

IX Reunião de Antropologia do Mercosul

10 a 13 Julho DE 2011 – Curitiba, PR

Grupo de Trabalho: GT61 - Território e Sociabilidade

Os caminhos do ‘moderno’.

Registros topológicos e uso dos espaços públicos em Lisboa.

RAMOS, Tânia Beisl

Arquiteta, Investigadora CIAUD / Faculdade de Arquitectura da UTL

e-mail: taniaramos@fa.utl.pt

MENEZES, Marluci

Antropóloga, Investigadora do LNEC / Chefe do Núcleo de Ecologia Social (NESO/DED)

e-mail: marluci@lnec.pt

Resumo

A cidade moderna definiu novas regras de organização e de uso do espaço, onde a agregação das funções urbanas - habitar, trabalhar, recrear e circular, introduziu alterações no modo como as actividades quotidianas estão espacialmente localizadas. Tais actividades conectam-se por caminhos que estruturam eixos de movimento. A estrutura de deslocamento é um dos meios através dos quais as características morfológicas do espaço são apreendidas, tendo por base a configuração física delimitada por vias de circulação e edificações. O artigo visa o registro topológico (grafos) do modo como os padrões morfológicos de Alvalade, Lisboa, que associa características da cidade tradicional (edificado homogéneo) e moderna (bloco sobre pilotis), permitem reconhecer padrões de uso do respectivo espaço público e contribuir para identificar uma topologia humana do espaço como salienta Bonnim (2007).

Introdução

Raros são os planos urbanísticos cujas soluções espaciais, funcionais e sociais adotadas permitem uma análise positiva quando estudados ao longo do tempo.

O Bairro de Alvalade, em Lisboa, é um desses casos. Anteriormente designado como *Plano Parcial de Urbanização da Zona a Sul da Avenida Alferes Malheiro – Sítio de Alvalade* – foi projetado em 1944 pelo arquiteto e urbanista Faria da Costa (1906 – 1971). Começou a ser construído sob o período ditatorial de Oliveira Salazar, prolongando-se até finais do século XX e tinha como objetivo urbanizar uma área periférica da cidade e dar resposta à carência de habitação existente em Lisboa após o segundo pós-guerra. O longo período de realização imprimiu aos seus 230 hectares uma imagem marcada pela diversificação de soluções urbanísticas e arquitetónicas reconhecidas pela qualidade dos espaços públicos e privados.

Do desenho da cidade-jardim, tendo como base a moradia unifamiliar, ao bloco isolado nas suas quatro faces sobre pilotis, Alvalade concentra um percurso evolutivo e põe em prática novos modos de vida ditados pelas orientações da Carta de Atenas (1933) onde as funções urbanas - habitar, trabalhar, recrear e circular estão adaptadas ao cenário português.



Figura 1: Plano de Urbanização da Zona Sul da Av Alf. Malheiro. Fonte: CML, 1944.

A organização do bairro em células remete aos conceitos de ‘unidade de vizinhança’ e de ‘zoneamento funcional’ como suporte dimensional no uso dos seus espaços. Curiosamente, a manutenção das estratégias adotadas no uso destes espaços insere-se nas orientações de outro relevante documento da historiografia da arquitetura e urbanismo modernos – a Nova Carta de Atenas (2003), que evidencia a qualidade da morfologia espacial e o uso do espaço como características de sustentabilidade física e social para as gerações futuras (ACSELRAD, 2001; ALBUQUERQUE, 2004).

O contexto social no plano do bairro

O Bairro de Alvalade integra o regime de construção das casas de renda económica com recursos da Federação das Caixas de Previdência - FCP, como também das casas de renda limitada, de renda livre e ainda cooperativas, porém muitas destas habitações destinam-se à classe média que passaram a poder optar pela aquisição ou pelo aluguel da habitação.

Para o primeiro caso eram definidas rendas compatíveis com os rendimentos mensais da família, e para o segundo caso era adotado o regime de renda resolúvel, em que o morador deveria preencher as condições de acesso ao regime proposto – idade, rendimento, segurança no emprego – de modo a garantir o retorno do capital inicialmente investido pelas FCP.

Os estudos das habitações são elaborados a partir de 1945 sob a orientação do arquiteto Miguel Jacobetty Rosa (1901-1970) e apresentam nove projectos-tipo definidos a partir de *três séries*. Cada série integra *três tipologias* de unidades habitacionais correspondendo ao número de pessoas a abrigar em cada unidade – desde casais sem filhos até os casais com muitos filhos dos dois sexos - e portanto a um acréscimo no número de compartimentos no interior da habitação e nas dimensões de alguns destes compartimentos.

A evolução dos conceitos morfológicos urbanos

Grande parte das unidades habitacionais no Bairro de Alvalade está organizada em edifícios de habitação coletiva de quatro pisos de altura (piso térreo mais três) substituindo quase totalmente, o modelo da habitação unifamiliar imposto por Salazar. A proposta da habitação ‘em altura’ reivindicada pelos arquitetos, até então rejeitados pelo regime, vinga finalmente. O facto insere-se nas batalhas silenciosas travadas entre arquitetos e o Estado, que teria o seu ponto alto no 1º Congresso Nacional de Arquitetura em 1948.

Alvalade é planeado antes do Congresso de 1948, e apesar de aplicar os conceitos de ‘unidade de vizinhança’ – marcados pela presença de espaços livres arborizados e equipamentos diversos -, permanece a identificação da rua como espaço de circulação, independentemente da sua extensão ou largura, permanece o contínuo edificado, a ‘rua canal’. O edifício de habitação coletiva é implantado segundo conceitos das cidades-jardim.

Mas esta homogeneidade morfológica será rompida em finais da década de 40, com a inserção das primeiras propostas segundo os pressupostos modernos. A ‘rua canal’ cede lugar aos edifícios isolados no terreno, i.e., conjuntos habitacionais de implantação racionalista que virão a constituir novos

elementos de referência urbana, no bairro, mas também ao nível da cidade (RAMOS, 2005; RAMOS e MATOS, 2006).

Verificar a aplicação das diferentes escalas arquitetónicas e urbanísticas sugeridas pela inserção da ‘unidade de vizinhança’ e questionar a sua manutenção passadas décadas de uso implicou testar o grau de assimilação das características da cidade tradicional e moderna, e reconhecer os padrões de uso segundo uma topologia humana do espaço como salienta Bonnim (2007).

Isto é, para Bonnim (2007), o espaço não é somente algo que se caracteriza como sendo uma “coleção de lugares”, nem tão pouco onde arranjamos as coisas para operarmos com a realidade. Para o autor o espaço remete também para “operações de internalização e exteriorização elas próprias, de representação e de construção” a que somos condicionados a realizar. Daí que, nesse processo de construção e produção do espaço o autor considera ter interesse, primeiramente colectar o vocabulário topo-arquitetural, entendendo o mesmo como o início da construção de uma gramática dos lugares. Seguidamente, é referido a importância que as noções de limite, passagem, lugar aberto ou fechado, espaço exposto, entre outras, são elementos fundamentais que, fazendo parte dessa gramática mais ampla dos lugares, contribuem para a identificação de uma topologia humana do espaço. Neste sentido, é importante a ideia de que o universo da forma arquitectural e urbana como sendo um “veículo de significação profunda e estável” (o que remete para ideia das regularidades que tanto interessam aos antropólogos), mas que em decorrência da sua variação geográfica (relacionada ainda com as identidades políticas e culturais) ou temporal, cria um estilo que é “portador de valores de um ethos versátil”. Tais questões remetem ainda para estratos de medida, para quantidade, dimensão e proporção e que estão intimamente ligadas ao corpo humano, daí a importância da “escala arquitetural” na compreensão do espaço.

Segundo Bonnim, as próprias entidades espaciais e as suas formas de organização são elementos fulcrais para o entendimento da topologia de que fala o autor que, assim, questiona-se sobre o interesse em se conhecer sobre o que de facto define um lugar e as suas demarcações. Por fim o autor considera que todas estas questões e termos remetem para uma “topologia social” e que

está relacionada com a forma como as culturas definem os lugares portadores de significado.

A estrutura de deslocamento como método de análise

Para fins deste estudo, foi definido um percurso cujo eixo de movimento ora coincide com a estrutura viária ora é exclusivamente pedonal. Este eixo foi percorrido à pé, o que permitiu uma caracterização do espaço urbano de modo sequencial. Foram identificados caminhos cinéticos por onde os habitantes se deslocam. Por caminhos cinéticos entende-se percursos cuja sequência é representada por quadros imagéticos apreendidos pelas suas características físicas e pela sua configuração espacial (LYNCH, 1989; KOHLSDORF, 1986). Estes caminhos abrangem os espaços com características tradicionais (apoiados em elementos morfológicos da 'rua', da 'praça', do 'quarteirão', etc.) como modernas (do edifício isolado livremente implantado no espaço ajardinado, alguns sobre *pilotis*).

O estudo consistiu em registrar os efeitos topológicos percebidos ao longo desses caminhos, de modo a avaliar o modo como as características morfológicas e o uso do espaço estão relacionados. Por registro topológico refere-se à representação da configuração espacial necessária ao desenvolvimento de determinadas atividades. O percurso de análise está estruturado em cinco caminhos (Figura 2), que apesar de analisados separadamente cobrem o percurso de atravessamento do bairro na totalidade. O registro topológico é representado por grafos cujos nodos representam os espaços urbanos e as arestas as conexões entre estes espaços. O grafo representa o percurso no sentido ascendente, onde se identificam os cinco caminhos analisados. Cada nível indica uma mudança de direção/de rua no percurso.

Os caminhos do 'moderno'

A Figura 2 apresenta o trecho urbano da cidade de Lisboa onde se destaca o Bairro de Alvalade. As oito células que estruturam o plano estão demarcadas a vermelho e coincidem com a estrutura viária principal. O percurso de análise está indicado a verde, numerados em cinco caminhos.

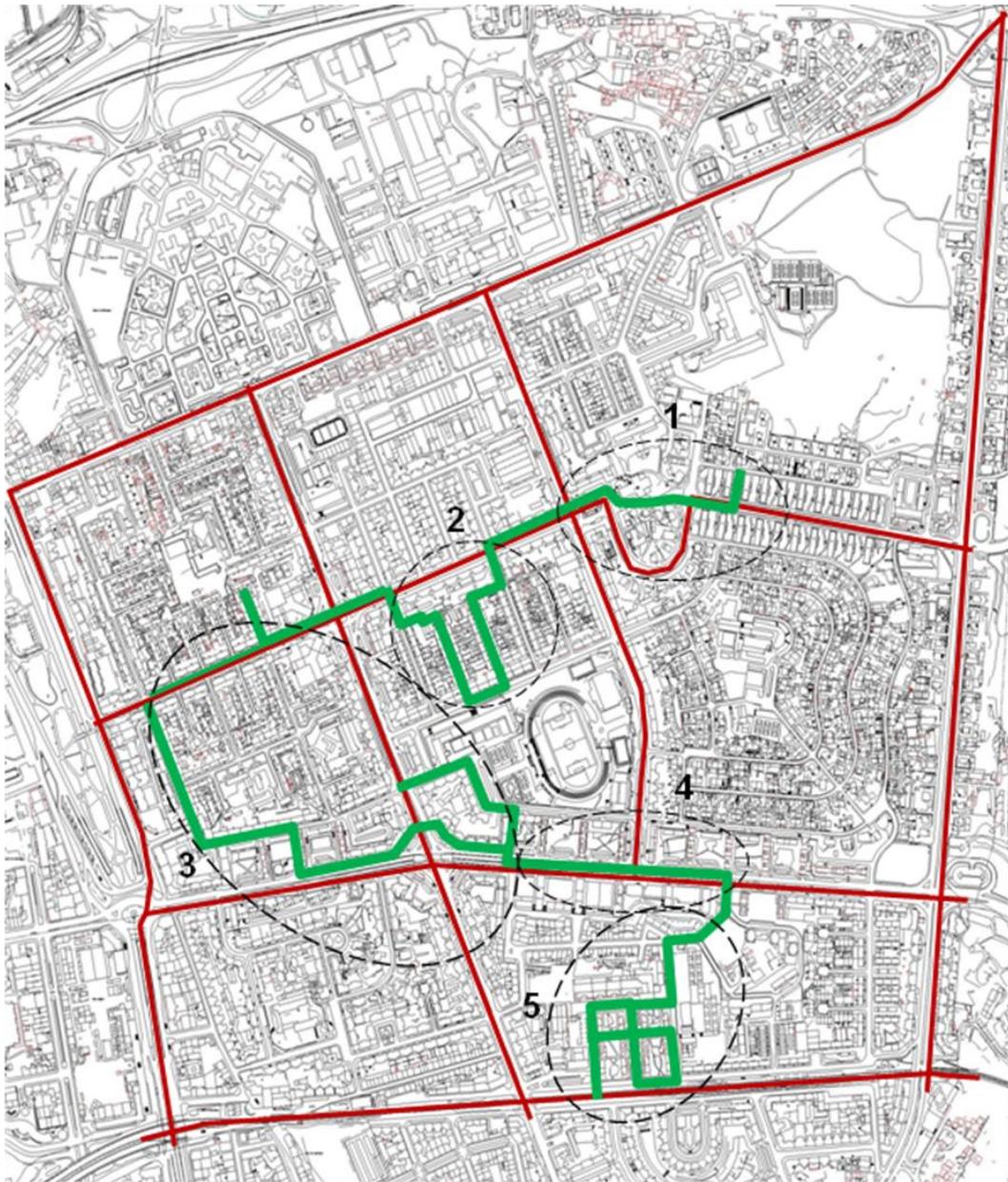


Figura 2: Planta do Bairro de Alvalade (1944) com indicação dos cinco ‘caminhos’ que estruturam o percurso de análise

Os caminhos do ‘moderno’ estão representados no grafo da Figura 3. A diferenciação em cinco caminhos está relacionada ao fato do espaço urbano ser apreendido de modo gradual e segundo as suas características físicas. Mas uma vez que o espaço da cidade é também local de interação social, a análise procura sobrepor a análise sobre a apropriação destes espaços à sua configuração física. A seguir descreve-se cada um dos caminhos estudados de modo a permitir uma leitura possível – sequências visuais - sobre o modo como os eixos de movimento são apreendidos é apresentado na Figura 4.

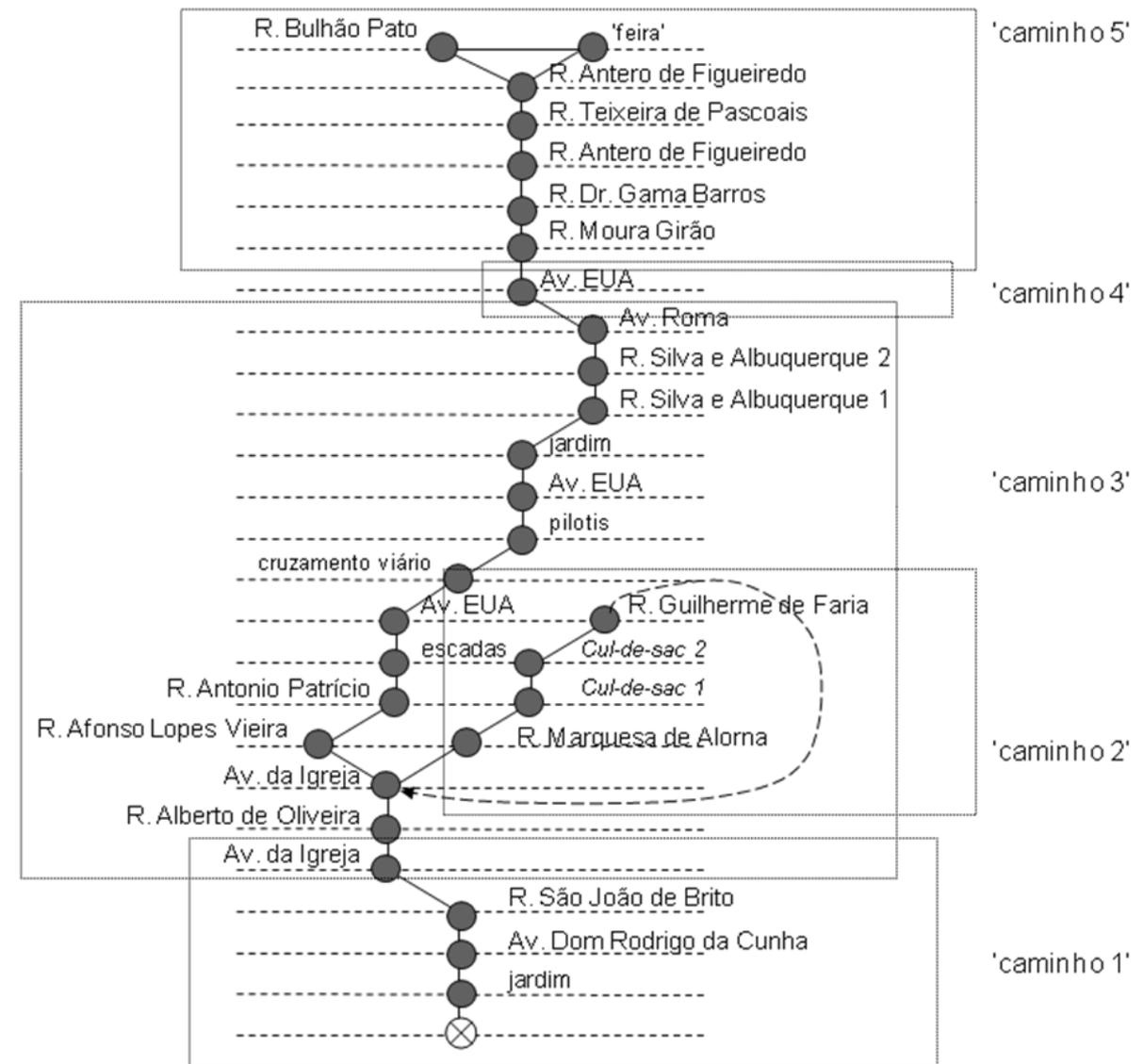


Figura 3: Grafo dos 'cinco 'caminhos' de análise

Caminho 1

O caminho inicia-se entre dois dos vinte edifícios de quatro pisos com térreo construído que integram o *Conjunto Habitacional D. Rodrigo da Cunha* na Avenida em declive com a mesma toponímia. Primeiro projeto de implantação moderna na cidade, dispõe dez edifícios em cada lado e de modo perpendicular ao eixo viário principal localizando no topo Nascente um edifício de grande porte - a Igreja de São João de Brito -, que interrompe a continuidade visual emoldurando o cenário. O trajeto contínuo circunda esta

edificação cujo caminho pedonal é feito por meio de planos nivelados e escadas inseridos num espaço amplamente arborizado, delimitado de um lado pela igreja, e do lado oposto por moradias unifamiliares de dois pisos. O caminho é usado com frequência visto ser local de acesso à escola situada nas traseiras do equipamento religioso referido e apresenta sinais de manutenção por parte dos órgãos competentes e estima pela população.

Caminho 2

O Bairro de Alvalade é marcado por uma homogeneidade arquitetônica e urbanística, tendo como principal elemento de composição o edifício de quatro pisos implantado com regularidade e métrica na área do plano. O projeto define uma área semi-pública/semi-privada de acesso ao edifício que são apropriados pelos habitantes. Estes espaços são delimitados por cercas de betão, cercas vivas (vegetação) ou cercas de fácil remoção como modo de dividir e apropriar da propriedade privada distinguindo da do vizinho, em dimensão e material, e separando o recinto do espaço público da calçada. O deslocamento no interior das suas células reserva ao morador ou ao visitante caminhos pedonais cujo acesso estão dissimulados na continuidade edificada, conhecidos como '*cul-de-sacs*' ou '*ruas sem saída*'. O segundo caminho integra esta morfologia onde, a partir de uma rua automóvel se tem acesso a outro eixo viário delimitado pelo contínuo edificado. Este trecho é definido por sinuosas calçadas pedonais situadas entre a massa edificada. São trechos pedonais alternativos às vias principais de onde se tem a visão dos interiores dos logradouros privativos nas traseiras das edificações.

Caminho 3

Tem início na Avenida da Igreja em direção a um grande eixo que estrutura a espinha dorsal de Lisboa, o Campo Grande. Seguindo esta direção, o atravessamento de outro eixo viário, a Avenida de Roma, é feito pela Praça de Santo António. A massa edificada de grande porte, já dos anos 1970-80, não permite a assimilação do espaço enquanto '*praça*', apenas definindo os extremos da mesma. A continuação do caminho ocorre pelo seu cruzamento com acesso ao trecho poente da Avenida da Igreja que resgata a escala habitacional entretanto interrompida. A rua canal, estruturada dos dois lados

pela edificação contínua permite a passagem sob o edifício a novas 'ruas sem saída' e novamente interceptada por percursos pedonais. O caminho continua marcado por mudanças de direção – Rua Antonio Lopes Vieira e Rua Antonio Patrício -, e por mudanças de linguagem arquitetónica. Refletindo a evolução dos princípios urbanísticos e arquitetónicos do Movimento Moderno, verifica-se na última via referida, a presença da massa edificada de quatro pisos de um lado e edifícios isolados sobre *pilotis* de outro. A brusca mudança de paradigma – do contínuo edificado no sentido longitudinal da rua para o espaço livre e edificações implantadas perpendicularmente à via -, está associada aos eixos de atravessamento, normalmente por escadas aí existentes, que permitem o acesso à Avenida dos Estados Unidos da América.

Caminho 4

Neste eixo viário estão implantados diversos conjuntos de características modernas, cujos projetos arquitetónicos configuram espaços urbanos distintos: *Conjunto Habitacional situado a Norte da Avenida dos Estados Unidos da América* (1955) de Pedro Cid, Vasconcelos Esteves e Manuel Laginha; os *Blocos no Cruzamento das Avenidas EUA e Roma* (1954) de Filipe Figueiredo e Jorge Segurado; e o *Conjunto Habitacional situado a Sul da Avenida dos Estados Unidos da América* (1955) de Croft de Moura, Henrique Albino e Craveiro Lopes. Os primeiros estão ligeiramente enviesados em relação à via definindo espaços de estacionamento automóvel nas traseiras; os segundos, tal como na Praça de Santo Antonio, coroam as extremidades do cruzamento viário sem entretanto formalizar o desenho da praça. Destacam-se como referências edificadas na paisagem lisboeta, pelo projeto arquitetónico de qualidade. Concebido com base na 'unidade de habitação' de Le Corbusier, localizava os equipamentos de apoio à habitação no piso intermediário, entretanto não aprovado pela Câmara Municipal de Lisboa; e os terceiros estruturam pequenos espaços de recreio, formalizando lugares de qualidade urbana estimada. A partir deste espaço, tem-se acesso a outra via automóvel cujas características – largura do passeio, presença de arborização, distância do parque automóvel e proximidade à escola secundária -, convida ao uso das esplanadas aí instaladas.

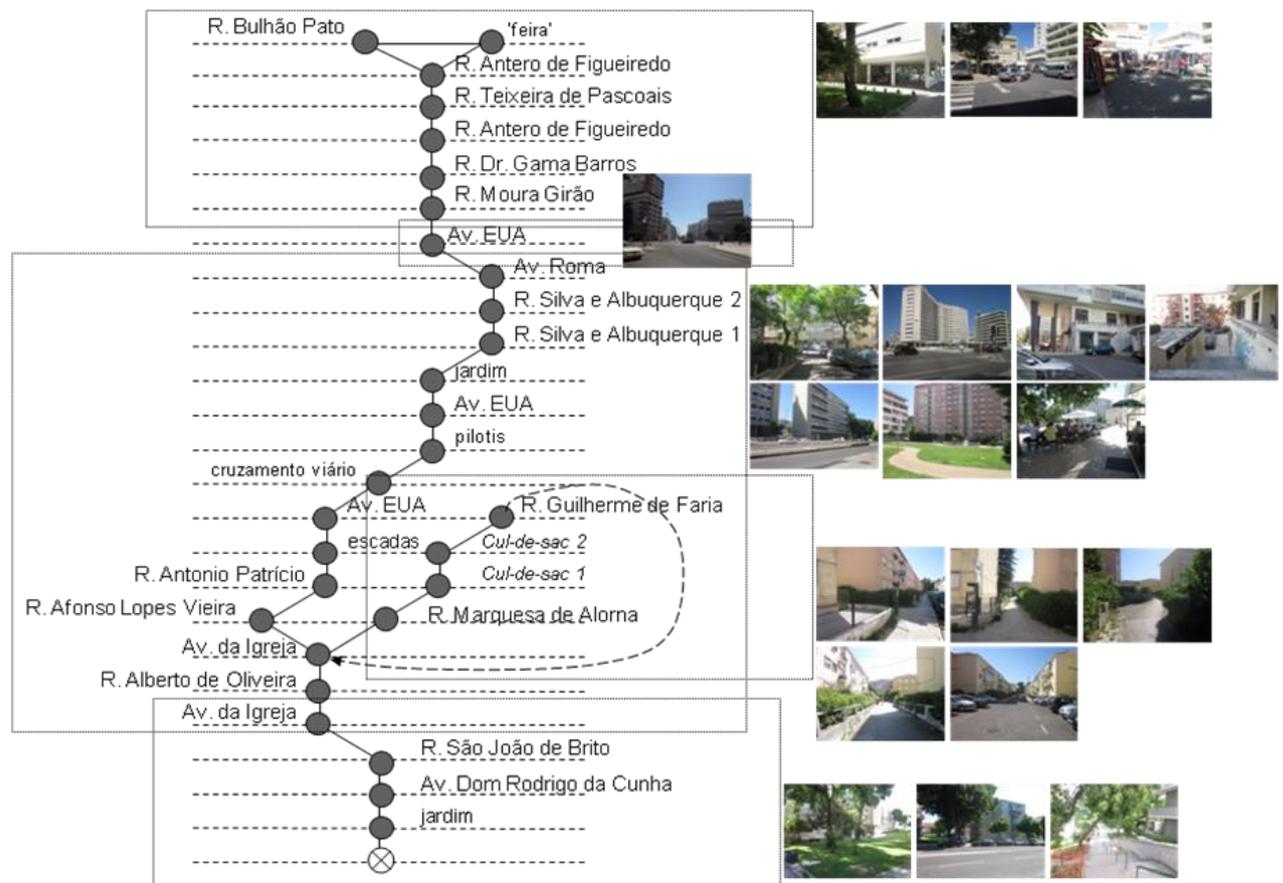


Figura 4: Grafo dos 'cinco caminhos' com indicação das sequências visuais urbanas

Caminho 5

A partir da Avenida EUA passa-se por três mudanças de direção para ter acesso ao *Bairro das Estacas* (1949) de Formozinho Sanchez e Rui Athoughia.

Conhecido com *Bairro das Estacas*, é marcado pela influência da moderna arquitectura brasileira, tendo sido premiado na Bienal de São Paulo de 1954, recebendo no mesmo ano, o Prémio Municipal de Arquitetura em Lisboa. O conjunto rompe com a unidade morfológica do 'quarteirão' implantando os blocos sobre pilotis (estacas) perpendicularmente ao eixo viário principal. Aí percorrem-se 'vias' de acesso aos 'blocos' de três pisos sob *pilotis* implantados perpendicularmente aos eixos viários. Os projetos dos blocos que isolam conjunto apresentam o piso térreo ocupado pelo comércio. No espaço central do estacionamento é frequente a presença da feira ambulante, conferindo ao espaço características de comunidade que ao se apropriar desse espaço, transforma-o num grande local de convívio, afastando os automóveis.

Sinais exteriores de uso e apropriação dos caminhos modernos

Os diferentes percursos aqui assinalados informam sobre um plano urbano previamente estabelecido, onde analogamente à uma regularidade geométrica a massa edificada, de quando em quando, cria formas distintas, assim recusando a monotonia. Ao longo dos percursos é-nos proporcionada uma regularidade pausada por uma diferenciação volumétrica e de densidade construtiva, como no que respeita à linguagem arquitectónica utilizada.

Todavia, o uso e apropriação o espaço confere outros tipos de diferenciação que se inscrevem na regularidade, não necessariamente seguindo o ritmo com que a diversidade edificada se manifesta. Estas diferenças introduzem formas singulares de intervenção do social no espaço previamente arquitectado. Dir-se-ia, a partida, que estamos perante irregularidades não previstas no plano nem tão pouco no desenho dos edifícios.

Contudo, o que se faz curioso observar é que, paralelamente ao facto das especificidades encontradas e que aludem a uma apropriação personalizada dos contextos, a pluralidade das formas de organização social do espaço não é, de todo, alheia a um conjunto de situações que se definem de modo a poderem ser topologicamente percebidas, já que inferem determinadas regularidades, assim aludindo à uma possibilidade antropológica de associação com uma topologia humana do espaço (Bonnin, 2007).

Em paralelo às diferenças detectadas, existem determinadas situações que ao longo dos cinco caminhos percorridos podem ser lidas como comuns. Isto é, a par das dissemelhanças com que determinadas apropriações do espaço se realizam – e que, em síntese, podem ser exemplificadas na qualidade de materiais utilizados e na sua cor, no tipo e densidade de vegetação e construção nos logradouros privados, entre outros aspectos – observam-se regularidades. Tais regularidades são, por exemplo, notórias na criação de elementos de demarcação de fronteiras entre os espaços privados e públicos, dando-se estas delimitações numa repetição de tentativas de diferenciação das janelas, varandas e cercas. Estas delimitações inferem ainda uma estética personalizada das fronteiras entre privado e público, criando espaços semi-públicos (Menezes, 2011) – sendo uns mais opacos (através de cortinados cerrados, vegetação mais densificada e/ou da construção de pequenos

módulos nos logradouros que, por exemplo, servem como despensa, garagem, compartimento de serviço ou para apoio a jardinagem) ou mais transparentes (através do recurso a cortinados rendados, cercas quase que simbólicas já que pouco densas e materialmente construídas, plantas em vasos ou apenas flores isoladas, relva, etc.).

Ao longo dos caminhos percorridos, os passeios e ruas pedonais podem ser mais ‘domesticados’ através da ocupação de elementos associados ao espaço da casa (cadeiras, bancos, vasos de flores) ou mesmo através de pessoas vestidas como se estivessem em casa (com pijamas, roupas informais, etc.). Mas quando de ruas com uma maior presença da circulação automóvel tal ‘domesticidade’ parece se deter à proximidade da casa, do edifício, ou eventualmente ganha uma outra forma, como por exemplo, quando numa malha em que existem serviços de frequência pública – por exemplo: uma escola, um cinema, um café ou *snack bar*. Nestes casos, os passeios são ocupados pelos frequentadores do serviço, eventualmente, por uma ou outra esplanada que se ocupa deste local, um ou outro café ou loja de doces, atraindo indivíduos que identificam determinados signos e características em comum desse modo criando um “pedaço” no espaço (Magnani, 1998, 2000, 2000^a; Menezes, 2009, 2010). Por exemplo, se estudantes, são normalmente adolescentes, com *jeans* e *t-shirt*, encontrando-se a fumar, a namorar, a falar no telemóvel, a jogar cartas, a trocar cromos ou apenas a conversar com os amigos.

Pontualmente a regularidade de um conjunto edificado pode ser interrompida por actividades que não fazem parte da rotina quotidiana, mas sim de um tempo rotativo como é o caso da feira ou mercado de rua.

Embora determinadas práticas, comportamentos e formas de uso e apropriação do espaço detenham comunalidades que viabilizam o seu agrupamento e classificação, a inscrição das mesmas no espaço confere movimento e ritmo, mesmo quando estamos perante de partes mais monótonas e/ou regulares do espaço organizado e propositadamente delineado.

Um outro aspecto que importa salientar nos caminhos percorridos é que a rua está viva, de certo modo contrariando a alusão de uma arquitetura de feição

modernista que destituía a rua do seu papel social. Nesta óptica, importa destacar que a 'rua viva' tem correlação com a apropriação social que dela é feita nos seus diferentes e desiguais modos de manifestação, assim criando movimento e vivacidade.



Figura 5: Sinais de apropriação dos 'caminhos'

James Holston (1993) na sua análise da cidade modernista, refere-se a «morte» do espaço público urbano tradicional no projecto levado a cabo com a construção da cidade de cunho modernista que é Brasília. Neste sentido, o autor salienta a influência do poder político na definição, organização e controlo do espaço, e desenvolve uma crítica severa da concepção modernista de planeamento urbano, na medida que o projecto de Brasília ampliou ainda mais alguns dos efeitos de uma sociedade desigualitária como é a brasileira. Mas o autor, também chama a atenção para o facto das intenções originais do projecto implementado nessa cidade terem sido invertidas nas formas e modos como os espaços públicos foram apropriados.

Ainda a propósito da relação entre o desenho físico do espaço e a sua respectiva apropriação social, Conan (1992) desenvolveu uma interessante

reflexão acerca de como uma determinada comunidade recriou o espaço público do seu bairro, inicialmente um espaço problemático e incaracterístico, revalorizando-o. O autor também observou que tal apropriação do espaço influenciou um determinado projectista que, num outro projecto, procurou levar em consideração as transformações no espaço público implementadas pelos habitantes. Para o autor é importante pensar-se o espaço público como um espaço de negociação e não como algo imposto pelo projectista ou pelo poder estatal. Aqui tem ainda interesse recuperar Boundon (1992) quando faz referência à objectivação do projecto de arquitectura na realidade e à sua relação com a ideia de projecto social, onde muito fica por explorar ou projectar.

Conclusão

O Bairro de Alvalade foi concebido de modo a seguir determinados princípios e critérios de planeamento, bem como de modo a responder uma necessidade social de habitação para pessoas com menos recursos.

Com base no estudo do bairro procurou-se esboçar a evolução das regras de organização e de uso dos seus espaços, incidindo na estrutura de deslocamento delimitada por vias de circulação e edificações. Uma leitura sobre o modo como estes espaços são apreendidos foi feita por meio do registro topológico dos caminhos modernos traçados no bairro. Estes caminhos abrangeram diferentes padrões morfológicos presentes em Alvalade que associam características da cidade tradicional (edificado contínuo e homogéneo) e moderna (bloco sobre pilotis). Permitem alternativas de trajetos e possibilidades de atravessamentos do contínuo edificado. Ou seja, estando presentes as características morfológicas modernas o movimento é feito sobre os pilotis, mas também nas ruas edificadas com o piso térreo construído identificaram-se eixos de movimento pedonal por meio das passagens dissimuladas existentes. São diferentes tipos de caminhos do 'moderno'.

As suas características espaciais e de topologia humana, permitiram identificar espaços intervencionados e usados pelos grupos residentes, mas apropriado também por visitantes, trabalhadores e usuários dos serviços/comércio local. Em ambos os casos verificou-se a identificação das pessoas com os estes

espaços do habitar marcados pela sua manutenção cuidada e de ações pontuais de vandalismo.

A identificação de uma topologia humana do espaço permite observar determinados aspectos e práticas que são regularmente accionados no âmbito do uso e da apropriação dos espaços. O interesse desta identificação resulta do facto de se conseguir detectar aqueles elementos do espaço construído que mais facilmente são intervencionados pelos indivíduos e grupos, alterando uma ordem espacial previamente estabelecida (Holston, 1993).

A observação e a identificação de uma topologia humana do espaço permitiu inferir que existem determinados espaços, previamente organizado, que são mais intervencionados pelas pessoas do que outros – a demarcação simbólica entre público, privado e semi-privado (a cerca, a vegetação, o tipo de cortinado, o tipo de janela, a criação de marquises ou de muros diferenciados nas varandas, entre outros aspectos). Tal faz-nos pensar que o reconhecimento destas práticas mais correntes na apropriação de determinados campos do espaço, poderiam ser elementos a serem considerados no âmbito da planificação e projecto de novos espaços residenciais. Quem sabe deixando a um potencial morador a opção de escolha (eventualmente num leque predeterminado de opções) de determinados materiais ou mesmo formas de definição e demarcação de certas zonas, garantido deste modo, ainda no processo de concepção do espaço, a existência de movimento e participação social (Conan, 1982; Boudon, 1992). Quem sabe, tal poderia se uma das garantias para a manutenção de determinados contextos habitacionais, bem como de aumento da satisfação e bem-estar de potenciais habitantes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACSELRAD, Henri (Org.) (2001). *A Duração das Cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas*. Coleção Espaços do Desenvolvimento, DP&A Editora, Rio de Janeiro.

ALBUQUERQUE, L. (s/d) *Cidade Sustentável*. <http://www.confex.org.br> (download em 2004).

BONNIN, Philippe (2007). “Notes pour un abrégé de topologie humaine”. In VILLANOVA, Roselyne. *Conjuguer la Ville*. L’Harmattan: Paris, pp.281-300.

BOUDON, Philippe (1992). “Project architectural et projet acrchitecturologique”; in *Le Projet – Un défi nécessaire face à une société sans projet*; Éditions l’Harmattan, Paris

- CONAM, Michel (1992). "Negotiating public space"; in Arch. & Behavior; Vol. 8, n.º 1, pp.11-22.
- HOLSTON, James (1982). "A linguagem das ruas: o discurso político em dois modelos de urbanismo"; in Anuário Antropológico, n.º 80, Edições UFC, Tempo Brasileiro, Rio de Janeiro, pp. 151-183.
- HOLSTON, James (1993). *A Cidade Modernista – Uma Crítica de Brasília e sua Utopia*; Companhia de Letras, São Paulo.
- KOHLSDORF, Maria Elaine (1986). *Manual de Técnicas de Apreensão do Espaço Urbano*, Editora UnB, Textos Universitários, PROED, Brasília.
- LYNCH, Kevin (1989). *The Image of the city*. Massachusetts Institute of Technology, 1960. Versão consultada 'A Imagem da Cidade' Edições 70, Lisboa.
- MAGNANI, José G. Cantor (1998). *Festa no Pedaco: Cultura Popular e Lazer na Cidade*; 2ª ed., Editora HUCITEC, São Paulo
- MAGNANI, José G. Cantor (2000). "Rua, símbolo e suporte da experiência urbana"; in <http://www.aguaforte.com/antropologia/Rua.htm>
- MAGNANI, José G. Cantor (2000ª). "Quando o campo é a cidade: fazendo antropologia na metrópole"; in MAGNANI, José G. Cantor, TORRES, Lilian de Lucca (org.), *Na Metrópole – Textos de Antropologia Urbana*; 2ª ed., EDUSP, São Paulo, pp. 12-53
- MENEZES, M. (2009). Espaço: Uso, Apropriação e Representação. Relatório 428/2009. LNEC: Lisboa.
- MENEZES, M. (2010). Ser urbano em espaço público: Captar a (in)visibilidade das práticas de (in)sustentabilidade urbana. In Gomes, M.F.; Barbosa, M. J. *Cidade e Sustentabilidade: Mecanismos de Controle e Resistência*. Terra Vermelha: Rio de Janeiro, pp. 41-58.
- MENEZES, M. (2011). A paisagem urbana à luz da relação entre espaços privados e públicos: o caso dos bairros históricos de Lisboa. *ANPUR*, Rio de Janeiro, 21p.
- RAMOS, T. L. B. & MATOS, M. C. (2006). "Os Conjuntos 'Franja' de Lisboa: explorando a sua função cidadina de sustentabilidade e identidade" in *Seminário Internacional NUTAU - Núcleo de Pesquisa em Tecnologia da Arquitectura e Urbanismo*, Anais CD-Rom, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- RAMOS, T. L. B. (2005). "Inovações e permanências no desenho da cidade: escalas de intervenção e formas urbanas do habitar moderno em Portugal" in *XI ENA da ANPUR. Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*, Poster, CD-Rom, Salvador, Bahia, 2005. Disponível em <http://www.anpur.org.br/anais/ena11/521p.pdf>