



mais maré

suplemento do jornal  maréviva

11 de setembro de 2024

Espaços Vivos





 **mareviva**
JORNAL REGIONAL DE ESPINHO

pt-pt.facebook.com/mv.online
agenda.mareviva@gmail.com

uma nova maré

O espaço é um espelho.

Vivemos rodeados por espaços que são moldados por e para nós. Olhemos à nossa volta: as ruas por onde passamos, os parques onde descansamos, as casas que habitamos. São mais do que tijolos e betão, mais do que paisagens que avistamos. São espelhos da Humanidade que o nosso planeta permitiu que existissem. Mas será que vivenciamos esses espaços?

Pensar e conceptualizar o que são "Espaços Vivos" é explorar a complexidade e a profundidade da relação simbiótica entre o espaço e o Ser Humano. É refletir sobre a maneira como cada um, através de ações e decisões diárias, contribui para a criação de ambientes que servem as necessidades de todos – sem exceção – e se tornam a base para o fortalecimento das interações interpessoais e sociais.

Se cada esquina conta uma história e cada praça testemunha encontros e despedidas, então, os espaços só adquirem a vivacidade quando se dá essa interação e são apropriados pelas pessoas. Um espaço é vivo porque nós o fazemos assim.

Há uma ideia (de várias) a reter, e que pode ser melhor aprofundada nas páginas que se seguem, que se relaciona com a definição do "espaço vivo". É uma sala apinhada de gente? São as ruas repletas de carros? É um concerto de música que reúne milhares de pessoas num determinado local? Um espaço só é vivo se nos comprometer-

mos a fazê-lo. Mas não basta apenas querer. Tal como na arquitetura, na mobilidade e na sustentabilidade, é necessário pensar, planejar e cuidar. É o nosso compromisso, através de ações concretas e a longo prazo, que transforma o espaço num organismo vivo e no palco sustentável para o desenrolar das nossas vidas e das futuras gerações. Ou seja, o espaço não é estático; vive porque nós o vivemos e por que cuidamos dele.

Um espaço vivo é isso mesmo: é aquele que acolhe, inspira e transforma, que é moldado por quem o ocupa e, ao mesmo tempo, molda quem por ele passa.

Refletir sobre o que torna vivo um espaço é como olhar para o espelho e observar, com detalhe, o que somos – as virtudes e os defeitos, as potencialidades e as fragilidades. E não. Os espaços não são apenas lugares a ocupar; são o que somos, enquanto indivíduos e comunidade, e do que somos capazes de criar – para o bem e para o mal.

Que espaço é que o/a leitor/a quer criar?

Boas leituras,

Rafael Oliveira
Jornalista

Ficha técnica

Diretor: Henrique Neves

Editor: Joel de Oliveira

Jornalista: Rafael Oliveira

Paginação: Beatriz Silva

Projeto Gráfico: António Coxito

Ilustração: Mariana Crisóstomo



A relação entre espaços e pessoas constitui o pilar da “Arquitetura viva”

Há uma década, Nuno Lacerda Lopes partilhou “uma ideia de arquitetura” (título do vídeo, disponível online), no qual dizia não saber se a sua arquitetura procurava o singular. Que talvez procurasse mais a experiência e não tanto a memória. Que não reproduzia uma verdade. Que percorria caminhos que não são específicos da Arquitetura. Dizia, na altura, preferir mais a experiência do que a continuidade. Que gostava das Artes, em geral, e que tudo o que isso envolve contribui para construir a nossa experiência pessoal e aquilo que queremos. Afirmava odiar repetir uma fórmula, uma solução, um esquema geométrico ou uma tipologia, e manifestava vontade de fazer algo diferente - não tanto pela diferença. Volvido estes anos, aquela ideia mantém-se semelhante, mas adaptada às exigências que os novos

tempos impõem. Por entre o questionamento do que nos rodeia e a missão de construir um futuro que ainda não existe, urge considerar os “espaços vivos” como “potenciadores de futuro, de ideias e de vida”. E quem os faz, constrói e projeta são as pessoas. É nessa relação - entre a Arquitetura, as pessoas e a vida - que se espelha uma época e uma simbologia que perdura. De igual forma, as cidades, vilas, e aldeias são o espelho da ação. A ação coletiva.

Atendendo às afirmações que fez há dez anos, e tendo a sua ideia da arquitetura como ponto de partida, o que o continua a mover na criação?

Penso que ainda me revejo nessa visão e na ideia de fazer uma arquitetura que seja, de algum modo, interventiva, que

toque os outros, que os faça pensar, que os mova e, sobretudo, que os faça viver. A vida pressupõe tudo isso: um pensamento, uma análise crítica sobre o que estamos a ver, a sentir, e em não aceitar a verdade dos outros. As coisas têm de ser equacionadas e colocadas em questão. Nós próprios temos de ser colocados em questão naquilo que fazemos e queremos atingir. Muitas coisas não são aquilo que vemos e isso acontece na Arquitetura, nas Artes, na Literatura.... “Tudo o que vemos é outra coisa”, como dizia Fernando Pessoa, e temos que querer muito descobrir essa coisa.

O seu trabalho criativo resulta desse processo? Da curiosidade de querer descobrir o que está escondido pelo que vemos?



A questão nunca residirá no querer fixar uma Arte ou um modo de fazer, mas antes no debate aberto e na troca de ideias

O meu trabalho enquanto criativo - na Arquitetura, no Teatro, na Escultura, na joalheria, no mobiliário, no Design, no Desenho, na pintura, entre outras coisas - resulta um pouco do processo de colocar em questão os outros e a própria realidade. Mas não procuro ter razão de coisa nenhuma, e já descobri isso há muito tempo. Quero equacionar as coisas. Isso é também um pouco do espírito científico. Por isso é que gosto de dar aulas e escrever artigos científicos: muitas vezes o que importa é mesmo a pergunta, não tanto a resposta. Equacionarmos e perguntarmos se isto é assim ou de outra maneira, se pode ser diferente, se temos capacidade para intervir e alterar o Mundo à nossa volta - e esse alterar, a meu ver, pressupõe alterar para melhor, e esse melhor tem de estar ligado às questões sociais e do nosso planeta - é a forma como vejo a Arquitetura.

De que forma pode, a Arquitetura, contribuir para o melhoramento do Mundo?

Criando as condições para as pessoas viverem, se exprimirem, se identificarem, se reverem, mas também se questionarem. As coisas não têm de ser belas por serem belas. A beleza é algo que evolui, tal como a família e a cidade. Não é um paradigma estável. Temos que ter uma relação de questionamento com o Mundo e a postura de não aceitar as coisas como verdades absolutas. O gosto está em descobrir novas situações, ter outras experiências, e juntar coisas para descobrir outras coisas. Por exemplo, juntar a Arquitetura com a Literatura para fazer uma peça de teatro. A questão nunca residirá no querer fixar uma Arte ou um

modo de fazer, mas antes no debate aberto e na troca de ideias.

Então, que papel desempenha a Arquitetura na transformação social e cultural dos territórios?

É uma boa pergunta, que pressupõe duas visões: a do território, e a das pessoas. Para fazer Arquitetura tenho que responder a três questões essenciais: a encomenda, quando alguém pede alguma coisa; a definição dessa coisa; e o sítio para a construir. Se uma destas situações não existir, existirá tudo o resto, mas não haverá Arquitetura. Portanto, a Arquitetura tem de ser sempre algo construído. Não pode ser somente uma intenção. Quando ela se realiza, tem sempre que ver com as questões da construção, e é a construção da Arquitetura que mais identifica os tempos. Mas, voltando atrás: a relação do Homem com aquelas três questões conduz-nos a uma resposta eficaz à pessoa que nos pede algo, ao programa, e ao sítio. No entanto, se isto for somente eficaz e utilitário, também não é Arquitetura - é construção civil.

Deve existir, portanto, uma interligação entre essas dimensões...

Sim, têm de estar integradas e devem ser colocadas em questão. Depois há que perceber a dimensão histórica, cultural e civilizacional com que estamos a trabalhar, além do domínio dos aspetos da técnica, das leis, regras e limitações próprias da Arquitetura. Há ainda um aspeto muito importante, que é a questão social de quem encomenda. Por exemplo, uma casa tem muitas dimensões e duas delas são o aspeto funcional e o simbólico. Muitas pessoas têm uma casa que não é para habitar, mas para comunicar aos outros um determinado estatuto social e a sua vitória pessoal. A casa, que parece algo tão simples, tem um simbolismo muito significativo de identificação.

Fazer arquitetura é difícil?

Fazer arquitetura é, aparentemente, algo simples, mas muitíssimo complexo. É um curso muito difícil e reconheço-o como professor há mais de 30 anos. Fazer casas, construções ou desenhar espaços para as pessoas habitarem é a função plena da Arquitetura: é um espelho da época e um símbolo que vive para além da sua época. Perdura. É no olhar para a frente que nós, arquitetos, temos de trabalhar: no futuro que não existe. O meu amigo e professor António Quadros disse-me um dia que para acertar num pássaro em voo é preciso atirar para a frente, para o vazio,

e nunca para o pássaro. É isso que nós - arquitetos, artistas e criativos - temos de fazer: atirar no vazio. Às vezes, acertamos [risos].

Se tivesse que definir Arquitetura numa palavra, qual seria?

Relação. A palavra não é minha, é do Siza Vieira, mas acho que é a que melhor define. Parece-me que se trata de um esforço muito grande de relação e o Siza tem toda a legitimidade e a verdade do seu lado para o dizer. É a relação que se estabelece com as pessoas que nos encomendam algo, é a relação com o lugar que vai receber o nosso desenho, a relação com a envolvente, com a Cultura, com os processos técnicos, com o construtor, com a pessoa da Câmara que vai verificar se o projeto está em conformidade... Há um processo imenso e intenso de debate, confronto e dúvida. A ideia de a Arquitetura tentar estabelecer relações com as pessoas e com a sociedade, caracterizando-a, acho que é também a que melhor define a minha visão da Arquitetura. É uma questão de pessoas para pessoas e não tanto de paredes, lajes e tetos.

Nesse sentido, são as pessoas que dão vida aos espaços? São elas que fazem os espaços serem vivos?

A questão dos espaços vivos é interessante. Há poucos dias fiz a arguição de uma dissertação de mestrado que falava de arquitetura para não-humanos. Não gostei de ler. Em coerência com o que disse, a Arquitetura, para mim, só faz sentido quando é com e para as pessoas. Uma casa se não for habitada é uma ruína, e uma ruína não é uma casa. Portanto, os espaços são vivos ou passam a ser ruínas. Mas as ruínas também são belas, aliás, o Romantismo desenvolveu muito o gosto pela ruína, pelos castelos e pela ideia do tempo, mas a ideia de um espaço vivo é aquilo que todo o arquiteto quer: a casa habitada, a praça utilizada, o auditório vivo.

Face a essa dimensão temporal, a noção daquilo que é um espaço vivo também tem vindo a alterar-se?

Naturalmente. A percepção, e talvez o conceito, dos espaços vivos tem sido redefinida porque os espaços também evoluem. Tenho dúvidas de que um espaço com muitíssima gente, por exemplo, a assistir a um concerto, seja o que melhor define um espaço vivo. No silêncio e na solidão de uma igreja também se pode encontrar um espaço vivo. Outro-

ra, o espaço vivo estava muito ligado à usabilidade. De termos pessoas dentro desses espaços. Hoje o conceito é um pouco mais abrangente. De todo o modo, aquilo que nos importa, julgo, é considerar estes espaços vivos como potenciadores de futuro, de ideias e de vida. Isso faz-se com muita ou pouca gente. Não é uma questão de dimensão; é de ação. É a capacidade que um edifício tem de comunicar e intervir - na comunidade, na família ou na pessoa - para fazer agir, viver, desenvolver e crescer.

| E o que é necessário para concretizar o espaço vivo?

O espaço deve ser indutor de vida. Um gatilho para o pensamento, para que as pessoas se encontrem e se identifiquem. No fundo, que faça a comunidade crescer. Os espaços têm muitas dimensões, mas a questão mais importante dos espaços vivos é aquela que tem que ver com os aspetos da cidade.

| Ou seja, das dinâmicas cidadinas?

Precisamente. Quando uma cidade é viva, tem um olhar de futuro. Tem ambição, ritmo e objetivos para alcançar algo. Não está apenas a olhar para um passado ou para outros problemas do presente. Quando temos esse olhar futuro, a própria comunidade tem essa visão e adere, acabando por se empenhar e transformar a cidade num espaço vivo. De outra maneira, não o consigo ver.

| Mas, então, o que é que existe, quando não se cumpre esse olhar futuro?

Temos os espaços do presente e esses são sempre os espaços de sobrevivência, e não de vida. A vida - vou mesmo utilizar esta palavra - é um milagre. É o que nos faz mover todos os dias e um espaço vivo tem este sentido de energia que nos faz ultrapassar. Portanto, temos que sentir isso nas pessoas que fazem as comunidades, e as cidades são o espelho dessa ação. Se estivermos só a tentar sobreviver mais um dia, não estamos a viver. Estamos a adiar a morte. Há espaços vivos e espaços mortos, acho que é essa a conclusão [risos].

| Na sua ótica, o que falta para que o espaço - de cidades, vilas e aldeias - se torne vivo?

Pois... O espaço público é um local de encontro que nos transmite o nível de desenvolvimento, de exigência e de Cultura da comunidade. É a nossa casa coletiva. Repare que quando vamos a casa de uma pessoa e vemos tudo desarrumado, ficamos com uma ideia de como as

pessoas vivem. Até de como elas são ou da fase que estão a atravessar. Se a casa transmitir a ausência de certas coisas, dá-nos a ideia de uma família perdida. De um ponto de vista coletivo, as cidades são iguais às casas. Quando chegamos a uma cidade, começamos por compreender o lado 'de fora': como é que as pessoas são tratadas? Como é que as crianças são entendidas? É uma cidade limpa ou suja? É acessível ou desorganizada? Isso interfere na percepção e avaliação que fazemos das próprias pessoas. Os espaços públicos falam, essencialmente, das pessoas. O estado moribundo em que encontramos certas cidades é revelador do estado da própria sociedade que mantemos. Essa é a cidade da sobrevivência, e não da vivência.

Um dos pilares da sua Arquitetura assenta no Homem como a figura central do espaço construído, num apelo aos sentidos e à vontade de experimentação. Como faz para que essa filosofia e sensações sejam versados nos seus projetos?

É um tema de trabalho que tenho desenvolvido e acredito que os edifícios servem, de algum modo, para surpreender as pessoas e não darmos tudo por adquirido. A Arquitetura é, essencialmente, uma arte do espaço. É um pouco paradoxal: aquilo que desenhamos e fazemos é o vazio, essa é a nossa Arte. Para isso, precisamos de limitar o espaço e é por isso que usamos as paredes e a construção, mas o que queremos é que as pessoas utilizem o espaço vazio. A Arquitetura de excelência é aquela que é pensada para as pessoas se calarem quando entram porque são arrasadas pelo espaço. Não é o granito, nem a pedra: é o espaço e o som que nos obriga a estar connosco, com o Mundo, e até com um sentido espiritual.

| E como faz para que isso se concretize na prática?

Apelando aos sentidos e o apelo é ao espaço, que nos transmite sensações. O espaço não é inerte, nem uma matéria; cria sensações e, por vezes, exploro algumas delas. Um dos temas que gosto de trabalhar é a luz. É um aspeto que tem de ser controlado para espaços diferentes por forma a criar sensações e memórias distintas. Em outras obras, gosto de privilegiar a vertigem, o percurso, e proporcionar uma experiência diferente de cada vez que alguém visita um edifício. Em alguns projetos, recuso a ideia do racional, prefiro oferecer espaços em que as pessoas se sentem livres de contar a



É no olhar para a frente que nós, arquitetos, temos de trabalhar: no futuro que não existe

sua narrativa: abrem uma porta, descem por uma escada, têm a percepção de um espaço, dão dois passos e são recebidos por algo mais baixo ou mais alto, andam um pouco em outra direção e são surpreendidas por um raio de luz... É um pouco como fazer um filme. É isso que gosto de imaginar.

Um processo que implica equilíbrio entre estética e funcionalidade, portanto.

Sim, mas pensar que a Arquitetura funciona é o mínimo. Tem de funcionar. Nesse sentido, deve oferecer algo para além disso.

E pode ajudar as cidades e os espaços urbanos a serem mais resilientes face aos desafios que se impõem, como as alterações climáticas ou as crises económicas?

Tem de o fazer e tem de se dedicar com afinco às questões da sustentabilidade. De um modo geral, as pessoas pensam que são as petrolíferas e os automóveis que mais poluem, mas não são. A construção constitui-se como um dos maiores contributos para a carbonização, em cerca de 60%, por mais estranho que isso pareça. Nós, construtores, temos uma grande responsabilidade e não me parece importante determinar quem tem maior ou menor culpa.

Foi um processo que nos trouxe até aqui...

E agora precisamos de mudar a forma de pensar... A Arquitetura tem que ter soluções para construir de modo eficiente, energeticamente responsável, apresentando soluções para as pessoas poderem viver melhor.

E já se começam a desenhar soluções?

Sim, claramente. Como disse, a Arquitetura é o espelho de uma época traduzida em espaço e teve sempre várias formas. Na situação contemporânea que hoje se apresenta, encontramos muita divergência - construtiva e estilística até. É um sinal de adaptação. Enquanto o Modernismo odiava tudo o que era clássico e tinha as suas regras, isso hoje não acontece. A Arquitetura aceita, de bom grado, experiências e formalidades distintas. A questão não reside tanto no modo em como se fazem as paredes, mas na solução espacial que os arquitetos encontram para resolver problemas.

Deduzo que essa resolução se realiza com e para as pessoas?

As pessoas são determinantes. Vivendo em sociedade e em comunidades, precisamos de cuidar do Ambiente em que vivemos. O esforço da Arquitetura tem de ser em encontrar novos materiais, processos e mentalidades no desenho, aceitando a diferença e a experimentação. Não podemos apenas fazer a

manutenção das velhas ideias, daquilo que é o saber adquirido. Temos de apoiar as experiências que devemos fazer. A Arquitetura tem esse compromisso, mas a sociedade também tem que aderir, saber aceitar, saber encomendar e exigir.

A necessidade desse encontro entre as partes acontece porque é quem faz a encomenda que traz o desafio?

É sempre a encomenda que nos traz o desafio, sim. Se continuarmos a querer o passado, nunca vamos conseguir chegar a um futuro. O esforço tem de ser coletivo e já percebemos que não vamos acertar à primeira, nem à segunda. Neste momento, por parte dos alunos, há uma grande consciência quanto a esta problemática. É perceptível esta visão e apetite por outras soluções, como a construção em madeira, mas falta-nos, por exemplo, o sentido da inovação e da criação de outros materiais.

Embora procure mais a experiência do que a memória, que legado gostaria de deixar na Arquitetura ou pelo qual gostaria de ser lembrado?

Gostaria de ser lembrado como um arquiteto feliz, que tentou fazer com que as pessoas fossem felizes. Seja lá o que isso for. Fui tentando alterar modos de ver e de estar na sociedade. Por isso é que também me tornei professor. Quero ser lembrado como um autor, arquiteto e pensador livre. Quero ser recordado como um arquiteto da Liberdade. A criação é isso mesmo e é isso que me caracteriza: o sentido de Liberdade. •

Sobre Nuno Lacerda Lopes



“Nuno Lacerda Lopes é arquiteto, professor e investigador na Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, com atividade pedagógica nas áreas de Projeto, Construção e Tecnologia aplicada à Arquitetura.

Desenvolve atividade profissional na CNLL Architects, empresa dedicada à criação no campo de Arquitetura, Design e Engenharia. Moviada por este criador, a CNLL Architects espelha os seus valores, metodologias, critérios de qualidade e a sua ideia de arquitetura, que assenta no Homem como a figura central do espaço construído, num eterno apelo aos sentidos, à liberdade criativa e intelectual e à inesgotável vontade de experimentação.

Com larga experiência profissional em programas de diferentes escalas, dimensões e complexidade, vem desenvolvendo inúmeros projetos de referência em Portugal e no estrangeiro.

Das obras institucionais às de habitação coletiva e individual; dos espaços empresariais, comerciais

e de serviços à indústria; das infraestruturas ao projeto urbano e de planeamento; até ao desenho de cenários para os mais relevantes teatros nacionais e para a televisão, ou através do design de mobiliário, de produto e de equipamentos, percebemos, além do lado empreendedor e inovador que coloca no seu trabalho, o novo entendimento e dinâmica que o profissional criativo adquire na atualidade, assumindo-se como agente privilegiado na transformação e na criação de novos espaços, lugares e desejos.

Ao longo da sua atividade publicou e editou diversos livros e revistas, numa procura pela divulgação da Arquitetura e pelo debate aberto, transversal e multidisciplinar, acreditando no diálogo, no acesso à informação e na transferência de conhecimento como aspetos fundamentais no desenvolvimento e construção do futuro da sociedade, onde ativamente se envolve. Participou em diversas exposições individuais e coletivas de Arquitetura, Design e Cenografia, trabalhos que lhe valeram, em conjunto com a sua atividade de arquiteto, vários prémios e distinções” - in Nuno Lacerda Lopes: Arquitetura, Cenografia, Mobiliário (novembro 2021).

Acessibilidade: a “ferramenta” para reumanizar espaços e garantir qualidade de vida

Um atropelamento aos quatro anos de idade alterou a vida de Lia Ferreira, deixando-a na condição de paraplégica. Desde então, a cadeira de rodas é o seu único meio de mobilidade.

Acessibilidade, inclusão e arquitetura são três palavras que andarão sempre de mãos dadas aos olhos de Lia Ferreira. Para esta arquiteta, especialista em acessibilidade universal e inclusão, a “boa arquitetura” e o “bom planeamento urbano” implicam reumanizar os espaços, designadamente o espaço público, e (re) pensar, planear e os construir para as “pessoas reais” respeitando a diversidade humana. Por outras palavras, se quisermos sintetizar o processo, trata-se de dar vida e sentido aos espaços. Sem desconsiderar a imensidão de desafios e barreiras que subsistem nos espaços públicos, infraestruturas, equipamentos e edificado em matéria de acessibilidade, existem “sinais de progresso” realizados, em especial, nas duas últimas décadas. Contudo, a acessibilidade é um tópico denso, com nuances e ramificações que se podem complexificar, e que nem sempre é devido e totalmente compreendido. Num Mundo em que “não existem cidades totalmente acessíveis” e onde “é difícil” classificar um edifício como “acessível”, numa perspetiva de acessibilidade plena e

universal, esta é a “ferramenta” essencial que permite garantir que cidades, edifícios, equipamentos e modos de transporte servem o destinatário final: as pessoas.

Ao passo que a acessibilidade é “o instrumento que garante a eficiência e a sustentabilidade social e urbana”, Lia Ferreira procura clarificar o que a leva a defender a união dos conceitos acessibilidade e desenvolvimento social e urbano: “É muito fácil perceber a importância da união destes conceitos. Com uma população tendencialmente envelhecida, é incontornável o facto de que o avanço da idade traz alterações e limitações no corpo, inevitavelmente surgem problemas de mobilidade, as alterações musculoesqueléticas que condicionam a locomoção. Nesse sentido, é fácil compreender o que me leva a associar a acessibilidade a um fator de sustentabilidade. Não há sustentabilidade urbana e social sem inclusão. A acessibilidade é o pilar de uma estrutura maior e sem ela, a estrutura fica muito frágil”.

Partindo desse princípio, a arquiteta explica que a dificuldade de classificar certos edifícios como “totalmente acessíveis” é uma tarefa difícil, pois o que serve para um, poderá não servir o outro. “Em alguns edifícios procuram respeitar as condições necessárias à circulação confortável de uma pessoa utilizadora de uma cadeira de rodas, mas isso não significa que a acessibilidade seja universal. Por vezes, existem obstáculos que condicionam a autonomia e independência de uma pessoa cega ou com baixa visão...” - exemplifica. A dificuldade em encontrar reunidas, num único espaço, todas as condições é o motivo que também a leva a dizer que “ainda não existem cidades completamente acessíveis”. “Existem, sim, cidades que têm vindo a adotar soluções e metodologias que se revertem em melhorias significativas para a qualidade de vida e circulação de todas as pessoas. Na orla costeira e zona histórica de Vila Nova de Gaia tem sido feito um trabalho interessante, Matosinhos também apresenta hoje condições mais respeitadoras e acolhedoras, assim como Espinho. Estes três exemplos da Área Metropolitana do Porto dispõem de condições com apontamentos de acessibilidade interessantes, tais como: passeios largos, zonas niveladas, com passadeiras rebaixadas e sinalização tátil, pavimento mais confortável, entre outras características” - considera.

Devolver espaços aos passos

Dando como exemplo o “urbanismo tático” [intervenção pontuais e a custo reduzi-



do] Lia Ferreira entende que começam a surgir formas de introduzir certas melhorias. Este tipo de intervenção, diz, permite “disponibilizar alternativas”, enquanto as câmaras municipais planeiam e afetam orçamento para as intervenções mais profundas e permanentes. Assim, remover o trânsito automóvel de uma rua ou torná-la numa zona de coexistência (ruas partilhadas entre peões e veículos) são exemplos de soluções que podem “resolver algumas dificuldades de acesso”.

“São soluções exemplificativas da reumanização, em que as pessoas voltam a circular num espaço que deveria ter sido sempre delas” - esclarece. Do mesmo modo, o retorno do comércio de rua leva a que o espaço público tenha de ser pensado para se tornar “atrativo e cativante” a fim de assegurar a circulação e conforto das pessoas, considera. A resposta, sem surpresas, “está novamente na acessibilidade”, através da implementação de “passeios largos, pavimento confortável, espaços verdes ou bancos para as pessoas se sentarem”.

Barreiras e entraves

No entanto, a lista de obstáculos e barreiras, que dificultam, a mobilidade, autonomia e independência de todas as pessoas, é extensa. “É mesmo difícil sintetizar, numa lista reduzida, as barreiras multidimensionais que condicionam e impossibilitam o usufruto de espaços dotados de acessibilidade universal. No espaço público, a grande percentagem diz respeito às condições de circulação nos passeios: muitas vezes inexistentes, outras vezes com dimensões reduzidas, interrompidos, apresentam pavimentos irregulares e em mau estado de conservação, alguns têm pequenos buracos, outros são invadidos por mobiliário urbano, como as caldeiras de árvores que ocupam a totalidade do canal de circulação ou não dispõem de elementos de proteção, como as grelhas de proteção. Depois, as travessias/passadeiras geralmente são desniveladas, mas nem sempre rebaixadas, ou apresentam rebaixamentos mal executados...” - elenca.

Outro dos “pontos negros”, continua, “são os semáforos com temporizadores curtos para a travessia pedonal” e de “nem sempre se encontram equipados com avisadores acústicos e visores com contagem regressiva, informativa, sobre o tempo disponível para a realização da travessia”. “Relembro ainda a importância da sinalização informativa sonora em diferentes pontos da cidade; mais bancos de descanso; mais elevadores e plataformas a funcionar e com manutenção regular; rampas na via pública, com a mais suave inclinação

possível, pavimento confortável, regular e com boa aderência; corrimões nas escadas e rampas; instalações sanitárias devidamente adaptadas e higienizadas; sinalética com grafismo concertado, mais intuitivo, pisos táteis, entre tantos outros aspetos a considerar...”.

Quanto aos transportes públicos, considera ser necessário melhorar o acesso aos interfaces, veículos ou carruagens, assim como à informação, garantir que o modo de transporte possa acomodar no seu interior a cadeira de rodas, bem como as pessoas que se fazem acompanhar por cães de assistência e pessoas cegas ou com baixa visão.

Outra das observações que a (também) deputada da Assembleia da República faz tem que ver com o estacionamento abusivo que invade o canal de circulação pedonal e os lugares de estacionamento reservados a pessoas com mobilidade condicionada, onde “ainda impera uma grande falta de respeito”, visto que “parece existir maior respeito pelo lugar de estacionamento destinado aos veículos elétricos do que o lugar reservado a pessoas com mobilidade condicionada”.

Identidade da cidade

Por entender que “as cidades não respondem a capas de revista”, mas antes às “necessidades reais” dos seus residentes e a quem nela circula, Lia Ferreira sublinha ser necessário compreender a acessibilidade como uma “forma diferente de pensar a cidade e os edifícios”. E, para isso, “não basta cumprir uma lista de requisitos de uma legislação”.

Assim, quando se fala da “identidade das cidades”, Lia entende que o sentimento de pertença das pessoas e dos seus espaços de representação coletiva devem ser assegurados. É que a composição dessa identidade, entende a arquiteta, também se faz “quando a pessoa se sente acolhida, respeitada, segura e confortável”. Por isso, a identidade e apropriação do e sobre o espaço são aspetos que a acessibilidade “ajuda a assegurar”, visto que é “sinónimo de qualidade, conforto e liberdade”.

“Infelizmente, ainda perdura a visão de que a acessibilidade se trata de uma despesa adicional, que exige o simples cumprimento de um quadro legislativo. Mas acredito que vamos lá chegar. Hoje estamos muito mais próximos do ponto de viragem do que estávamos há duas décadas. O percurso está a ser feito, ainda que de uma forma muito tímida. Persiste o entendimento contemplativo sobre o edifício arquitetónico, quase como sendo uma peça de escultura,

que deve provocar sensações, mais do que como forma de resposta funcional. E, sim, deve ser capaz de cumprir o designio de estímulo emocional e sensorial, mas isso tem de ser conceptualizado de forma a não condicionar a capacidade de resposta e de respeito para com um conjunto mais alargado de pessoas. As pessoas têm de ser capazes de aceder e de usufruir, percorrendo o mais livre, autónoma e independentemente possível os edifícios, equipamentos, e o espaço público. O edifício não pode ser só uma peça escultórica e alienar-se do lado humano” - sustenta.

Legislação e participação

Quanto à legislação sobre a acessibilidade em espaços públicos urbanos, de lazer, culturais e em estabelecimentos e edifícios em geral, entre os quais os da administração pública, Lia Ferreira entende que “há boa legislação” em Portugal e que está “equiparada e harmonizada com a legislação mais avançada, nesta matéria, dentro do espaço europeu”. Ainda que o decreto-lei n.º 163/2006 – diploma que regula as normas técnicas de acessibilidade – seja “muito abrangente” e se traduza em “bons princípios orientadores”, está em falta a “componente da participação ativa”. Ou seja, “a voz própria de pessoas com algum tipo de deficiência ou incapacidade” que possa dizer o que falta mais. As sugestões que daí possam surgir, entende a investigadora, serão “fundamentais” para identificar o que não consta de uma legislação e o que, embora constando, precise de ser atualizado.

“Sou uma defensora de bons dispositivos legais, mas acredito que a evolução da tecnologia e os hábitos sociais implicam a revisão periódica deste tipo de documentos orientadores. Esse processo passa sempre por conhecer as atualizações do mercado e por ouvir as pessoas”, reitera.

Fiscalização com desafios

Por forma a compreender e fiscalizar o que tem vindo a ser feito sobre este assunto, explica que, à luz da legislação vigente, o processo é feito pelas câmaras municipais, que têm a competência de fiscalizar o setor privado; a administração local, por sua vez, é fiscalizada pela Inspeção-Geral de Finanças (IGF) e, por último, a administração pública, da responsabilidade direta e indireta do Estado, é fiscalizada pelo Instituto Nacional para a Reabilitação (INR). A essas competências acresce o dever de elaboração de um relatório anual, redigido e publicado pelo INR com base na informação remetida pelas autarquias e IGF,

apresentando o estado-da arte do ano transato. "Em teoria, as competências e instrumentos de monitorização encontram-se definidos, mas este sistema ainda não está a funcionar com a eficácia que deveria. É complicado fazê-lo funcionar sem um investimento mais sólido, passando pela reformulação da cadeia de competências e recursos associados. As autarquias têm dificuldade em fiscalizar os privados e esta dificuldade estende-se à própria IGF e INR.... É preciso reforçar e reformar o sistema fiscalizador para agilizar e simplificar processos que, por si só, são mais complexos do que aparentam" - resume.

Evolução e investimentos

Não obstante, Lia Ferreira admite que tem notado uma "evolução positiva". Conta que há câmaras municipais que têm alocado verbas para melhorar as acessibilidades, evidenciando, dessa forma, uma "crescente e maior consciencialização sobre o assunto" e que "muitas acabam por ser impulsionadas pelos fundos comunitários que incentivam os compromissos da sustentabilidade e da inclusão social". Mas nem sempre foi assim.

"Há alguns anos", diz, a acessibilidade era "incompreendida" por "várias autarquias". "Não entendiam porque deveriam ter uma verba destinada à acessibilidade e ainda se verifica que há câmaras que não têm consciência sobre a verdadeira importância deste tema. Aliás, nem compreendem o que é o relatório publicado pelo INR, que é uma exigência legal". Também por esse motivo, Lia entende que, à semelhança do que aconteceu com a sensibilização para a reciclagem, deveria existir um "grande investimento" sobre a importância da acessibilidade, pois é um tema que "atinge e implica, direta e indiretamente, toda a gente".

"Há muito tempo que deixei de dizer que a acessibilidade é para pessoas com mobilidade condicionada. Percebi, entretanto, que atender às necessidades específicas das pessoas com deficiência ou incapacidades é a melhor forma e oportunidade para responder melhor a todas as pessoas. A acessibilidade não é um ato caritativo, nem deve ser dirigida a um nicho: é um investimento seguro, que vai responder a todas as pessoas e ao longo do seu ciclo de vida. Não se trata apenas de uma rampa ou de um eleva-

dor.... A acessibilidade é holística, e é para todos" - afirma.

Pensar no futuro

Por forma a atingir esse desígnio, Lia Ferreira releva o trabalho de sensibilização que tem sido desenvolvido nas escolas, ainda que considere haver margem para "fazer mais e melhor".

"Enquanto continuarmos a olhar para esta temática como algo dirigido para 'aquelas pessoas', para os 'coitadinhos', as crianças e os jovens não vão sentir empatia. Vão sentir tristeza. Não vão perceber que há soluções e que o assunto pode e deve ser abordado de forma mais positiva e construtiva. Devemos, por isso, desencadear ações de empoderamento e de capacitação, começando pelas crianças. São elas que vão transmitir a mensagem em casa e germinar um futuro mais inclusivo. Certamente, não serão a solução instantânea e imediata, mas são a convicção de um futuro mais justo e igualitário" - termina. •

Sobre Lia Ferreira

Licenciada em Arquitetura, pela Universidade do Porto, enquanto estudante iniciou a sua especialização em acessibilidade, que procura aprofundar desde então. Lia Ferreira está atualmente a terminar o seu doutoramento em Arquitetura dos Territórios Metropolitanos Contemporâneos, no Iscte - Instituto Universitário de Lisboa. É investigadora integrada no DINÂMIA'CET [um dos centros de investigação do Iscte] e também está integrada no Núcleo de Estudos da Deficiência.

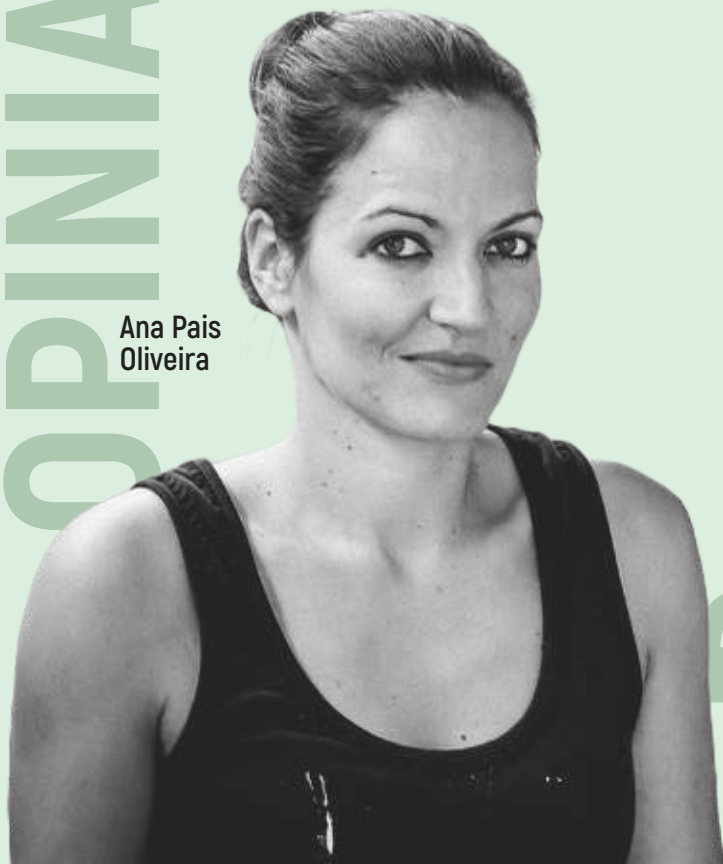
A sua vida profissional começou com um estágio num gabinete de arquitetura em Espinho. Mais tarde, integrou um projeto subdividido em duas áreas: Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade, e Gabinete de Mobilidade e Planeamento do Território. Com o passar do tempo, foi convidada a assessorar o provedor do Cidadão com Deficiência na Câmara Municipal do Porto, tendo mais tarde assumido a função de provedora. Em dezembro de 2017, o atual edil do Porto, Rui Moreira,

decidiu extinguir o cargo e Lia Ferreira foi apoiar tecnicamente o Instituto Nacional para a Reabilitação, onde esteve até outubro de 2019, altura em que passou a integrar o Gabinete da Secretária de Estado da Inclusão das Pessoas com Deficiência. Já a 1 de fevereiro de 2023 abandonou esse gabinete para assumir a coordenação da Estrutura de Missão para a Promoção das Acessibilidades para trabalhar a acessibilidade na administração pública. Esteve por lá até junho deste ano, altura em que Francisco Assis, eleito eurodeputado, renunciou ao seu mandato na Assembleia da República, tendo sido substituído por Lia Ferreira, uma vez que era a seguinte da lista de candidatos a deputados.

Com "várias vidas em simultâneo", Lia Ferreira integra a Ordem dos Arquitetos, enquanto vogal do Conselho de Disciplina Nacional.

Paralelamente, desde 2009, exerce funções políticas em Santa Maria da Feira, de onde é natural. De 2009 até 2017 foi eleita como membro daquela assembleia municipal e, entre 2017 e 2021, foi vereadora sem pelouro na autarquia feirense. Nas eleições autárquicas de 2021, voltou a ser eleita como deputada municipal, funções que exerce atualmente.



Ana Pais
Oliveira

“Que equipamentos culturais fazem falta na nossa cidade?”

(...) São necessários equipamentos culturais capazes de proporcionar as melhores condições para a sua organização e para que todos os intervenientes sintam o seu trabalho dignificado

A Cultura é a identidade de um país e um veículo para a excecionalidade do ser humano. Faz-nos sentir que estamos vivos e que vivemos para além da rotina diária e do atropelo dos dias, como se a realidade não nos chegasse para sermos inteiros.

Qualquer manifestação artística tem um enorme potencial transformador da nossa individualidade e identidade, mas também da de uma cidade ou de um país. Como afirmou o nosso brilhante ator Nuno Lopes, “Um país sem Cultura não é um país, é uma área mal ocupada.” A Cultura é um veículo para a emoção e a sensação, para o pensamento crítico e para a vida viva em sociedade, sendo que precisamos de políticas e equipamentos que a façam ser visível, crescer, transformar e conectar pessoas.

A nossa cidade, que todos os dias namora com o mar, tem coisas muito boas para oferecer, para além do que muitas vezes nos chegamos a aperceber, mediante a velocidade da vida. Pensemos nos festivais, eventos, concertos, exposições: o CINANIMA tem sido exemplar e pioneiro na divulgação e no apoio ao cinema de animação e na descentralização de eventos culturais com impacto internacional. O Fest - Festival Novos Realizadores / Novo Cinema já trouxe aos espinhenses o privilégio de ver e ouvir ao vivo nomes incontornáveis do Cinema, como Asghar Farhadi, Melissa Leo, Roman Coppola ou Nancy Bishop. Durante uma

semana, entre workshops, masterclasses, Pitching Forum, FESTinha para os miúdos, o FESTival Village, debates e jantares, a cidade fica viva! O Festival Internacional de Música de Espinho é um dos primeiros festivais de música clássica/erudita em Portugal com artistas escolhidos a dedo e sem medo, remontando a primeira edição a 1964. O Mar-Marionetas espalha magia há muitos anos, traz a Espinho das mais prestigiadas companhias de teatro de marionetas, nacionais e internacionais, e organiza imensas iniciativas paralelas que pintam a cidade de todas as cores. A Bienal de Espinho tem trazido ao Museu Municipal, Centro Multimeios e Galeria da Junta de Freguesia exposições de qualidade crescente, apresentando artistas de vários pontos do país e internacionais, com uma programação cada vez mais cuidada e de enorme interesse para a nossa cidade. São apenas alguns exemplos da força cultural de qualidade, com potencial de crescimento, da nossa cidade.

Ora, para receber estes e outros eventos e para que a cultura flua na nossa cidade, chegando às pessoas de modo eficaz, são necessários equipamentos culturais capazes de proporcionar as melhores condições para a sua organização e para que todos os intervenientes sintam o seu trabalho dignificado. Então, mais do que considerar os equipamentos que fazem falta na nossa cidade, sublinho a urgência de manter, conservar

e melhorar os equipamentos que já temos. Esse é o melhor investimento a fazer: manutenção e melhoramento, para que todos os eventos aconteçam sem percalços. O Museu Municipal de Espinho e o Centro Multimeios de Espinho, para dar dois exemplos, têm sido vítimas de graves infiltrações. O Museu Municipal tem, nas galerias Amadeo de Souza-Cardoso, duas salas de exposições com uma área excepcional, difícil de encontrar no nosso país, e precisam de ser conservadas para que as exposições de arte continuem a acontecer sem riscos. As escolas de dança da nossa cidade tendem a fazer os seus espetáculos de final de ano fora da cidade: precisamos de um Auditório maior, mas, acima de tudo, que os equipamentos técnicos sejam renovados, que o ar condicionado seja arranjado, que haja recursos humanos para o adequado funcionamento dos eventos. Precisamos que os equipamentos desportivos tenham igual manutenção e que haja lugar para o desenvolvimento e crescimento de todas as modalidades desportivas do conceito, que nos representam por esse país fora. Precisamos de apoiar o Desporto e a Cultura, que são o que torna a cidade viva e centrada nas pessoas. Com esse investimento, é certo que a nossa cidade fica melhor servida e tem equipamentos culturais capazes de a tornar uma cidade da irreverência e do desassossego, com autoestima, qualidade e identidade. •



A mobilidade como “aspecto decisivo” da sustentabilidade, das políticas ambientais e da qualidade de vida

A correria que preenche o quotidiano das sociedades tende a refletir uma ideia de vivacidade, movimentação e dinâmica. O andar apressado das pessoas, o cumprimento de horários, o corre-corre nos cafés e estabelecimentos, e as filas de carros são símbolos de um ritmo incessante que parece conferir a energia expectável de um espaço urbano povoado. Tudo isto pode, contudo, também transmitir frustração, ansiedade, confusão e desentendimento. É nessa dicotomia que a mobilidade pode ser entendida como um fator decisivo na organização, sustentabilidade e qualidade de vida das cidades.

António Topa Gomes, engenheiro civil e professor na Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, entende que nos municípios de Espinho, Ovar e Santa Maria da Feira, onde o automóvel individual é o protagonista das movimentações do dia-a-dia, a evolução na mobilidade e nos meios de transporte coletivos “está à quem do que era expectável”.

Enquanto a maioria do espaço público continuar a ser destinado ao carro, há um “custo urbanístico muito significativo” que está a ser desconsiderado, dificultando a implementação de alternativas ao transporte, a alteração na disciplina no trânsito e no planeamento inteligente das

cidades. Todavia, a mudança nos hábitos e os avanços tecnológicos constituem passos para tornar os transportes coletivos “mais eficientes”, os espaços públicos “mais amigáveis” e onde, anseia o professor, o betão e o automóvel deixem de oprimir as comunidades.

“A mobilidade representa um aspeto decisivo na sustentabilidade, nas políticas ambientais do nosso país, e na qualidade de vida das pessoas. É a mobilidade que pode tornar as cidades e os territórios mais apelativos. Se nos focarmos na nossa região, que tem um povoamento algo disperso, talvez com a exceção da cidade de Espinho, percebe-se que não faz sentido ter autocarros com 50 lugares quando andam lá uma ou duas pessoas. Além disso, passar duas ou três horas nos transportes públicos representa uma deturpação completa da qualidade de vida das pessoas” - afirma António Topa Gomes, que tem a bicicleta em grande estima enquanto meio de transporte.

A (in)eficiência nos transportes...

É que a eficiência “é muito importante” nos transportes públicos, pelo que “não devem demorar muito mais tempo do que um carro individual” nas deslocações que realizam, diz o professor, e para que

se cumpram certos desígnios - como o da eficiência, do aumento da oferta e do funcionamento devido -, é necessário “uma posição política de força”.

Examinando o caso da Unir, a rede de autocarros da Área Metropolitana do Porto, Topa Gomes recorda que a implementação “correu muito mal”.



Passar duas ou três horas nos transportes públicos representa uma deturpação na qualidade de vida das pessoas



“Mesmo sabendo que isto é responsabilidade da Autoridade Metropolitana de Transportes, os poderes políticos municipais não se podem demitir da sua responsabilidade. O projeto tinha um lado de modernização interessante: 10% de aumento na oferta, uma aplicação para saber a localização dos autocarros, a uniformização e maior conforto das paragens... Curiosamente, e apesar dos dois anos de atraso do projeto, nada disto aconteceu e arrancou de forma desastrosa. Parece-me que todo o poder político esteve excessivamente descansado com o assunto, até porque, se estivesse preocupado, o projeto não teria arrancado naqueles moldes. Julgo que no primeiro dia da Unir foi a primeira vez que muitos opera-

dores de transporte olharam para aquilo. Além disso, consultar os horários da Unir é absolutamente ridículo. O máximo que conseguimos é abrir um PDF com 123 páginas” - critica.

Focando o assunto no concelho de Espinho, o engenheiro civil diz que o território espinhense “tem tudo” ao nível dos transportes coletivos. Todavia, entende que a evolução da mobilidade na região envolvente “está muito à quem do que seria expectável” e, embora o tema seja mencionado em “vários discursos”, existe “falta de ambição”.

... e os problemas da linha férrea

Trocando o autocarro pelo comboio, que é um meio de transporte “pesado”, de “grandes massas” e “muito caro”, anota que a Linha do Norte “anda em obras há anos” e “está saturada”. “Admito que é uma situação que poderá melhorar com a Linha de Alta Velocidade, que não vai servir Espinho nem a região, mas, se funcionar devidamente, poderá resolver essa saturação”.

Quanto à Linha do Vale do Vouga, há uma situação comum que este professor identifica em comparação aos autocarros de 50 lugares que circulam nas nossas ruas: a escassa procura.

“Não faz sentido ter um transporte

ferroviário a transportar 500 pessoas por dia em cada sentido. Na minha perspetiva, a Linha do Vouga tem de ser inserida na Linha do Norte e deve ser pensada como um comboio regional ou suburbano do Porto, o que implica um investimento na ordem das centenas de milhões de euros”, afirma.

Na defesa pela mobilidade suave

Esta ideia já havia sido referida pelo mesmo em janeiro de 2022, altura em que encabeçou a lista do PSD às eleições legislativas pelo círculo eleitoral de Aveiro e fez, de bicicleta, o mesmo percurso e o mesmo tempo que o Vouguinha entre Santa Maria da Feira (Cavaco) e Espinho. A ação teve como propósito incentivar à mobilidade sustentável e apelar ao investimento na ferrovia, nomeadamente na Linha do Vale do Vouga, depois de Pedro Nuno Santos ter anunciado intervenções naquela linha.

“A Linha do Vouga precisa de melhoramentos significativos e construções caras têm manutenções dispendiosas. Recordo-me que nessa campanha eleitoral, há dois anos, foi anunciado que se iriam gastar 16 milhões de euros. Até pelo meu conhecimento da área, rebati esse valor: 16 milhões é para operações correntes, ou seja, para obras de manutenção e conservação. Se queremos mesmo investir no transporte ferroviário nesta região temos de conseguir a modernização total da linha. Na minha opinião, devíamos corrigir o traçado, permitir mais velocidades e assegurar a sua intersecção na Linha do Norte por forma a ser um comboio suburbano a servir vários municípios da Área Metropolitana do Porto: Santa Maria da Feira, São João da Madeira, Oliveira de Azeméis...”, argumenta.

Definir prioridades

Como se entende, além do autocarro e do comboio, António Topa Gomes tem a bicicleta em boa consideração e diz estar “profundamente convencido” que é o meio de transporte “mais eficiente” para percorrer percursos curtos, se estiverem asseguradas as condições de segurança necessárias. Reconhece, no entanto, que a bicicleta “não é um meio de transporte universal” e que a preferência deve ser dada às vias pedonais.

“Começaria por privilegiar o andar a pé de forma segura e confortável, até porque os passeios são feitos para as pessoas andarem a pé. Temos que pensar na funcionalidade primeiro e esquecer, por momentos, o aspeto puramente estético. Numa fase posterior, as

ciclovias são importantes, mas é preciso existir ligações intra e intermunicipais. Muitas vezes o que se verifica é que as ciclovias são feitas e não vão dar a lado algum. Não têm funcionalidade” - atenta.

Ainda que a mobilidade suave - seja andar a pé ou de bicicleta - traga benefícios à Saúde, Topa Gomes admite que é preciso “alguma coragem política” porque se trata de assumir posições “controversas” que trazem sempre “algum conflito”.

“As cidades são muito pensadas para o carro e estamos muito dependentes do carro, o que pressupõe que será dado mais apoio a esse tipo de transporte em detrimento de outros, desde logo com a questão pedonal. Uma coisa importante, e julgo que Espinho fez isso relativamente bem, é assegurar que as pessoas andam bem, com espaço e em segurança a pé. Há aqui uma dimensão, a longo prazo, que é muito importante para a qualidade de vida das pessoas” - afirma o professor.

Planeamento, tempo e pensamento

Há ainda outra problemática identificada que engloba os tópicos até aqui retratados: o planeamento das cidades e o seu tempo. É que esse planeamento, que exige a dedicação de pessoas qualificadas sobre o assunto, explica, tem um tempo que não corresponde ao do ciclo político: “As cidades são pensadas e projetadas em décadas, enquanto o ciclo político é de três anos. Julgo que seríamos mais ricos se os cidadãos ganhassem esta perceção de que é importante pensar a longo prazo. Perceber que aquele candidato está a pensar no meu município para os meus netos é também uma mensagem importante. Os decisores políticos servem exatamente para isto: influenciar políticas, indo em direção a sentidos mais favoráveis para a sociedade” - sublinha.

Embora subsista um pensamento de mobilidade “muito voltado para o carro”, Topa Gomes acha “curioso” ver que as novas gerações começam a aderir menos ao carro do que há 20 ou 30 anos. A título de exemplo, relembra que, quando tinha 18 anos, um dos principais objetivos de vida era tirar a carta de condução e comprar um carro. Hoje, por estar envolvido no meio académico e ser pai, nota que existem “muitas pessoas que não querem tirar a carta”. Ou seja, as vontades são diferentes.

“Isso até me parece uma decisão inteligente, de um ponto de vista económico, porque um carro é um custo significativo num orçamento familiar. Não obstante, isto cria dois desafios: a neces-

sidade de existirem transportes públicos nos grandes centros urbanos para as grandes distâncias, e os meios suaves para as movimentações curtas, típicas de uma realidade mais local”, complementa.

Tecnologia e dados

A mobilidade não é imune à evolução tecnológica e a adaptação a essas mudanças será, igualmente, inevitável. Uma das inovações que Topa Gomes constata tem que ver com a chegada dos veículos autónomos, que, na sua perspetiva, irão redefinir a forma como nos deslocamos e tornarão a carta de condução obsoleta: “Os veículos autónomos vão ser muito mais seguros do que a condução humana. Se em 20 anos chegarmos à conclusão que esses carros reduzem em 50% a mortalidade nas estradas, vamos deixar de conduzir”.

Além disso, o desenvolvimento tecnológico traz consigo uma nova forma de planejar as cidades. Atualmente, com o uso dos dados obtidos através dos dispositivos móveis, é possível mapear percursos e identificar locais e horários de maior afluência. No seu entendimento, a vasta disponibilidade de informação poderá contribuir para um planeamento mais inteligente, eficiente e ajustado às reais necessidades dos cidadãos.

A “terceira dimensão”

Outro ponto de discussão relevante para o futuro da mobilidade e da sustentabilidade nas cidades é o uso do espaço subterrâneo; um assunto no qual o

professor admite ser faccioso por se considerar especialista na área.

“Há uma visão, que cabe essencialmente às grandes cidades, em que o espaço subterrâneo permite pensar o território a três dimensões. Com a densidade das grandes cidades, a única hipótese de não ter restrições no planeamento e nas escolhas reside no espaço subterrâneo” - diz o engenheiro civil ao acrescentar que esta perspetiva poderá permitir a construção de “projetos transformadores”, atendendo à falta de espaço público nas cidades.

Contudo, avisa que estas obras “são muito caras” e só se justificariam em zonas de grande densidade populacional, onde não há outra solução: “Mesmo com a questão do estacionamento, o espaço subterrâneo poderia devolver esse espaço público às pessoas. Em várias cidades europeias isso já acontece, o problema, como disse, é que se trata de uma solução cara e alguém tem de a pagar. Com o preço da habitação em Espinho, estes exemplos podem ser usados para pensar nessa questão. Ou seja, não faz sentido ter apartamentos de luxo, a preços exorbitantes, e depois um espaço público miserável. Quero com isto dizer que as duas coisas deveriam ser concomitantes”.

Já a sua visão sobre as cidades do futuro, em termos de mobilidade e sustentabilidade, é marcada por uma abordagem pragmática, atendendo à natureza da sua profissão enquanto

engenheiro civil.

“Tenho esse lado muito pragmático, mas espero ver uma ligeira evolução. Sonho com uma cidade onde possam existir transportes de utilização pública acessíveis e eficientes, e repleta de espaços públicos mais amigáveis, em que não me sinta oprimido com o betão e com o automóvel” - finaliza. •



“A Linha do Vouga tem de ser inserida na Linha do Norte e deve ser pensada como um comboio regional ou suburbano do Porto”

Sobre António Topa Gomes

António Topa Gomes, natural da freguesia de Vila Maior, Santa Maria da Feira, é doutorado em Engenharia Civil pela Universidade do Porto. Desenvolve a sua atividade profissional como engenheiro civil e professor na Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, na área ligada à geotecnia, escavações urbanas e subterrâneas. Foi também coordenador de projeto/diretor técnico do projeto dos troços enterrados do Metro do Porto (Normetro), entre 2000 e 2006.

Durante “muito tempo” foi membro da Assembleia de Freguesia de Vila Maior, da [atual] União de Freguesias de Canedo, Vale e Vila Maior, e presidente da mesa daquela assembleia de freguesia. Entre 2018 e 2021, assumiu o cargo de vereador

das Obras Municipais, Mobilidade, Planeamento e Ordenamento do Território na Câmara Municipal de Santa Maria da Feira. Reconhece que gostou daquela experiência inesperada e, na sequência disso e de um alinhamento partidário com a estrutura social-democrata, foi convidado a ser cabeça-de-lista do PSD pelo círculo eleitoral de Aveiro, nas eleições legislativas de 30 de janeiro de 2022. Foi deputado na Assembleia da República entre 2022 e 2024, mas, por entender que não deveria ser “político profissional”, comunicou à estrutura nacional daquele partido, na reta final de 2023, que retornaria à sua atividade profissional.



Construir, reabilitar e inovar poderão destrancar as portas ao futuro da Habitação



Há muito tempo se discute a crise da habitação em Portugal e para Martin Guimarães da Costa, que tem centrado a sua intervenção cívica sobre esse assunto, as raízes do problema vão além da escassez de terrenos ou do desequilíbrio entre a oferta e a procura. O verdadeiro desafio, diz o arquiteto e urbanista, está no envelhecimento da população e na falta de mão de obra qualificada: fatores que têm impactos profundos na dinâmica do mercado habitacional. Assim, a solução não passa apenas por construir mais, mas por construir melhor – apostando na reabilitação urbana, em parcerias público-privadas e, sobretudo, em modelos de habitação acessível. No seu entendimento, não basta responder às necessidades imediatas; é preciso projetar habitações que respeitem o contexto social, ambiental e cultural de cada região, promovendo um urbanismo que seja, ao mesmo tempo, sustentável e inclusivo. É nessa interseção entre arquitetura, políticas públicas e as reais necessidades das pessoas que reside a resposta para um futuro habitacional mais justo.

Muito se tem falado sobre as principais causas da crise da Habitação em Portugal e na União Europeia, nomeadamente a escassez de terrenos, mão de obra, materiais, e o desequilíbrio entre a oferta e a procura. Estes são os principais desafios que ajudam a compreender a crise habitacional ou há outros

fatores - históricos, socioeconómicos ou culturais - a ter em conta para entender esta conjuntura?

Em Portugal, creio que existem dois problemas estruturais: o demográfico e o educativo. Isso acontece porque temos uma população cada vez mais envelhecida e dificuldade em recuperar níveis de natalidade que nos permita ter pessoas suficientes para formar. As que formamos atualmente não satisfazem as necessidades do mercado. Portanto, pagamos muito por uma mão de obra escassa e pouco especializada.

E que desafios há a superar quanto à habitação?

Diria que temos três desafios a superar. O primeiro tem que ver com a falta de habitação pública: só 2% do parque habitacional é público, enquanto na União Europeia a média é de 15%, e a maioria está por reabilitar. Em segundo lugar, entre 1991 e 2015, o número de habitações cresceu 32%, ao passo que o número de famílias aumentou em 22%. Portanto, o problema não está na falta de habitação, mas na falta de habitação acessível. Por último, o crescente endividamento das famílias para acederem à habitação: durante o 25 de Abril, 46% da habitação era arrendada e 54% era própria; hoje, 25% é arrendada e 75% é própria. Para além do fenómeno da falta de habitação para arrendamento, sublinho que daqueles 75% que vivem em habitação própria,

metade está a pagar uma prestação ao banco. Ora, isto é algo muito relevante, visto que se multiplicou por seis o endividamento das famílias para garantir o acesso à habitação.

Alargando o espectro geográfico e sabendo que a esperança média de vida tem aumentado, que a população global tem crescido significativamente, sobretudo nas regiões asiáticas e africanas, a crise habitacional não deveria ter sido antecipada e acautelada de forma mais eficaz?

Claro que a questão da superpopulação humana coloca problemas universais: o esgotamento dos recursos naturais, o aquecimento global e os conflitos armados entre nações. Todos nós sofreremos com isso, direta ou indiretamente. Mas se, hipoteticamente, tentássemos resolver os problemas de habitação dos países, como por exemplo no Egito, recorrendo às estratégias, às técnicas construtivas e ao planeamento urbano que caracterizam o Mundo ocidental, seria um erro grave.

E por que é que o seria?

Porque não responderia às especificidades locais. Não existe uma indústria de produção de materiais como a nossa, eles têm uma mão de obra especializada em outras técnicas construtivas e os sistemas construtivos que utilizamos não respondem às necessidades de conforto térmico desse país. O ditado é antigo: "não é dar o peixe, mas ensinar a pescar".

Chegados a este ponto, que soluções podem responder aos desafios que se impõem na habitação?

O mais importante é aumentar a oferta de habitação pública: mobilizar os devolutos, sejam terrenos vazios e expectantes; e o património edificado do estado central e das autarquias locais, com a possibilidade de realizar parcerias com privados ou iniciativas público-comuns. Outro ponto a avançar tem que ver com os programas de arrendamento acessível, apoiando jovens e a classe média. É um programa que não tem que atuar sobre todo o município. Pode ser circunscrito a determinadas áreas urbanas, como as centralidades.

Nesse sentido, que estratégias são mais eficazes para promover a habitação acessível e de qualidade?

O passo crucial reside nas revisões dos Planos Diretores Municipais e promover um conceito que chamamos de “densificação estratégica”. Ou seja, permitir majorar os índices e a capacidade construtiva nos centros urbanos quando a edificação seja alocada ao Programa de Arrendamento Acessível, promovendo a contenção urbana em detrimento da sua dispersão. Depois, há a criação dos fundos municipais de sustentabilidade ambiental e urbanística, por forma a fomentar sistemas per equativos, no sentido de criar bolsas de terrenos em áreas privilegiadas nos centros urbanos para a promoção de habitação ou de parcerias com vista à criação de respostas habitacionais a preços acessíveis. Por último: a elaboração das Cartas Municipais de Habitação. Isso servirá para que os municípios tenham acesso prioritário aos fundos do “Portugal 2030”, em matérias de habitação e de reabilitação urbana, e também para criar um instrumento de planeamento no quadro dos planos diretores municipais que permita articular o diagnóstico das carências habitacionais das Estratégias Locais de Habitação com os Instrumentos de Gestão Territorial dos respetivos municípios.

Atendendo a esses mecanismos, como avalia as atuais políticas públicas para responder à crise da habitação em Portugal?

A ideia de simplificar é boa, mas o que está a acontecer é o inverso. E isso acontece porque decidiu-se simplificar na estrutura e nos procedimentos, sem mexer no conteúdo. A título de exemplo: já existiam, entre municípios, interpretações distintas sobre o cálculo de índices urbanísticos, como as áreas

brutas construtivas e para as áreas de implantação. Em primeiro lugar, devia-se ter uniformizado os planos diretores municipais e os regulamentos municipais, o que não aconteceu. Portanto, a simplificação, a existir, deveria ter partido daquilo que são os conceitos básicos e ir avançando gradualmente...

Mas, pelo que diz, isso não aconteceu...

Pois não. Temos uma nova portaria que ainda pede mais elementos e mais informação aos técnicos, o que, naturalmente, levará a que mais casos colidam. Depois deu-se este deslocar da responsabilização das autarquias para os técnicos que submetem os processos, alegando que seria necessário reduzir o controle prévio, por forma a aumentar a fiscalização das autarquias. No entanto, os preços dos projetos não subiram para compensar essa responsabilização nem o mercado tem a capacidade de pagar todo esse trabalho e responsabilização acrescida.

Num artigo que publicou defende que as cooperativas de habitação poderão ser um parceiro estratégico do Estado para responder, a médio-longo prazo, a esta problemática, embora deva ser acautelado um conjunto de fatores. De que modo estas cooperativas podem ajudar a garantir e promover o direito à habitação?

Bom, existe um projeto de habitação cooperativa, em Barcelona, que se chama “La Borda”, que costumo usar como referência. Sucintamente, a administração pública cedeu terreno e foi criado um fundo, onde os cooperantes, e quem queira apoiar para ter acesso a um conjunto de serviços, pagam uma quota – e não uma renda. É interessante olhar para este modelo habitacional e perceber como o espaço foi organizado: ao nível do rés-do-chão foram colocados os espaços comuns, cozinhas e lavandarias; nos pisos superiores estão os apartamentos, constituídos por quartos, instalações sanitárias e salas de estar com pequenas cozinhas. E há ainda outro dado curioso: não se limitaram a fazer habitação. Fizeram outras duas coisas: espaço público, que valoriza, e pequenas unidades de comércio, para que possam ser arrendadas e, com isso, gerar autofinanciamento. Tudo isto, desde os primeiros desenhos aos primeiros moradores, aconteceu em apenas sete anos.

Partindo desse exemplo, diria que a participação da comunidade no desenvolvimento de projetos habitacionais é relevante para o sucesso de projetos de habitação?

Tenho tido a experiência da execução de habitação a custos controlados, no âmbito do programa 1.º Direito que vários municípios alocaram às suas Estratégias Locais de Habitação, e devo dizer que o pior erro que se pode cometer é pegar no maior financiamento que Portugal alguma vez teve e fazer habitação que não responde aos contextos em que se inserem, nem aos problemas das pessoas. Felizmente, não faltam programas para promover a participação da população: o programa “Bairros Saudáveis”, que abre a possibilidade à população de apresentar ideias de melhoria do seu bairro; os conselhos locais de habitação, que permitem o planeamento e a gestão mais eficazes e com maior proximidade por parte dos stakeholders do mercado; o programa “Viva o Bairro”, que financia associações de moradores para a execução de projetos de melhoria energética; entre outros exemplos.

Partindo da ideia de que os materiais de construção e a mão de obra escasseiam, refletindo-se no preço final das casas, de que forma a reabilitação urbana pode ajudar a responder à falta de oferta no mercado habitacional?

Em Portugal existe um contingente de 700 mil fogos devolutos dispersos pelo território. Ora, promovendo mecanismos fiscais que incentivem os privados a alocar no mercado habitacional, sobretudo nos aglomerados urbanos, seria possível robustecer a oferta de habitação. Para isso, é necessário promover e dinamizar as Áreas de Reabilitação Urbana, as respetivas Operações de Reabilitação Urbana e os Programas Estratégicos de Desenvolvimento Urbano. Contudo, para que a reabilitação do edificado surta efeito é preciso avançar noutros setores para que possamos de falar de uma dimensão mais abrangente: a regeneração urbana. Assim, é importante que se concilie as ambições das Áreas de Reabilitação Urbana com uma política de mobilidade que promova a coesão territorial. Outra dimensão passa por olhar para as unidades operativas de planeamento e gestão dentro dos aglomerados e avançar na sua programação, dotando-as, por exemplo, de critérios que programem a implantação de edificação que promova a habitação acessível. Por último, a

aposta em políticas fiscais, apoiando e dando benefícios fiscais a quem reabilita e agravando progressivamente as taxas e coimas dos prédios devolutos, sobretudo nas zonas de maior pressão urbanística.

Algumas soluções alternativas e disruptivas para responder a esta crise vão surgindo, como o caso de uma empresa que, recorrendo a uma impressora 3D, 'imprimiu' uma casa habitável. De que forma é que as ferramentas tecnológicas e a (r)evolução da engenharia civil podem ajudar a equilibrar a 'lei da oferta e procura'?

A industrialização da construção devia ter sido a área prioritária financiada pelo Plano de Recuperação e Resiliência (PRR). Há muito que se sabe que Portugal não tem mão de obra para o que o setor da construção precisa. Aliás, se não conseguirmos executar, até março de 2026, o que está previsto para a construção de habitação no âmbito do PRR, perdemos esses fundos. Devia-se ter apostado no uso de novas tecnologias, de técnicas de prefabricação e na construção modular, sob forma de ajudar a colmatar a falta de trabalhadores e acelerar a execução do PRR.

Outra questão indissociável deste tema tem que ver com a qualidade da construção. Portugal tem a quarta maior taxa de população na União Europeia que não consegue aquecer a casa de forma adequada. Que leitura faz sobre esta problemática e que soluções podem ser implementadas para mitigar a pobreza energética?

É por isso mesmo que, quando começamos a organizar espacialmente uma habitação, temos de prestar sempre muita atenção à geometria, à orientação solar, aos ventos predominantes e aos materiais que aplicamos. É possível projetar uma habitação sem recurso a sistemas mecanizados e só com sistemas passivos, por exemplo, procurando orientar os quartos a nascente, a zona comum a poente e a cozinha e instalações sanitárias a norte. Claro que isto nem sempre é possível, mas são princípios que nos permitem ter algum sucesso nessa matéria.

E como se pode resolver isto nos edifícios que já existem?

Pois, vários clientes questionam-me sobre o funcionamento do Fundo Ambiental e do programa "Casa Eficiente 2020", mas só tem acesso a estes programas

quem tem financiamento para avançar, apresentando a fatura para, eventualmente, receber uma parte do valor investido. Ou seja, naturalmente, fica de fora a população com menos recursos financeiros que, por norma, é a que mais precisa e a que menos informada está sobre estes programas. E esse é outro problema: existem programas nacionais e locais sem uma plataforma que os articule e que aguardam a receção de candidaturas. Ainda assim, a resposta não cabe só ao Estado central.

Ainda que seja difícil fazer futurologia, o que prevê sobre o futuro da habitação em Portugal e, em particular, desta região a norte do distrito de Aveiro?

A nível nacional, creio que um dos grandes desafios que temos é ultrapassar a crescente "financeirização" da habitação. Isto é, a ideia que, tacitamente, temos vindo aceitar: é natural que um jovem se endivide para o resto da sua vida e ter que trabalhar para pagar uma habitação. Olhando para norte do distrito de Aveiro, apesar de estarmos a falar do mesmo continuum urbano, é um território que atua como charneira entre duas entidades administrativas distintas.

Refere-se à Área Metropolitana do Porto e à Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro...

Exatamente, e isso dificulta a compatibilização de estratégias e de financiamentos que possam "coser" este território. Por exemplo, no caso da mobilidade, o Andante não vem até Ovar, e a expressão do transporte rodoviário de passageiros acaba por ser parco para articular estes aglomerados urbanos. Existe uma triangularização que há muito é desejada: a articulação de Espinho com Santa Maria da Feira e Ovar. No entanto, é uma relação que vai ter dificuldade devido à Linha de Alta Velocidade, que atuará como limite físico e que obstaculizará as relações entre os municípios. Mas é uma análise que deve ser acompanhada – a da duplicação da Linha do Norte, que irá segregar o transporte de passageiros do de mercadorias. Ou seja, haverá mais oferta de transporte de passageiros. Surge uma oportunidade para que estes territórios consigam captar jovens que, não conseguindo encontrar soluções habitacionais no Porto, podem encontrar nestes municípios. Ainda assim, é preciso um conjunto articulado de respostas, para acionar de forma automatizada, quando se começar a sentir essa procura. •

Sobre Martim Guimarães da Costa



Natural de Ovar, mestre pela Universidade da Beira Interior, Martim Guimarães da Costa desenvolve a sua atividade profissional em diversas áreas de atuação.

Enquanto Arquiteto, é autor e co-autor de projetos com diferentes escalas e programas funcionais. Como urbanista, colabora em variadas equipas técnicas para a elaboração de diversos instrumentos de gestão territorial e programas de habitação e reabilitação urbana. Colabora ainda com grupos de voluntariado, é deputado na Assembleia Municipal de Ovar, e dirigente no âmbito do associativismo cultural, solidariedade social e movimentos cívicos.

Escreve para diversos jornais e revistas periódicas e tem centrado a sua intervenção cívica sobre a temática do "Problema da Habitação em Portugal".



Nota de agradecimento

À semelhança das últimas edições deste suplemento, dedicamos esta última página para expressarmos o nosso agradecimento à Mariana Crisóstomo pela criação singular da capa deste caderno. Os pequenos e evidentes pormenores da sua ilustração espelham os conteúdos versados nas páginas anteriores, funcionando como sinónimos do que deveriam ser "espaços vivos".

Mariana Crisóstomo também conhecida como Junkhead Creative é uma ilustradora e designer portuguesa que vive e trabalha entre Espinho e Brighton. Trabalha como freelancer desde 2012, com clientes incluindo a Porto Editora, LeYa, Manuscrito Editora, Grupo Solverde e FUJIFILM.

A sua prática abrange desde ilustração infantil e design de logotipos, a ilustração em grande escala de paredes e montras, demonstrando um corpo de trabalho coerente e diversificado.

Em 2015, cria a sua famosa série de ilustração chamada "Portuguese Sayings That Make Absolutely No Sense", ilustrando algumas das mais curiosas e engraçadas expressões idiomáticas portuguesas.

Apercebeu-se cedo do seu entusiasmo em desenhar, de imediatamente imaginar ilustrações como uma caracterização das rotinas do dia-a-dia, e de criar narrativas, como a sua expressão artística.

Website: www.junkheadcreative.com

Facebook: @junkheadcreative

Instagram: @junkheadcreative



Mariana Crisóstomo

DR: Alex Pereira

Início das Aulas:
2 setembro

Auditório Nascente

Rua 16, 1200 Espinho
animartes@nascente.org.pt
910 862 689

NASCENTE ACADEMIA DE DANÇA DE ESPINHO

2024/2025



Danças de Salão Babies
Danças de Salão Crianças
Danças de Salão Adultos
• iniciados • intermédios • avançados
Latin Fit Girls
Latin Fit
• iniciadas • intermédias • avançadas
Latin Fit Senior Ladies

Latin Men
• iniciados • avançados
Exibição
• intermédios • avançados
Dança Desportiva
Competição FPDD
• Pares e Solos
Treino Funcional

