de Oeiras foi aprovada no ano 2000. Em 2004, foi tomada a decisão de revisá-la. A versão revisada, Oeiras 21+, esteve em vigor durante o período de 2008 a 2013, estando prevista nova revisão no presente ano de 2014. (Poeira *et al.*, 2009)

<sup>15</sup> Elaborado no âmbito da revisão do PDM em vigor. Departamento de Planeamento e Gestão Urbanística (2012), Alteração do Plano de Pormenor da Quinta da Fonte, Carnaxide – Relatório. CMO, Outubro de 2012. Disponível em: <<http://goo.gl/8yE9tq>>. Acesso em: 28/10/2014.

<sup>16</sup> São aqui apresentados os objetivos e as linhas estratégicas de atuação que vão de encontro com o tema do espaço público.

não resultou na apropriação pelas pessoas<sup>17</sup>, conforme foi referido por diversos *stake holders* entrevistados e pode ser verificado no local. O eixo principal é a Rua Combatentes da Grande Guerra (Figura 6), onde concentra a maior parte dos estabelecimentos comerciais, aproximadamente trezentos, em toda a Baixa, que tem uma área aproximada de 11 hectares<sup>18</sup>. Mesmo na região com maior número de estabelecimentos comerciais, existem habitações, que ocupam os andares superiores dos edifícios. Também vê-se serviços de diversas naturezas. De ressaltar, o clube Sport Algés e Dafundo (SAD) e o Centro de Arte Manuel de Brito (CAMB), dois importantes polos dinamizadores da região (Figura 6).

A partir dos indicadores elencados no Quadro 1 (páginas 8 e 9), é feita aqui uma análise do espaço público da BA, conforme os dados já recolhidos em pesquisa bibliográfica, entrevistas, inquéritos, além de visitas ao local.

Quanto à sustentabilidade ambiental, o espaço público da BA incorpora alguns critérios de conforto ambiental, visto que é uma zona arborizada, o que contribui para o controle de elementos do clima, diminuição da poluição sonora e do ar. Porém, a qualidade na limpeza e a manutenção do espaço público foram citadas em entrevistas e inquéritos como deficientes. Assim como, a BA não oferece funcionalidade e ergonomia para todos os utilizadores, pois existem muitos desníveis no pavimento e o dimensionamento e a variedade do mobiliário urbano estão muito aquém das necessidades, comprometendo o conforto.

A BA oferece acessibilidade pedonal, porém existem limitações de movimentação devido à exígua largura dos passeios para o fluxo atual de pessoas e demasiados desníveis nos pavimentos, conforme já citado, comprometendo, no âmbito ambiental, o conforto, e no âmbito social, a integração de pessoas com mobilidade reduzida.

Figura 5: Baixa de Algés



Fonte: Google Maps. Disponível em: <<http://goo.gl/vBpXtO>>. Acesso em: 31/10/2014

<sup>17</sup> As causas da não apropriação dessa rua é um assunto que merece um estudo específico.

<sup>18</sup> Disponível em: <<http://goo.gl/iiKs5X>>. Acesso em: 29/10/2014.

Existe uma medida em funcionamento de utilização racional e integrada dos recursos naturais, que refere-se à gestão da água. Foi criado o sistema “Neptuno”, desenvolvido com tecnologia portuguesa, que baseia-se na análise diária das condições atmosféricas (pluviosidade, humidade, direção e velocidade do vento, pressão atmosférica e insolação), transmitindo de forma automática instruções acerca da quantidade e tempo de rega necessários para esse dia<sup>19</sup>. Contudo, não existem medidas em curso quanto à gestão da energia e emissões (fontes alternativas de energia na alimentação de equipamentos e serviços urbanos) e quanto à gestão de efluentes (canalização das águas pluviais para a rega). Nesse sentido, existe um projeto previsto denominado Plano da Água,<sup>20</sup> que pretende, a longo prazo, a instalação de uma rede de distribuição da água captada integrada num plano de gestão de rega de espaços verdes.

Quanto à sustentabilidade econômica, a BA é dotada de um dinamismo, proveniente da diversidade de usos, que traz movimentação a sua economia, mas não é suficiente para atrair investimento e turismo, pois sua influência é local. Verifica-se que existe um potencial a explorar, quando o espaço público propiciar atividades opcionais<sup>21</sup>, ao tornar-se mais amistoso e convidativo às pessoas, pode atrair o público do CAMB e que ainda não estende sua visita à BA. Aliado a isso, uma eventual requalificação na zona ribeirinha (margem do Rio Tejo) e integração à BA, pode abrir ainda mais o interesse a sua visita.

No que se refere aos critérios de sustentabilidade social, a BA tem espaços que promovem a segurança pública. Segundo Jane Jacobs, “são necessários olhos para vigiar a rua, os olhos daqueles que podemos chamar de seus proprietários naturais” (Choay, 1997:294). A BA tem esses “olhos”, das pessoas que se apropriam do espaço devido à diversidade de usos, seja durante o dia ou a noite. Quanto à segurança rodoviária, as ruas mais no interior da BA são estreitas, com estacionamento marginal, e a velocidade de circulação é relativamente baixa. Contudo, existem vias mais largas e rápidas, como a Alameda Hermano Patrone (Figura 5), por onde circulam ônibus urbanos e o bonde elétrico, onde a delimitação dos sentidos não está clara, tornando-se uma via potencialmente insegura. Essa via é atualmente uma barreira que impede a integração do Jardim Municipal de Algés (JMA) ao Palácio Anjos (onde insere-se o CAMB)<sup>22</sup>, que é a “porta de entrada” para o “coração” da BA, o que interfere no caráter cultural da sustentabilidade. De maneira geral, segundo o Engenheiro Nuno Graça, do Núcleo de Acessibilidade e Mobilidade da CMO, não

<sup>19</sup> Disponível em: <<http://goo.gl/lt2SwG>>. Acesso em: 30/11/2014.

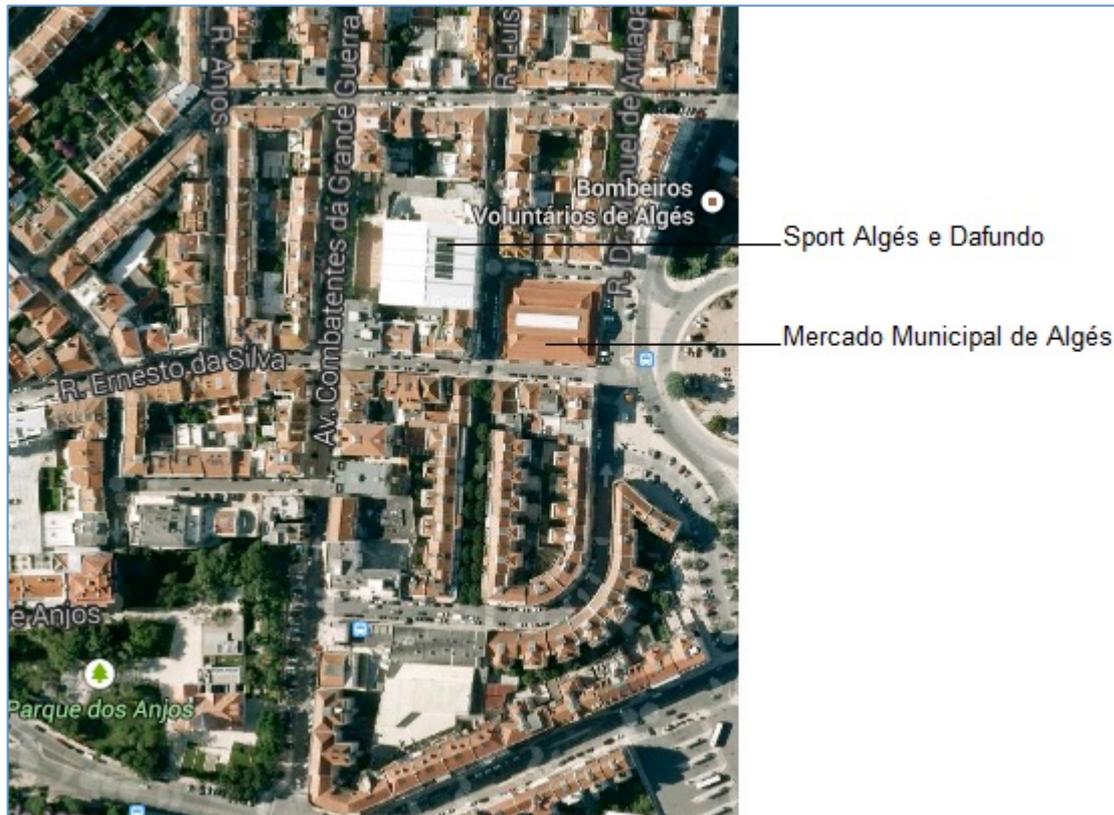
<sup>20</sup> Propõe o “levantamento dos elementos tradicionais de captação de água e análise quantitativa e qualitativa da água disponível para posterior instalação de pontos de água para abastecimento de auto-tanques, rega e abastecimento público.” Espaços Verdes, Portal da CMO. Disponível em: <<http://goo.gl/lt2SwG>>. Acesso em: 30/11/2014.

<sup>21</sup> Gehl, Jan (2010), *Cities for people*. Londres: Island Press.

<sup>22</sup> O Departamento de Projetos Especiais (DEP) da CMO está iniciando um estudo preliminar de um projeto para a Alameda Hermano Patrone, que pretende fazer essa integração.

existe uma indicação, por parte da divisão que gere o trânsito, que esta região seja insegura no domínio rodoviário.

Figura 6: Baixa de Algés



Fonte: Google maps. Disponível em: <<http://goo.gl/rfIWMQ>>. Acesso em: 29/10/2014.

Com relação à diversidade, o espaço público da BA tem afluência de diferentes grupos de pessoas em diferentes períodos. Há uma intensa afluência ao comércio e aos serviços durante o dia e alguma movimentação à noite, com certos cafés e restaurantes abertos, além de moradores que continuam a circular. Também através da apropriação por diferentes estratos da população – para exemplificar, crianças em excursão e estrangeiros visitam o CAMB, crianças do Concelho (e também de Lisboa) frequentam regularmente o SAD, idosos vão ao Mercado Municipal e comércio e serviço em geral, estudantes e trabalhadores usufruem do café no jardim do Palácio Anjos, aposentados jogam nas mesas do JMA – são promovidas alternativas de vivência principalmente através dos polos dinamizadores, portanto vinculado a algum consumo. É de notar que o espaço público em si promove poucas opções de vivência. O JMA, apesar de estar equipado com mobiliário de estar, como já foi referido, está desarticulado com o restante da Baixa, sendo pouco utilizado. A Rua das Estátuas não obteve a apropriação esperada pelos técnicos da CMO. Faltam soluções que possam contribuir para a socialização e a inclusão social – de maneira democrática, desvinculadas da necessidade do consumo.

No âmbito cultural da sustentabilidade, a BA conserva sua identidade própria. O conjunto edificado revela sua história e seu significado simbólico através da arquitetura de

diversas épocas (Palácio Ribamar, atual Biblioteca Municipal, do século XVIII, Palácio Anjos do século XIX, exemplares de *art nouveau* e *art deco*, do século XX). São promovidas atividades culturais e de animação próprios de Algés, como as ações e encontros realizados pela Assembleia Popular de Algés, no jardim do Palácio Anjos; a Feira de Velharias, no Jardim Municipal de Algés (JMA); o Mercado Biológico, retomado em julho do presente ano pela União das Juntas de Freguesia de Algés, Linda-a-Velha e Cruz Quebrada/Dafundo (UJFALCD).

Referências paisagísticas, arquitetônicas, artísticas (como as estátuas na Rua Major Afonso Palla) orientam os usuários da BA, ao permitirem o reconhecimento desses marcos através da permeabilidade visual. O espaço público da BA tem boa legibilidade, com uma definição clara de delimitação, por exemplo entre espaço público e privado.

Como um espaço público urbano de alta densidade, existe pouca diversidade formal, no que se refere a elementos naturais e construídos, predominando os últimos, apesar de ser uma zona com boa arborização. Quanto à qualidade visual, ao equilíbrio formal de elementos/sistemas (comunicação visual, carros, elementos obstrutores de passeios) e sua relação com a envolvente, pode-se afirmar que é pouco agradável e necessita de uma reformulação que organize o espaço.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na atual fase da pesquisa, percebe-se a importância de incentivar processos de desenho do espaço público que ofereçam a cidade a todos. Devem ser ultrapassadas as barreiras que condicionam a movimentação das pessoas no espaço público, sejam elas limitações espaciais, por falta de espaço para circular, ou por condicionarem o acesso de determinados segmentos da comunidade, quer estas decorram da sua situação no ciclo de vida (crianças e idosos), quer estejam incapacitadas (permanente ou temporariamente) (Serdoura, Silva, 2006), sejam elas por restrição de usos, por apropriação privada de espaço público, ou por homogeneização desses usos.

A boa qualidade de circulação pedonal implica inúmeros benefícios diretos, do ponto de vista individual – para a saúde, a segurança pessoal (conforme aumenta o número de pedestres) e econômicos (com redução de custos associados ao transporte e a saúde) – e indiretos, do ponto de vista da comunidade – ambientais (redução das emissões de CO<sub>2</sub>, do ruído associado ao tráfego motorizado), econômicos (melhoria da atratividade e competitividade e redução de custos do estado associados à saúde), sociais (melhoria da vivência urbana através da contribuição para a redução de comportamentos antisociais, sociedade mais equitativa, ao oferecer diferentes oportunidades de deslocação e ao

democratizar o espaço) e também culturais (fruição do patrimônio cultural, material ou imaterial, que está disponível no espaço público). (IMTT, 2011)

Atualmente, a CMO tem dois projetos<sup>23</sup> em elaboração para a BA, que visam libertar mais área do espaço público para os pedestres. São projetos pontuais e percebe-se a necessidade de uma linha estratégica com objetivos bem delineados para toda a zona e que oriente as intervenções.

É fundamental o diálogo entre os diferentes níveis de planejamento. Há a necessidade de articulação com as políticas do ordenamento do território e do ambiente, à escala macro, e a necessidade de uma análise detalhada, à escala micro, que enquadre os diversos sistemas que compõem o espaço público. “A este último aspecto acresce o facto das intervenções no espaço público serem da responsabilidade de inúmeras entidades, o que implica um importante esforço ao nível da coordenação.” (IMTT, 2011, p. 2)

#### REFERÊNCIAS:

- ARROYO, J. (2005), **Accionar en el espacio público**. In: BERTUZZI, Maria Laura. Ciudad y Urbanización: problemas y potencialidades. Santa Fe: Editora Universidad Nacional del Litoral.
- BASCOVIS, M. (2010). **Função Social dos Espaços Públicos**, Revista Magister de Direito Ambiental e Urbanístico, nº 29, Abril/Maio de 2010, pp. 50-65. Disponível em: <<http://goo.gl/COlhoq>>. Acesso em: 25/11/2013.
- BRANDÃO, P. (2008), **A Identidade dos lugares e sua representação colectiva – Bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público**. Política de Cidades – 3. Lisboa: Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. Disponível em: <<http://goo.gl/FETPpt>>. Acesso em: 20/02/2014.
- BRUNDTLAND, G. H. (1991). **Nosso futuro comum: Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento**. Editora da Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro.
- CASTRO, A. (2002), **Espaços Públicos, Coexistência Social e Cividade - Contributos para uma reflexão sobre os espaços públicos**, Cidades - Comunidades e Territórios, n.º 5, CET – ISCTE; Dezembro, 2002. Disponível em: <[https://repositorio.iscte.pt/bitstream/10071/3392/1/Cidades2002-5\\_Castro.pdf](https://repositorio.iscte.pt/bitstream/10071/3392/1/Cidades2002-5_Castro.pdf)>. Acesso em: 13/02/2014.
- CBCS (2007), Conselho Brasileiro de Construção Sustentável. **Sustentabilidade na Construção**. 01/09/2007. Disponível em: <<http://goo.gl/iy9J9Z>>. Acesso em: 23/03/2012.
- CCDR-LVT (2003). **Crterios de Avaliao de Projetos de Desenho de Espao Pblico**. Disponível em: <<http://goo.gl/qvtZFR>>. Acesso em: 12/02/2014
- CHOAY, F. (1997). **O Urbanismo**. 4ª Edio, So Paulo: Editora Perspectiva S. A.
- CIC – Cmara da Indstria da Construo (2008), **Guia de Sustentabilidade na Construo**. Belo Horizonte: FIEMG. 60p. Disponível em: <<http://goo.gl/vn1Sfp>>. Acesso em: 20/03/2012.
- CEU - Conselho Europeu de Urbanistas (2003), **A Nova Carta de Atenas 2003 - A Viso do Conselho Europeu de Urbanistas sobre as Cidades do sc. XXI**. Lisboa, 20 de novembro de 2003. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/55858577/Nova-Carta-de-Atenas#download>>. Acesso em: 11/12/2013.

<sup>23</sup> Pedonizao de um quarteirao da Rua Ernesto da Silva, prximo ao Mercado Municipal, entre a Avenida Combatentes da Grande Guerra e a Rua Luis de Camoes; projeto em fase final de elaborao. Em fase inicial de estudo preliminar, h um projeto para a Alameda Hermano Patrone, citado anteriormente.

DPE - Departamento de Projectos Especiais (2006), **Guia de Comércio e Turismo da Baixa Comercial de Algés**. Câmara Municipal de Oeiras.

FERNANDES, A. (2012), **Metodologias de Avaliação da Qualidade do Espaço Público**, Dissertação de mestrado, Porto: Faculdade de Engenharia, Universidade do Porto. Disponível em: <<http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/68407/1/000154929.pdf>>. Acesso em: 08/01/2014.

FRANCISCO, M. (2005), **Espaço público urbano: Oportunidade de Identidade Urbana Participada**, Lisboa: Associação Portuguesa de Geógrafos. Disponível em: <[http://www.apgeo.pt/files/docs/CD\\_X\\_Coloquio\\_Iberico\\_Geografia/pdfs/053.pdf](http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_X_Coloquio_Iberico_Geografia/pdfs/053.pdf)>. Acesso em: 07/01/2014

GABRIEL, L. (2008), **A Problemática do Espaço Público na Cidade Contemporânea**. Diário da Cratera Urbana. Disponível em: <<http://crateraurbana.blogspot.pt/2008/01/cidade-e-espao-pblico-pt-i.html>>. Acesso em: 23/01/2014.

GEHL, J. (2010), **Cities for people**. Londres: Island Press.

GEHL, J.; GEMZØE, L. (2000), **New City Spaces**. Copenhagen: The Danish Architectural Press

IMTT, Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. (2011), **Rede Pedonal – Princípios de planeamento e desenho**. Portugal, março de 2011.

JANOT, L. (2013) **A Cidade se transforma**; in O Globo, 16 de Fevereiro de 2013. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/opiniao/a-cidade-se-transforma-7590112>>. Acesso em: 11/3/2013.

JING-XIAO, Z. *et al.* (2010), **Comprehensive Evaluation of the Overall Quality of Urban Public Open Space**. In 2010 International Conference on E-Business and E-Government (ICEE), p. 5122 – 5125, IEEE Conference on E-Business and E-Government. p.5122-5125, IEEE Computer Society Washington, DC. Disponível em: <<http://goo.gl/hcjJ0m>>. Acesso em: 10/02/2014.

LEITE, C. (2013a), **Onde tudo acontece**. Entrevista concedida a Afonso Capelas Jr. Cidades Inteligentes, National Geographic Brasil, Planeta Sustentável.

LEITE, C. (2013b). **As cidades se reinventam: experiências do desenvolvimento urbano sustentável**. Seminário Internacional Asbea: o novo plano diretor de São Paulo e seu impacto nos novos empreendimentos. Disponível em: <[http://www.slideshare.net/slideshow/embed\\_code/28655222](http://www.slideshare.net/slideshow/embed_code/28655222)>. Acesso em: 13/01/2014

LYNCH, K. (1960), **A Imagem da cidade**. Lisboa: Edições 70, Lda.

MORA, M. (2009). **Indicadores de Calidad de Espacios Públicos Urbanos, para la vida ciudadana, en Ciudades Intermedias**. Los pueblos americanos: câmbios y continuidades. La construcción de lo próprio en un mundo globalizado. 53º Congresso Internacional de Americanistas, 19-24/julho/2009, Cidade do México. Disponível em:<<http://goo.gl/rVLNjr>>. Acesso em: 05/02/2014.

MO – Município de Oeiras (2013), **Oeiras Factos e Números** – Edição Especial. 1ª Edição. Setembro de 2013.

PADDISON, R., SHARP, J. (2007). **Questioning the End of Public Space: Reclaiming Control of Local Banal Spaces**. Scottish Geographical Journal, junho/2007, Sage Publications, Glasgow.

POEIRA, M. *et al.* (2009), **Oeiras 21+: Agenda da Sustentabilidade para Oeiras 2008-2013**. Câmara Municipal de Oeiras. Março de 2009.

ROCHA, R. (2012), **Menos carros, mais pessoas, a velha receita de Jan Gehl. Mobilize Brasil**. Junho de 2012. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/noticias/2281/menos-carros-mais-pessoas-a-velha-receita-de-ian-gehl.html>>. Acesso em: 21/06/2012.

SERDOURA, F.; SILVA, F. (2006), **Espaço Público. Lugar de Vida Urbana**. Revista Engenharia Civil – Universidade do Minho, número 27, 2006. Disponível em: <[http://home.fa.utl.pt/~fs/FCT2013/ARTIGOS/FSerdoura\\_2006.pdf](http://home.fa.utl.pt/~fs/FCT2013/ARTIGOS/FSerdoura_2006.pdf)>. Acesso em: 18/12/2013.

Serdoura, F. (2007), **As dimensões do espaço urbano público** in Revista ArtiTextos, número 5, Dezembro de 2007. Lisboa: Faculdade de Arquitetura, Universidade Técnica de Lisboa. Disponível em: <[https://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/1807/1/FAUTL\\_13\\_D\\_FSerdoura.pdf](https://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/1807/1/FAUTL_13_D_FSerdoura.pdf)>. Acesso em: 31/01/2014.