



UNIVERSIDADE DA BEIRA INTERIOR
Engenharia

Proposta de Requalificação Urbana na Frente de Mar em São Vicente (Madeira)

Catarina Raquel Oliveira Garcês

Tese para obtenção do Grau de Mestre em
Arquitetura
(ciclo de estudos integrado)

Orientador: Prof.^a Doutora Ana Lúcia Virtudes

Covilhã, outubro de 2017

Agradecimentos

Mediante a conclusão do meu percurso académico, não poderei deixar de agradecer a todos aqueles que direta ou indiretamente me ajudaram e apoiaram à realização do presente trabalho.

À minha orientadora Prof. Dra. Ana Lídia Virtudes, pelo tempo que dispôs ao me orientar, por confiar na minha competência e por acreditar na realização do presente trabalho.

Aos docentes da UBI, que contribuíram para a minha formação profissional.

Ao Pedro Ferraz, pelo apoio incondicional, pela paciência sem limite e pela força transmitida para a conclusão desta etapa.

Ao meu grande amigo Nuno Lopes, aos restantes colegas e amigos, Mariana, Catarina Gavina, Diana, às Moçoilas, e a todos os meus colegas e amigos, um muito obrigado pelos momentos bons e menos bons partilhados.

Há minha companheira de “viagem”, a quem eu endereço o meu agradecimento especial, por todos os momentos que partilhamos juntas. Sem dúvida alguma que sem a tua amizade eu não teria conseguido chegar tão longe. A ti devo muito estar a concluir esta etapa hoje, e por isso e muito mais, o meu mais sincero obrigado, Filipa Pinto.

O último e o mais sentido, até porque não poderia deixar de salientar que nada do que conquistei até hoje seria possível sem a colaboração e o apoio incondicional dos meus pais, Clárisse Garcês e Paulo Garcês, por nunca terem deixado de acreditar em mim, por me terem levantado sempre que tropecei na vida. Agradeço-vos do fundo do meu coração.

Resumo

O objeto de estudo desta dissertação é a Frente de Mar de São Vicente, na ilha da Madeira. A malha urbana da vila de São Vicente, desenvolve-se ao longo de um vale montanhoso, sendo um local muito procurado para o lazer quer dos seus residentes, quer dos visitantes. A atratividade deste local deve-se, entre outros fatores, às suas verdejantes paisagens montanhosas, que promovem passeios a pé pelo interior da Laurissilva, e que invadem graciosamente as linhas de água, ribeirinha e mar, sendo parte integrante da paisagem das praias naturais. Os pontos turísticos como as grutas de São Vicente, os miradouros, o património histórico e cultural, a prática de inúmeros desportos radicais, escassos na restante região, são fatores que aumentam a procura deste local, aliados à calma e tranquilidade de um ambiente ainda rural e único.

Designada por “*Capital da Costa Norte*” da ilha, esta vila desde há muito que tem vindo a ser alvo por parte do Município, de investimentos no sector do desenvolvimento urbanístico. Contudo, a sua frente de mar continua esquecida e necessita, com alguma urgência, de uma requalificação.

Neste contexto, esta dissertação tem como objetivo, elaborar um projeto de requalificação urbana na Frente de Mar em São Vicente, tendo por base a integração do pré-existente com a uma nova proposta de desenho urbano. Desta forma, será possível dar continuidade á linhas articuladoras das vias rodoviárias e pedonais, mantendo os seus espaços públicos, e reconverter um espaço da área de estudo no qual foi apurado forte potencial económico e dinamizador, local. Será implementado um conjunto edificado de uso coletivo, no apoio direto a toda a costa norte que atualmente se encontra carenciada de qualquer tipo de apoios deste género, nas suas proximidades. A proposta aparece como resposta ao levantamento in situ, dos aspetos negativos e positivos, aliados às carências e exigências da população.

Assim sendo é apresentado uma proposta urbanística juntamente com um plano de melhoramento de toda a zona de estudo, de modo a cumprir com as exigências populacionais e turísticas, que é uma atividade em grande expansão um pouco por toda a região, na valorização e divulgação da imagem da Vila de São Vicente.

Palavras-chave

Requalificação Urbana; Espaço Público; Frente de Mar; ilha da Madeira; São Vicente (Madeira).

Abstract

The object study of this dissertation is the Sea Front of São Vicente, in Madeira Islands. The urban network of the town of São Vicente, developed along a mountainous valley, is a very sought place for leisure, by residents and visitors. The attractiveness of this place is due, among other factors, to its verdant mountainous landscapes, allowing walking tours through the Laurissilva Forest, that extends to the sea front, invading the natural beaches and consequently, promoting an image of indescribable contact with nature. The sights such as São Vicente's Caves, the viewpoints, the historical and cultural heritage, the practice of numerous extreme sports, scarce in the rest of the region, are factors that increase the demand for this place, allied with the calm and tranquility of a rural and unique environment.

Designated as the "Capital of the North Coast" of the island, this village has long been targeted by the Municipality for investments in the urban development sector. However, its sea front remains obsolete and needs, with urgency, a requalification.

In this context, this dissertation aims to elaborate a project of urban requalification in São Vicente Sea Front, based on the integration of the pre-existing with the new proposal of urban design. Thus, become possible the continuity of the articulation of road lines and footpaths, maintaining their public spaces, and reuse an area of implementation in which is recognized a strong and dynamic economic potential. It will be implemented a building set of collective use, in direct support to the entire northern coast that currently is in need of this kind of support, in its vicinity. The proposal appears as a response to the in situ survey of the negative and positive aspects, together with the needs and demands of the population.

Keywords

Urban Requalification, Public Space; Sea Front, Madeira Island, São Vicente (Madeira)

Índice

Capítulo 1 - Introdução.....	1
1.1 Relevância da temática.....	1
1.2 Objetivos.....	1
1.3 Metodologias.....	2
1.4 Estrutura.....	3
1.5 Estado da Arte.....	3
Capítulo 2 - Cidades de Frentes de Água.....	5
2.1 Origem e evolução (Breve)	5
2.2 Reversões urbanísticas em cidades de frente de água.....	8
2.2.1 Vazios urbanos.....	9
2.2.2 Valorização do espaço público.....	11
2.2.3 Sucesso das Reversões	14
2.2.4 Impacto das reversões em cidades de frente de água.....	16
a) Urbanístico.....	16
b) Económico.....	16
c) Social.....	16
Capítulo 3 - Breve desenvolvimento urbanístico da Ilha da Madeira.....	19
3.1 Contextualização histórica da Ilha da Madeira.....	19
3.2 Demografia e crescimento populacional.....	23
3.3 Expansão urbanística na Ilha da Madeira: Breve síntese.....	25
3.3.1 Breve relação entre o Meio Urbano e Rural.....	29
3.4 Rede Urbana Regional: regime do uso do solo.....	31
a) Classificação e reclassificação do solo.....	31
b) Organização administrativa.....	32
Capítulo 4 - Caracterização da área de estudo: Frentes de mar e Frente ribeirinha de São Vicente.....	35
4.1 Caracterização da área de estudo.....	35
4.1.1 Análise da envolvente próxima da área de estudo.....	38
4.1.2 Análise da área de estudo.....	45
4.2 Diagnóstico urbanístico.....	52
4.2.1 Zona do Calhau.....	54
4.2.2 Zona de equipamentos.....	56
4.3 Enquadramento no Plano Diretor Municipal de São Vicente	57
4.3.1 Usos do Solo.....	57
4.3.2 Condicionantes.....	58
Capítulo 5 - Memória descritiva e Justificativa da Proposta de Requalificação da Frente de Mar de São Vicente.....	61
5.1 Descrição geral da proposta urbanística.....	61

5.1.1	Infraestruturas.....	63
5.1.2	Zona do Calhau: Frente de mar.....	64
5.1.3	Zona de equipamentos: Frente ribeirinha.....	70
Capítulo 6 - Conclusão.....		75
Bibliografia.....		79
	Webgrafia.....	80
Anexos.....		83

Lista de Figuras

Fig.1 : Marselha em 1575	6
Fig.2: Cidades de Antuérpia em 1897	6
Fig.3: Esquema de Pólis. Grécia Antiga	6
Fig.4: Figura 4: Evolução do crescimento da cidade em relação às suas margens segundo Chaline 1994	7
Fig.5: Frente de mar de Baltimore (EUA).....	9
Fig. 6: Frente de mar de Boston (EUA).....	9
Fig. 7: Vista aérea, Docklands (Londres)	10
Fig. 8: Exemplo da articulação da circulação em cidades de frentes de mar. Esquiço. Base a cidade do Funchal.....	12
Fig.9: Exemplo da articulação entre circulação e praças ou largos nas cidades de frentes de mar. Esquiço. Base a cidade do Funchal.	13
Fig.10: Exemplo da articulação entre circulação e praças ou largos e espaços verdes nas cidades de frentes de mar. Esquiço. Base a cidade do Funchal.	13
Fig.11 -Porto Velho, Moll de la Fusta, Barcelona	15
Fig.12 - Porto Olímpico, Barcelona	15
Fig.13: Esquema da Localização Geográfica do Arquipélago da Madeira	19
Fig.14: Encosta Oeste da Cidade do Funchal, 1934.....	20
Fig.15: Encosta Oeste da Cidade do Funchal, 2013.....	20
Fig.16: Mapa da ilha da Madeira	21
Fig.17: Frente Mara Sul, do Concelho da Ribeira Brava.....	21
Fig.18: Frente Mar a Norte, do Concelho de São Vicente	21
Fig.19: Geografia histórica das capitânias do Funchal e de Machico, segundo a divisão real de Zarco e Tristão e a imaginária do Infante D. Henrique	22
Fig.20: Encosta da Cidade do Funchal, Vista do Porto. Ano de 1900.	26
Fig.21: Encosta da Cidade do Funchal, Vista do Porto, atualmente.	26
Fig.22: Sítio do Rosário, São Vicente	26
Fig.23: Sítio das Feiteiras de Cima, São Vicente	26
Fig.24: Freguesia da Boaventura, São Vicente	26
Fig.25: Devastação do dilúvio de 2010, Sítio do Trapiche, Concelho do Funchal.	27
Fig.26: Devastação do dilúvio de 2010, Concelho da Ribeira Brava, Madeira.	27
Fig.27: Devastação do dilúvio de 2010, Concelho da Ribeira Brava, Madeira.	27
Fig.28: Zonas Aldas da Cidade do Funchal.	28
Fig.29: Curral da Freiras.....	28
Fig.30: Vale de São Vicente.....	28
Fig.31: Zona velha da Cidade do Funchal.	30
Fig.32: Mercado Municipal dos Lavradores, Funchal.....	30

Fig.33: Lombo das Fajãs, Concelho de São Vicente.	30
Fig.34: Seixal, Concelho do Porto Moniz	30
Fig.35: Demografia na Ilha da madeira, com base nos dados do INE de 2011.	33
Fig.36: Localização Geográfica da Área em Estudo. Delimitação do Perímetro da Proposta	35
Fig. 37: Planta de Caracterização: Localização da Área de estudo.....	36
Fig. 38: Fajãs de S. Vicente.....	37
Fig. 39: Diques do vale de S. Vicente	37
Fig. 40: Vista Área da Frende de Mar de São Vicente	37
Fig. 41: Planta de Caracterização: Corte AA', pré-existente	38
Fig. 42: Planta de Caracterização: Corte BB', pré-existente	38
Fig. 43: Planta de Caracterização: Envolvência Próxima. Identificação dos Espaços	39
Fig. 44: Vista da Vila de São Vicente. Centro Histórico da Vila de São Vicente	40
Fig. 45: Aspetos da Vila de S. Vicente(1).....	40
Fig. 46: Aspetos da Vila de S. Vicente(2).....	40
Fig. 47: Vista da Vila de São Vicente. Igreja Matriz de São Vicente	40
Fig. 48: A Capelinha de S. Vicente	41
Fig. 49: Postal da coleção Manuel Olim Perestrelo	41
Fig. 50: Postal da coleção Bazar do Povo	41
Fig. 51: A Capelinha de S. Vicente. 1983.....	41
Fig. 52: A Capelinha de S. Vicente. 2015.....	41
Fig. 53: Planta de Caracterização: Levantamento por Piso dos Edifícios na Envolvência Próxima à área de Estudo, incluindo a área de estudo	42
Fig.54: Rede Expresso da vila de São Vicente	43
Fig.55: Grutas e Centro de Vulcanismo de São Vicente.....	43
Fig.56: Parque Municipal de São Vicente	43
Fig.57: Parque Urbano de São Vicente.....	43
Fig.58: Parque Urbano de São Vicente.....	43
Fig.59: Parque Urbano de São Vicente.....	43
Fig. 60: Planta de Caracterização: Espaços Verdes e Espaços de uso coletivo	44
Fig. 61: Planta de Caracterização: Identificação das vias e serviços de transporte coletivo.....	45
Fig.62: Planta de Caracterização: Planta de localização e subdivisão da área de estudo	45
Fig. 63: Planta de Caracterização: Edificação por atividade	46
Fig. 64: Planta de Caracterização: Alçado Norte	47
Fig. 65: Levantamento Fotográfico da frente de mar de São Vicente: Fachadas	47
Fig.66: Levantamento Fotográfico da frente de mar de São Vicente: Edifício Praia Mar, alojamento local	47
Fig.67: Levantamento Fotográfico da frente de mar de São Vicente: Edifício Quebra-Mar, Restauração	47

Fig. 68: Planta de Caracterização: Infraestruturas na Zona do Calhau	48
Fig. 69: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona do Calhau - Acessibilidades e estacionamento	48
Fig. 70: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona do Calhau - Acessibilidades e estacionamento (2)	48
Fig. 71: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona do Calhau - Acessibilidades e estacionamento (3)	48
Fig. 72: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona do Calhau - Acessibilidades e estacionamento (4)	48
Fig.73: Planta de Caracterização: Edificação por atividade - zona de equipamentos.....	49
Fig. 74: Planta de Caracterização: Alçado Nascente	50
Fig. 75: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos. Taberna de S.V, restauração e equipamento.....	50
Fig. 76: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos. Armazéns da CMSV, equipamento.	50
Fig. 77: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos. Estação de Camionagem, comércio e equipamento.....	50
Fig. 78: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos. Restauração/Café.	50
Fig. 79: Planta de Caracterização: Infraestruturas. Zona de equipamentos	50
Fig. 80: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos. Acessibilidades - Estrada Regional 104 (1)	51
Fig. 81: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos. Acessibilidades - Estrada Regional 104 (2)	51
Fig. 82: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos. Acessibilidades - Estrada Regional 104 (3)	51
Fig. 83: Levantamento fotográfico da frente de mar de São Vicente: Zona de equipamentos de estacionamento	51
Fig. 84: Planta de Caracterização: Espaços Verdes.....	52
Fig. 85: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos. Parque Urbano (1).	52
Fig. 86: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos. Parque Urbano (2).	52
Fig. 87: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos. Parque Urbano (3)	52
Fig. 88: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona do Calhau - Acesso à praia	55
Fig. 89: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona do Calhau - Esplanadas	55

Fig. 90: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona do Calhau - ligação entre passeio e praia	55
Fig. 91: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona do Calhau - Esplanadas (2)	55
Fig. 92: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos - Vista da ponte pedonal para a capelinha de São Vicente	56
Fig. 93: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Percurso do parque urbano.....	56
Fig.94: Limite da área de intervenção sobre o extrato da planta de ordenamento do PDMSV.....	58
Fig.95: Limite da área de intervenção sobre o extrato da planta de condicionantes do PDMSV.....	59
Fig. 96: Planta de proposta: Intervenção Urbana. Global	62
Fig. 97: Planta esquemática: Zona do Calhau - Infraestrutura	65
Fig. 98: Planta esquemática: Zona do Calhau - Rede Viária	66
Fig. 99: Planta esquemática: Zona do Calhau - Circulação pedonal.....	67
Fig. 100: Planta esquemática: Zona do Calhau - Estacionamento	67
Fig. 101: Planta esquemática: Zona do Calhau - Ciclovia	68
Fig. 102: Planta esquemática: Zona do Calhau - Vegetação	69
Fig. 103: Pré-dimensionamento do equipamento para suporte de bicicletas.....	70
Fig. 104: Pré-dimensionamento do equipamento para suporte de bicicletas (2)	70
Fig.105: Alçado Norte. Frente Mar	70
Fig. 106: Planta esquemática: Zona de Equipamento. Pré-existente	71
Fig. 107: Planta esquemática: Zona de Equipamento . Implantação da Proposta	72
Fig. 108: Planta esquemática: Zona de Equipamento. Rede Viária.....	72
Fig. 109: Planta esquemática: Zona de Equipamento. Edificação proposta	73

Lista de Tabelas

Tabela 1: Resumo da tabela, Evolução da população no arquipélago da madeira, 1864-2011	24
Tabela 2: Envolvente Próxima e Área de Estudo	39
Tabela 3: Dados Gerais da Área de Estudo	46
Tabela 4: Dados da Área de Estudo: Zona do Calhau.....	46
Tabela 5: Dados da Área de Estudo: Zona de Equipamentos.....	49
Tabela 6: Aspetos positivos, negativos e proposta da Área de Estudo	53
Tabela 7: Dados das Áreas da Zona do Calhau.....	65
Tabela 8: Dados das Áreas da Zona de Equipamentos.....	71
Tabela 9: Dados dos Edifícios	74
Tabela 10: Áreas e Atividades	87

Lista de Acrónimos

PDM	Plano Diretor Municipal
RAM	Região Autónoma da Madeira
INE	Instituto Nacional de estatística
ER101	Estrada Regional 101
ER104	Estrada Regional 104
VE 4	Via expresso 4

Capítulo 1 - Introdução

1.1 Relevância da temática

As frentes de água das cidades, são zonas que apresentam um imenso potencial relativamente à capacidade de dinamizar a malha urbana, contando ainda com a mais valia que conferem à paisagem. São o elemento de ligação entre as duas margens ou entre o mar e a terra e contribuem para conferir continuidade ao desenvolvimento da malha urbana existente, complementando assim, a vida diária da comunidade.

Referente ao local de estudo, poder-se-á referir que um pouco por toda a ilha da Madeira, é notável o desenvolvimento urbano e populacional que ao longo dos últimos tempos todos os concelhos e freguesias têm sofrido. Mas ainda assim, existem locais de grande interesse que têm inúmeras carências, tanto a nível social como a nível urbano.

A escolha deste tema surge por diversos motivos, sobretudo de carácter social e comunitário. O interesse advém da tentativa de refletir sobre as zonas urbanas de baixa densidade, como a vila de São Vicente, nas suas ligações às frentes de mar, em territórios que preservam ainda uma forte influência rural.

É neste contexto, que surge um especial interesse na elaboração desta dissertação, de modo a que possa servir de inspiração para solucionar os problemas que a área de estudo escolhida apresenta. Nomeadamente, no sentido de requalificar a sua frente de mar, salvaguardando os edifícios devolutos, que são de especial interesse visual e histórico.

1.2 Objetivos

Esta dissertação tem como objetivo principal elaborar uma proposta de desenho urbano para a frente de mar da vila de São vicente. Na base do êxito da requalificação urbana, este projeto visa qualificar os espaços públicos, com proposta de um novo edificado, assente nas necessidades da população local e das envolvências próximas, integrando uma nova infraestrutura para a frente de mar, alargando significativamente no sentido à linha de água e dando continuidade ao pré-existente compreendido entre o centro histórico da vila e a marginal, com o intuito de consolidar todo este espaço, numa potencia económica, social e cultural.

Para o êxito desta proposta, foi necessário recorrer a uma pesquisa exaustiva sobre a temática, frentes de mar, e que influências acarreta na evolução dos centros urbanos, analisando casos piloto de cidades mundiais e metodologias utilizadas ao nível do sucesso da sua requalificação urbana na frente de mar, assim como a análise da evolução de todo o

território do arquipélago, e enquadramento da área de estudo nos instrumentos de gestão territorial de São Vicente que determinará o uso adequado para o local.

Assim sendo, pretende-se com esta dissertação obter uma proposta de reabilitação urbana que reúna os aspetos essenciais à adequação das carências locais, de forma a proporcionar à população residente e visitante, pleno usufruto do local.

1.3 Metodologias

A metodologia seguida para esta dissertação abrange quatro fases:

1ª Pesquisa Bibliográfica

2ª Análise de Cidades de Frentes de Água

3ª Levantamento “in loco”, caracterização e análise da área de estudo.

4ª Elaboração da proposta

Na primeira fase, a pesquisa bibliográfica, recorre-se a bibliotecas e arquivos documentais (regionais e locais), como também dos arquivos disponíveis online para melhor compreender a origem e evolução das cidades de frente de água, bem como as cidades da Região Autónoma da Madeira.

Na segunda fase será realizada uma análise de intervenção urbanística em frentes de mar, como o seu significado e relevância nas sociedades atuais. Esta análise pretende contribuir para informar e definir a proposta de requalificação da frente de mar de São Vicente.

Pretende-se numa terceira fase, proceder ao levantamento in loco da área de estudo, definir o seu estado atual bem como proceder à sua caracterização. Ainda nesta fase efetuar-se-á o diagnóstico urbanístico dos problemas existentes, de modo a que possam ser minorados na proposta de projeto, e das potencialidades que deverão ser valorizadas no desenho urbano.

Na quarta fase, será proposto o projeto de reabilitação urbana com o objetivo de apresentar medidas projetuais de desenho urbano ao nível dos espaços públicos.

Pretende-se com este projeto tornar este espaço mais apelativo e convidativo para turistas e residentes, reforçando a continuidade urbana entre a presença do mar e o restante aglomerado urbano.

1.4 Estrutura

Poder-se-á considerar que esta dissertação se encontra organizada em duas partes fundamentais. A primeira parte, correspondente ao Capítulo 2 - Frente de água, tem como objetivo compreender a importância e a evolução das frentes de água nas cidades, bem como analisar casos-piloto da reabilitação urbana de frentes de mar. Visa identificar e sistematizar as principais ações e medidas projetuais levadas a efeito e o seu contributo na resolução dos problemas que caracterizavam estas áreas de estudo, de modo a que possam ser aplicadas no projeto urbanístico no âmbito desta dissertação. Este capítulo é entendido como a base introdutória ou prévia necessária ao conhecimento e aprofundamento da temática em análise.

1.5 Estado da Arte

A requalificação urbana das frentes de água em geral, em particular das frentes de mar, na sua ligação aos espaços urbanos é um assunto que tem vindo a suscitar interesse crescente, nomeadamente desde finais do século XX. Quer os arquitetos quer os urbanistas têm vindo a definir soluções aos problemas urbanos que se relacionem com os portos e com o abandono dos espaços industriais, que tradicionalmente os caracterizava. Com o passar do tempo, foram surgindo nas últimas décadas, diversas referências bibliográficas nesta matéria, que debatem os projetos de intervenção urbanística em frentes de mar, os seus sucessos e insucessos, bem como os impactos sociais e urbanos que daí advém.

No caso particular da ilha da Madeira, Violante Saramago Matos, em “A História num Instante” (2012), alerta para a história de factos marcantes, como o aluvião que inundou grande parte da ilha em fevereiro de 2010 e as suas consequências nas alterações das paisagens locais. Este trabalho, que é dedicado às zonas mais afetadas pela referida catástrofe natural, resulta numa reflexão sobre as realidades territoriais, incluindo da frente de mar e erros que foram sendo cometidos nos modos como foram sendo abordados. A autora indica ainda algumas soluções para que esses mesmos problemas não se venham a repetir.

Nuno Portas, em “Cidades e Frentes de Água” (1998), apresenta um conjunto de casos de estudo de grande interesse na temática da recuperação das frentes de água em geral, através da elaboração de projetos que considera inovadores em algumas cidades portuárias.

Vítor Matias Ferreira e Francesco Indovina em “A Cidade da Expo'98” (1999), referem-se ao caso particular da requalificação urbanística desta frente de água na cidade de Lisboa, materializada através da oportunidade que constituiu a realização da exposição universal. Os autores abordam a forma como a cidade de Lisboa serviu de exemplo para refletir sobre a questão das frentes de água, a partir da realização da Expo'98. Esta obra reúne um conjunto de artigos de diversos autores que expõem as suas opiniões sobre a componente urbana das

frentes de água, em torno do assunto central que é o projeto para a Expo'98, e o seu carácter espacial e urbanístico.

Filipa Alfaro Cardoso, em “Waterfronts: Cidades de Água” (2009) e Rita Bibe da Costa em “Cidades de Água” (2009), destacam a importância das cidades portuárias e da integração e interligação entre o espelho de água e a malha urbana, como complemento integral do movimento socioeconómico e político das cidades. Esta última referência expõe exemplos práticos complementados teoricamente acerca de várias intervenções em frentes de água, nas cidades europeias, dando mais ênfase especificamente a uma ou outra que no decorrer do seu estudo se entende ter sido mais pertinente.

João Pedro T. A. Costa, em “Urbanismo e Adaptação às Alterações Climáticas: As Frentes de Água” (2013), dá a conhecer a problemática das alterações climáticas que o planeta tem vindo a sofrer com o passar do tempo, e a necessidade de avaliar as suas consequências, incorporando-as nos processos de planeamento territorial. Este livro é o resultado de uma rigorosa investigação, sobre as frentes de mar, através da pesquisa de vários casos internacionais, como o caso de Nova Iorque ou de Roterdão, sem deixar de fazer uma abordagem sobre a cidade de Lisboa.

Capítulo 2 - Cidades de Frente de Água

Na divisão territorial estão presentes dois elementos: terra e água. É na união destes dois elementos que se depara o estudo desta dissertação. São elementos essenciais à vida humana, responsáveis pela criação de qualquer território, e importantes na evolução e desenvolvimento das civilizações, criando fronteiras denominadas de frentes de água. Frentes essas que geraram uma economia global e territorial, e que na sua concepção deram origem à evolução das populações.

Situadas numa era em que o expoente máximo do desenvolvimento partia da exploração das frentes de água, e com a subcarga desses espaços, as cidades industrializadas sentiram a necessidade de se deslocar para outras zonas, deixando-as ao abandono, obsoletas à imagem da cidade. Contudo, um termo identitário nunca poderá ser totalmente esquecido e estas zonas têm agora oportunidades de se converterem em espaços públicos de enorme prestígio.

Nesta medida, que o êxito desta proposta, só seria possível recorrendo a uma pesquisa exaustiva sobre a temática, que influências acarreta na evolução dos centros urbanos e que metodologias são utilizadas ao nível do sucesso da sua requalificação urbana.

Neste capítulo, serão então abordadas as temáticas das frentes de água, a sua origem e evolução, assim como as ações de reconversão das frentes de mar no âmbito dos elementos a ter em conta, a fim de minimizar o impacto socioeconómico e urbanístico.

2.1 Origem e evolução (Breve)

A água como elemento fundamental da imagem e da vida da sociedade, sempre teve um papel fundamental na origem e desenvolvimento das cidades. A permanência dos centros urbanos junto às linhas de água, deve-se ao forte potencial de desenvolvimento social e económico que esta zona apresenta, em que facilmente se criavam linhas transacionais de comércio e de culturas, assim como o abastecimento de bens à população.

Conhecida como o berço da civilização humana, a Mesopotâmia como o próprio nome indica, cidade “entre rios”, aparece historicamente como a primeira cidade criada junto às linhas de água. Localizada entre o Rio Tigre e o Rio Eufrates, data o seu início a 4000 a.C¹, e é caracterizada pelos seus terrenos férteis propícios ao desenvolvimento da sua comunidade, garantindo à população, água para consumo e cultivo, de frentes navegáveis geradoras do fenómeno de vendas, trocas comerciais e culturais, dando origem ao desenvolvimento dos povos que garantiam assim as primeiras cidades da história.

¹ BENEVOLO, Leonardo (1997) *História da Cidade*. São Paulo: Perspectiva p.26

Muitas cidades desenvolveram-se a partir do seu porto, como exemplo, Marselha, Antuérpia e Grécia. (Figura 1, 2 e 3)

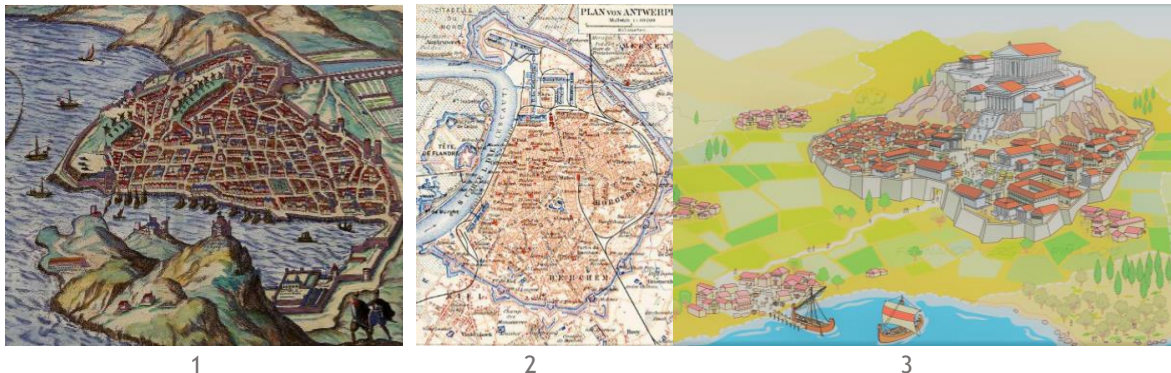


Fig. 1: Marselha em 1575 (Braun and Hogenberg). (Fonte: Digitalização, MAGALHÃES, Maria Luisa- Requalificação de Frentes de Água: Avaliação de três casos no Grande Porto, 2009, p.10.)

Fig. 2: Cidades de Antuérpia em 1897. (Biographische Institut Leipzig). (Fonte: Digitalização, MAGALHÃES, Maria Luisa- Requalificação de Frentes de Água: Avaliação de três casos no Grande Porto, 2009, p.10.)

Fig. 3: Esquema de Pólis. Grécia Antiga.(Fonte:<https://amigopai.wordpress.com/2015/08/15/polis/>, Acedido 5 de Julho, 2017)

As cidades de água e as suas frentes portuárias nem sempre foram locais propícios ao bem-estar e desenvolvimento económico. O que atualmente é uma mais valia, nem sempre o foi, por ser um local favorável ao ataque de corsários ou de outras incursões de povos invasores. Como salienta Nuno Portas: *“As mesmas margens, às vezes praias, enseadas, espaços abertos já tiveram também muralhas, fortes atalaias, já foram barreiras defensivas da cidade-fortaleza. Os mesmos rios ou lagos que umas vezes separaram, defenderam, marcaram os limites da expansão dos assentamentos urbanos, foram, antes ou depois, o elemento de ligação entre as duas margens ou a origem e o destino de relações longínquas.”*²

As frentes de mar foram então desde o início um abrigo protetor e um elo que permitia estabelecer ligações importantes às atividades económicas e relações comerciais.

Com o aumento do fluxo comercial e cultural, houve necessidade de criar uma infraestrutura, na fronteira com a linha de água, o porto, que servirá de ligação entre os territórios exteriores. Assim sendo, o porto assume o papel de extrema importância ao nível do desenvolvimento económico e estratégico das cidades, na estreita articulação entre a terra e o ar, e tem como função, possibilitar a troca comercial entre navios e o seu cais, de forma rápida e segura.

² PORTAS, Nuno (1998) *Cidades e frentes de água, cities & waterfronts*. Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto;

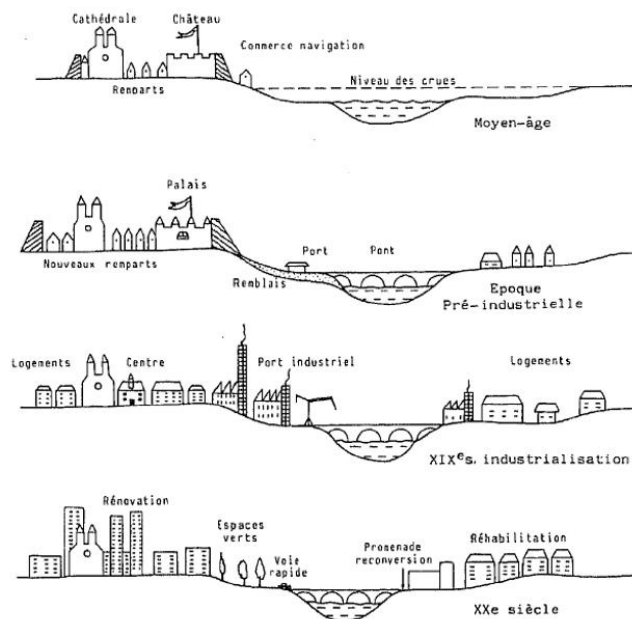


Fig. 4: Evolução do crescimento da cidade em relação às suas margens segundo Chaline 1994. (Fonte: Digitalização, MAGALHÃES, Maria Luisa- Requalificação de Frentes de Água: Avaliação de três casos no Grande Porto, 2009, p.9.)

Foi a partir do século XV e XVI, com os Descobrimentos que houve um maior desenvolvimento do comércio mundial, por via marítima, tendo como pioneiros os países da Península Ibérica e mais tarde países que vieram a ter forte influência marítima tais como a Inglaterra, e a Holanda, reforçando assim a expansão do comércio marítimo mundial e com ele o grande desenvolvimento das cidades portuárias, que se transformaram na porta de entrada/saída dos mais variados tipos de produtos, sendo o porto o fator chave para essa transformação. As cidades portuárias foram-se assim desenvolvendo, mas não de forma homogênea:

“As suas diferenças evidentes devem-se às heranças culturais, aos estádios de desenvolvimento, aos sistemas ambientais que as condicionaram, às oportunidades tecnológicas ou financeiras que as possibilitaram e aos protagonistas que lhes deram forma.”³

Devido à Revolução Industrial que originou uma revolução nos transportes marítimos, que aumentou o fluxo de trocas comerciais e de passageiros, causaram a inadaptação das infraestruturas portuárias que estavam ligadas a estas atividades, deixando de ter as utilidades que possuíam anteriormente. Com o surgimento dos contentores, muitos portos tiveram a necessidade de se reorganizar no espaço ou até mesmo de se deslocar para zonas com melhores condições à prática destas atividades, geralmente nas periferias da cidade, sendo as zonas de baixa densidade de construção. Tais transformações acabaram por alterar os portos tradicionais e por moldar o espaço que ocupava, criando assim uma barreira entre a cidade e a zona industrial. A cidade deixa de estar intimamente interligada com as atividades

³ Idem, p.4

do seu porto, e a sua expansão começa a ser feita para o interior do seu território, de “costas voltadas” para as frentes de água.

A partir deste momento, surge um fenómeno vicioso protagonizado por cidades em frentes de água, com grandes potenciais económicos mundiais. Com o abandono progressivo das frentes portuárias, estas tornaram-se progressivamente em áreas degradadas e abandonadas, derivado ao total desinteresse económico e político, até mesmo da própria população:

“Com a desativação e relocalização industrial associadas à diminuição das atividades portuárias e logísticas afins e o desenvolvimento de novas tecnologias, libertaram-se importantes áreas ribeirinhas, tendo muitas destas estruturas dado origem a espaços obsoletos e inúteis e muitas vezes perigosos.”⁴

O declínio destas atividades deu assim origem à necessidade de recriar e reorganizar os espaços em frentes de água, com vista à sua valorização e criação de novas oportunidades, para evitar que estes espaços surjam ao abandono.

2.2 Reconversões urbanísticas em cidades de frente de água

As frentes de água urbanas, podem ser definidas como o contacto direto com algum tipo de linha ou espelho de água, que pode ou não, incluir edifícios que estejam interligados de uma forma visual ou histórica. Neste sentido são assim territórios privilegiados, que se situam na fronteira entre a terra e o mar, podendo incluir infraestruturas tais como portos e docas ou restauração/comercio, zonas de lazer, entre outros.

A necessidade de requalificação das frentes de mar surgiu quando as entidades competentes verificaram que era necessária a revitalização das áreas degradadas e desaproveitadas com vista a rentabilizar e dinamizar esses mesmos espaços.

Tais transformações, surgem já nos finais do século XX, nos Estados Unidos da América, aquando da necessidade das transformações tecnológicas, sofridas durante a Segunda Guerra Mundial, no setor dos transportes de mercadorias e contentores, colocando os cargueiros tradicionais para segundo plano.

Desde logo surgem vários estudos sobre a revitalização das áreas de frentes de água, e seus principais motivos. Ana Estevens cita ROBERT (2000) que indica que esta reabilitação se deveu maioritariamente a quatro fatores: *“(1) uma transição de atividades económicas; (2) interesse pelo ambiente social; (3) obsolescência física e as novas exigências territoriais; (4) qualidade ambiental e desenvolvimento sustentável.”*⁵. Já Maria Magalhães cita Jauhiainen (1992), que expõe quatro mudanças que estão na origem deste novo interesse pelas frentes

⁴ ESTEVENS, A. (2009) *A reabilitação de frentes de água como modelo de valorização territorial*. Lisboa: Universidade de Lisboa p.1 e 2

⁵ Idem. p.3.

de água. “(1) *Necessidade de reinvestir capital nas áreas onde se observa uma perda de lucro*; (2) *Aumento do empreendedorismo na administração urbana*; (3) *Papel do planeamento urbano mais próximo das necessidades dos “construtores”*; (4) *Globalização das empresas de requalificação.*”⁶

Estes projetos a grande escala de requalificação, com início pelos finais dos anos 50 nos EUA, nas cidades de Baltimore e Boston, logo tiveram impactos nas cidades europeias, mais precisamente pelo início dos anos 80, com as famosas Docas da cidade de Londres, que sentiram a necessidade de reabilitar as suas frentes de água, de forma a melhorar e ordenar o espaço público do seu território, e melhorar os seus recursos hídricos. Em Portugal também as cidades de água, sentiram a necessidade de requalificar o seu espaço portuário, mais precisamente década de 80, obtendo o seu grande projeto devido à exposição internacional, EXPO 98, que teve um tremendo impacto na área ribeirinha lisboeta, aquando da criação do Parque das Nações.



Fig. 5: Frente de mar de Baltimore (EUA).
(Fonte:<https://www.thrillist.com/entertainment/boston/things-to-do-in-boston-bucket-list>, Acedido a 5 de Junho,2017)



Fig. 6: Frente de mar de Boston (EUA).
(Fonte:<https://housely.com/baltimore-neighborhood-guide-10-fun-things/>, Acedido a 5 de Junho,2017)

Contudo a mudança para a valorização das frentes de água, foram inicialmente derivadas das alterações tecnológicas ocorridas nos transportes marítimos, mas as intervenções tornaram-se atualmente na necessidade de haver regeneração urbana.

2.2.1 Vazios Urbanos

As reconversões económicas sofridas no período pós Segunda Guerra Mundial acima referida, tiveram grande impacto nas cidades portuárias, nomeadamente nos portos dessas mesmas cidades, que com esta alteração viram tornar-se obsoletos os seus estaleiros navais. “*As antigas frentes de água das ancestrais cidades portuárias, territórios normalmente fechados à vida urbana mas fervilhantes de atividade (...) tornaram-se, na sua maioria, em imensos espaços inutilizados, pela retração das suas atividades, pela racionalização técnico-*

⁶ MAGALHÃES, Luísa (2009) Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil- Especialização em Planeamento “*Requalificação de Frentes de Água: Avaliação de Três Casos do Grande Porto*”. Porto: Universidade do Porto, p.13.

organizativa, ou pela deslocação dos terminais para novas áreas portuárias técnicas e logisticamente mais favoráveis aos requisitos do tráfego marítimo internacional.”⁷

Os vazios urbanos geralmente encontram-se em zonas com alguma importância territorial, visto que a sua localização foi importante para o desenvolvimento das atividades primárias que anteriormente exerciam, como por exemplo fábricas que saíram das cidades, para se recolocarem nas periferias, ou outros espaços devolutos que, entretanto, deixaram de ter valor algum, dado que não possuem qualquer tipo de utilidade. Para além do fator económico, também a localização geográfica destes espaços os torna mais importantes dado que a sua inutilidade confere grande prejuízo a uma cidade.

Sendo que nalgumas cidades portuárias se verificou o abandono das infraestruturas relacionadas com a atividade portuária, tais espaços podem ser vistos como uma oportunidade de transformar e revitalizar estas áreas, para que possam contribuir para o desenvolvimento urbano às quais se integram. Como é o caso da cidade de Londres, que vira a sua atividade portuária situada em Docklands, ser transferida para outra zona, na década de 60, deixando ao abandono as atividades até então exercidas neste local, que em consequência sofre um declínio económico.

Durante algum tempo, esta área sofreu de inúmeras propostas de reabilitação, em que na sua grande maioria se tornavam inviáveis, tanto ao nível económico, como ao nível social. É então pelo final da década de 70, que é estipulado um plano de reformulação na política urbana inglesa, em que a maior parte das áreas são classificadas como áreas urbanas decadentes, propagando incentivos à instalação de empreendimentos isentos de impostos. Uma manobra governamental de estímulo aos investimentos público e privados, que de uma forma geral adquiriu enorme sucesso, dando início à revitalização social, económica e ambiental de toda a orla costeira desta área.



Fig. 7: Vista aérea, Docklands (Londres).

(Fonte: <http://ipiu.org.br/grandes-transformacoes-urbanas-a-apropriacao-dos-vazios-urbanos-como-polos-transformadores-da-cidade/>, Acedido a 5 de Junho, 2017)

⁷ PORTAS, Nuno (1998) *Cidades e frentes de água, cities & waterfronts*. Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, p.12

Os vazios urbanos são então vistos como excelentes oportunidades para outros sectores económicos que podem dar nova vida às cidades, tais como o sector da construção, turismo, comércio local, entre outros, providenciando às cidades portuárias os requisitos necessários para explorar as várias potencialidades das suas frentes de mar, que passam assim a ter funções bem diferentes das que anteriormente possuíam.

2.2.2 Valorização do espaço público

O espaço público é a representação de uma sociedade, onde é possível compreender a identidade história de uma cidade. A boa ou má gestão do mesmo implica consequências de cariz político, económico e social, devendo sempre incidir na integração social, e por isso não pode ser feito qualquer tipo de distinção entre os seus utilizadores.

É necessário assim perceber que o espaço público requer uma boa gestão, devidamente planeada, sendo necessária uma boa regulação capaz de otimizar os espaços para melhor servir os seus utilizadores, já que o espaço público “*é a expressão coletiva da vida comunitária...*”.⁸

Deste modo a forma que uma cidade se organiza e como consegue rentabilizar os seus recursos permite à posteriori o desenvolvimento da mesma, já que esta deve ter a capacidade de, com as suas infraestruturas e manutenção, atrair investimento e turismo, para que de forma sustentável mantenha o seu desenvolvimento e consequentemente o bem-estar dos seus utilizadores.

O equilíbrio necessário à boa utilização dos espaços públicos é assim alcançado entre o sector privado e o sector público que coabitam o mesmo espaço. A utilização do espaço público requer uma regulamentação urbana para que se possa garantir o bom uso da via pública, sendo assim necessário uma abordagem multifuncional para que se possa alcançar a harmonia que beneficia todos os utilizadores do espaço público. Parte da boa e má utilização do espaço público prende-se com a mobilidade e as acessibilidades ao mesmo, já que a má utilização se prende com o elevado tráfego de viaturas que independentemente da sua utilização, gera um desequilíbrio na mobilidade cidadina. No entanto, a deslocalização dos centros de grande comércio para as periferias, conduz também à recondução do tráfego automóvel para essas áreas.

Na área a intervir, a preocupação não é oferecer espaços públicos/privados trabalhados e estudados, mas sim aproveitar o que de melhor a natureza reservou para este espaço melhorando a circulação e tornando-os mais apelativos para a população em geral.

⁸ QUINAS, David Dias (2013) Dissertação de Mestrado em Arquitetura “*Cidade, Espaço Público e Frente de Água: Projeto de regeneração em Ribeira de Santarém*”. Covilhã: Universidade da Beira Interior. p.18

De acordo com Gehl (2001) referenciado por Quinas (2013) o espaço público torna-se assim bastante importantes dadas as suas funções enquanto local de encontro, local de comércio e local de acessibilidade. A importância deste espaço passa ainda por permitir a fluidez de movimentos e circulação dos seus utentes, estimulando também a sua importância na construção/renovação do espaço urbano e ao mesmo tempo garantir a sua diversidade sociocultural. Sendo um espaço público, a sociedade em geral tem o direito de o utilizar, e para isso o espaço em questão deve garantir a qualidade necessária à sua utilização aumentando assim a qualidade do tecido urbano.⁹

A qualidade do espaço público pela sua sustentabilidade, harmonia e plasticidade com vista a garantir o equilíbrio entre os fatores políticos, sociais, culturais e ambientais. Para tal contribui os mais variados tipos de utilização tendo em conta as funções que lhes estão associadas. Os espaços públicos podem então ser classificados como avenidas e ruas, praças e largos, parques urbanos, jardins públicos ou margens fluviais e marítimas.

As avenidas e ruas são aqueles que permitem a circulação de pessoas e viaturas, estando diretamente ligado à circulação dos seus utentes.

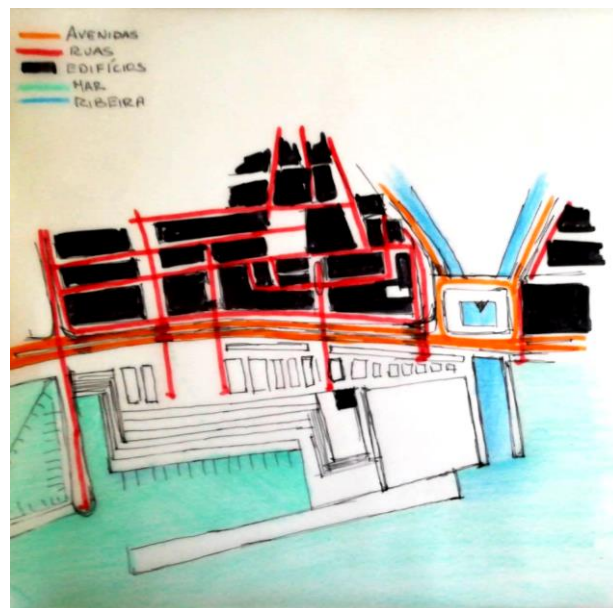


Fig 8: Exemplo da articulação da circulação em cidades de frentes de mar. Esquiço. Base a cidade do Funchal.

As praças e largos estão direcionadas para a circulação, maioritariamente de peões, estando devidamente pavimentadas e associadas às zonas de comércio e a serviços providenciado pelas entidades estatais. No entanto podem também ser utilizadas por veículos motorizados, de circulação normal ou esporádica, de apoio a serviços e equipamentos locais.

⁹ Idem p.21

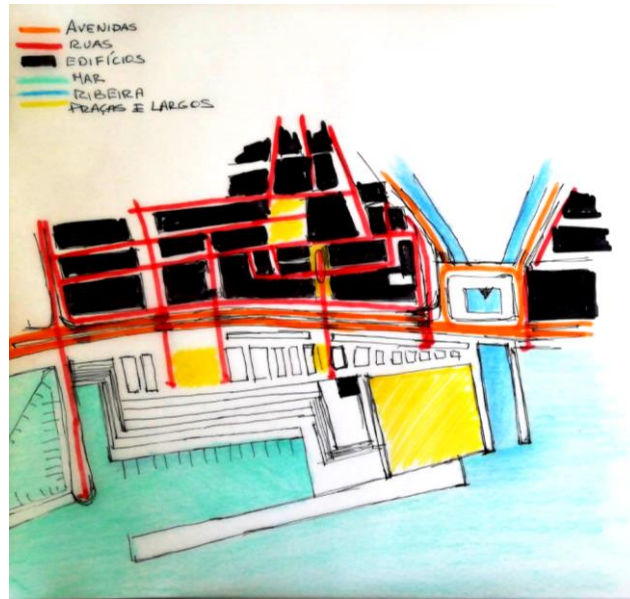


Fig. 9: Exemplo da articulação entre circulação e praças ou largos nas cidades de frentes de mar. Esquício. Base a cidade do Funchal.

Os parques urbanos são espaços de grandes dimensões, e podem possuir os mais variados elementos e por consequência as mais variadas funções. Estes podem ter jardins, locais de repouso, monumentos históricos, entre outros, servindo quer pequenas zonas urbanas ou toda a cidade.

Os jardins públicos à semelhança dos parques urbanos são também espaços ao ar livre, sendo constituídos por jardins e áreas de repouso, com dimensões mais reduzidas que os parques, e serve normalmente uma área mais localizada do espaço urbano.



Fig. 10: Exemplo da articulação entre circulação e praças ou largos e espaços verdes nas cidades de frentes de mar. Esquício. Base a cidade do Funchal.

Por fim, as margens fluviais e marítimas, bastante importantes no estudo de caso, estão presentes no terreno vizinho à linha de água, e estando associadas a cidades em frentes de água, fazem parte do sector público onde podem ser providenciadas as mais variadas atividades de lazer e desporto.

Além das mais variadas infraestruturas urbanas que podem ser providenciadas no espaço público, existem ainda outros fatores que determinam a qualidade do espaço público, tais como a mobilidade e acessibilidade, equipamentos urbanos tais como sistemas de iluminação (que melhoram a segurança e o conforto), de mobiliário urbano (que garantem conforto) e ainda a integração dos elementos naturais pré-existentes no local, tais como os fatores climatéricos, que podem influenciar diretamente a utilização do espaço público, os recursos hídricos, a fauna e a flora da zona.

Reunindo todos estes elementos é possível assim verificar a qualidade do espaço público ou na sua ausência, aplica-los para garantir o bom funcionamento do mesmo.

2.2.3 Sucesso das reconversões

Existem várias soluções para a transformação de frentes de água. Tendo em conta as atuais necessidades de reaproveitamento urbano destas cidades, o reinventar do espaço público revela ser de extrema importância. Para tornar uma cidade frente de mar mais atrativa, impõem-se repensar vários fatores tais como, a alteração das atividades económicas vigentes, a diversificação dos serviços fornecidos às populações, bem como a valorização de espaços com densidade populacional mais reduzida.

Com o advento do desenvolvimento tecnológico e com a melhoria das condições socioeconómicas das populações, a transformação das frentes urbanas em locais mais atrativos passa pela criação de infraestruturas apropriadas à permanência e circulação de indivíduos, tais como espaços livres abertos e passeios pedonais, proporcionando uma variedade de atividades de lazer aos seus utilizadores e satisfazendo também eventuais preocupações ambientais.

Revela-se assim uma pronta necessidade em responder às mais variadas transformações ocorridas nas cidades de frente de mar, salientando a forma como se procede às suas reconversões. Para tal requer-se uma boa adoção entre o contexto geográfico e cultural, não descurando o bom balanço entre a história e a modernidade da cidade. A inovação e a alteração do tecido urbano exigem também uma melhoria da mobilidade urbana, consequência da evolução das telecomunicações e dos transportes, bem como a atribuição do simbolismo atribuído à reconversão das frentes de água, com o objetivo de caracterizar o cenário urbano e ao mesmo tempo criar uma marca própria.

Um bom exemplo da aplicação destas soluções é visível na cidade de Barcelona, nomeadamente no Porto Velho (Figura 11) e no Porto Olímpico (Figura 12). Esta demonstra uma reconversão bem estruturada, através da preservação da sua parte histórica, inovadora e moderna com a existência de infraestruturas complexas (mas eficientes), tais como edifícios, equipamentos e infraestruturas capazes de dinamizar a sua frente de mar, sem descurar a harmonia e o conforto da sua população.

Estas soluções permitem então modificar e requalificar as frentes de mar, tornando-as num polo atrativo, marcado pela diversidade, contribuindo para a arquitetura dos edifícios, da organização do espaço e dos seus equipamentos, e ainda para o estabelecimento da relação de simbiose que proporcionando o bem-estar de quem as frequenta.



Fig. 11 -Porto Velho, Moll de la Fusta, Barcelona

Fonte: (<http://www.buenviajetravel.com/competition-venues.html>, Acedido a 5 de Junho, 2017)



Fig. 12 - Porto Olímpico, Barcelona

Fonte: (<http://www.apartime.com/barcelona-guide/sights/port-olimpic>, Acedido a 5 de Junho, 2017)

2.2.4 Impacto das reconversões em cidades de frentes de água

A reconversão das frentes de água tem como objetivo primordial a transformação do espaço e das suas dinâmicas, dotando-as de melhores infraestruturas que contribuam para o melhor bem-estar das suas populações. Porém o impacto destas transformações nem sempre se demonstra benigno para todas as cidades frentes de mar, dado que algumas não sabem dar resposta aos desafios de cariz político, ambiental e socioeconómico específico de determinada cidade.

A cidade frente de mar apresenta desafios e imposições próprias que devem ser previamente analisadas aquando da sua reconversão. Sendo um espaço partilhado, com memória cultural e histórica de quem lá reside, as decisões a tomar devem sempre ter em causa as necessidades das comunidades locais, dos seus agentes económicos e do ecossistema, para evitar antagonismos e estabelecer um equilíbrio político, social e económicas nas frentes de água.

a) Urbanístico

Sendo as transformações realizadas em grande escala, muitas cidades portuárias são vistas como centros experimentais de reconversão e nem sempre produzem o efeito desejado. Demonstrando algum fracasso na resposta às necessidades da população e das suas exigências ambientais, a insustentabilidade da implementação de determinadas políticas, bem como a exposição da zona costeira aos riscos naturais são fatores que geram o desequilíbrio entre as cidades e o ambiente em que estas estão inseridas.

b) Económico

Devido ao aumento da competitividade dos mercados e investimentos globais, ocorridos nas décadas de 70 e 80, a cidade de crescimento controlada e ordenada dá lugar a núcleos urbanos dispersos e fragmentados. As fórmulas de localização deixam de ter importância, dando lugar a investimentos privados sem qualquer estratégia territorial. No início da década de 80, dá-se uma descontextualização do território que transforma os vazios urbanos em empreendimentos direcionados à capitalização da cidade, isto é, através do potencial paisagístico que as frentes de mar apresentam, os seus vazios urbanos são alvo de grandes investimentos económicos que culminam num conjunto urbanístico de alta densidade.

c) Social

De um modo geral, e através da análise de casos piloto, apurou-se as atividades mais utilizadas na requalificação das frentes de água: complexos habitacionais de luxo, atividades náuticas de grande valor económico; revalorização do património e do espaço público; comércio; escritórios: hotelaria; centros de congressos e de artes; etc.

No que diz respeito às habitações, são geralmente direcionadas a indivíduos com grande poder económico, que muitas vezes resultam em condomínios fechados. Na realidade esta situação acaba por excluir uma parte da sociedade, num espaço que deveria ser, à partida, usufruída por toda a população. Existem inúmeros exemplos onde esta situação ocorre.

No caso de Baltimore, que transformou uma zona degradada numa zona turística, e por isso é apontado como um fenómeno económico, justificando assim os custos construtivos de toda a transformação. Em contrapartida o aumento dos custos de vida local e de alojamento interferiu com o aspeto social. Este aspeto divisor das classes sociais, é ainda mais evidente no caso da cidade de Barcelona, que reabilitou as frentes direcionadas à população com meio/elevado poder económico, enquanto a sua frente territorial mais próxima é a segunda zona mais pobre da cidade.

No entanto é de salientar um caso, de introdução de habitação social em espaços de frentes de água, como foi o caso da Holanda, que considera um investimento menos arriscado face ao investimento de grande envergadura existente um pouco por todo o mundo. Tornando digno o espaço coabitado pelos seus cidadãos, na inclusão de várias classes sociais.

Capítulo 3 - Breve Desenvolvimento Urbanístico da Ilha da Madeira

Neste capítulo será abordado a contextualização do arquipélago, em relação à sua localização e evolução histórica, com referência à área de estudo desta dissertação. O estudo generalizado deste capítulo incide na evolução e expansão urbana na ilha, de forma a entender melhor o contexto territorial no qual está inserida a área de estudo. A completar esta afirmação, são ainda abordados assuntos regulamentares quanto à designação do território, à sua qualidade, classificação e desenvolvimento do sistema urbano regional, com o objetivo de estabelecer paralelismos com o território onde incide a área de estudo.

Sendo uma zona rural esta zona não tem muitos documentos aos quais definiriam da melhor forma, a sua evolução, povoação, a origem da sua relação com a frente de mar, entre outros temas. Nessa medida, os conteúdos de estudo tiveram que se abranger mais à região global da ilha da madeira.

3.1 Contextualização histórica da Ilha da Madeira

Situado no Oceano Atlântico Norte, a cerca de 900km de Portugal Continental e é composto por quatro ilhas: Madeira, Porto Santo, Desertas e Selvagens. (Figura 13)

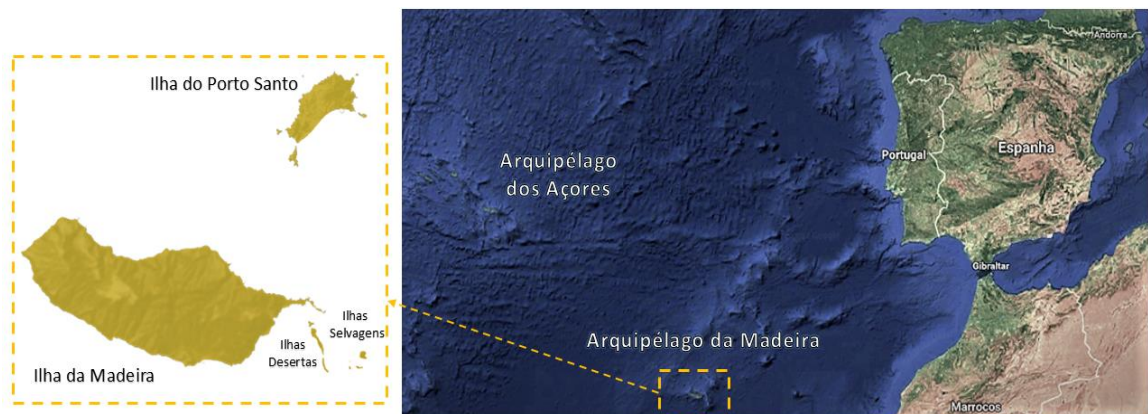


Fig 13: Esquema da Localização Geográfica do Arquipélago da Madeira.

(Fontes: GoogleEarth; <https://www.igeoe.pt/index.php?id=38&p=1>, Acedidos a 26 de Maio, 2017)

As ilhas Porto Santo e Madeira foram descobertas na segunda década do século XV pelos navegadores: João Gonçalves Zarco, Tristão Vaz Teixeira e Bartolomeu Perestrelo. Pela leitura de documentos e cartas sobre as navegações e conquistas portuguesas, é possível

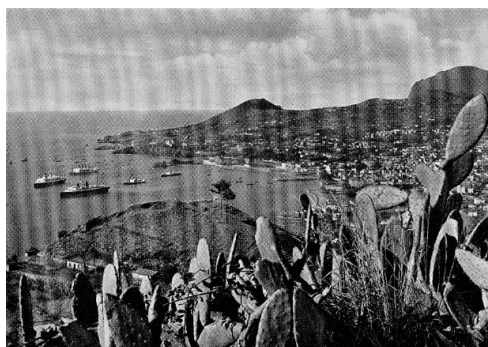
apurar que a sua colonização se iniciou pelo ano de 1425¹⁰, poucos anos após a sua descoberta.

Devido à qualidade do solo e do clima ameno que caracteriza toda a ilha da Madeira, as atividades agrícolas e as indústrias locais tiveram um desenvolvimento significativo, que motivaram a evolução económica regional, razão pela qual a expansão populacional aumentou rapidamente, com a vinda de nobres portugueses, estrangeiros e seus escravos, maioritariamente africanos, que potenciavam a qualidade de vida até então vivida em solo português:

“O estabelecimento das povoações de Machico e Funchal, em 1425, cinco anos apenas depois do Descobrimento, a elevação do Funchal a Vila em 1451, e a existência de 800 homens de armas em 1455, são provas concludentes de que o desenvolvimento operado foi rápido e importante.”¹¹

Estrategicamente, por motivos de colonização e povoamento, o arquipélago foi submetido a uma divisão em três Capitánias: Funchal, Machico e Porto Santo, chefiadas pelos seus descobridores (mais tarde nomeados Capitães Donatários) para legitimar o domínio administrativo e legal de cada um, possibilitando o seu domínio territorial de autoridade suprema em nome do Rei.

São poucos os relatos documentais desta época, que comprovam dados exatos na numerologia estatística referente à população presente e residente no arquipélago. A comprovar pelas imagens que se seguem, o território sofreu uma forte expansão derivado ao aumento da população no grande centro urbano da região, até então “capital”, o Funchal. A comparação entre dois tempos: a primeira metade do século XX, 1934 (Figura 14), e a primeira metade do século XXI, 2013 (Figura 15) permite visualizar um exemplo desse crescimento.



14



15

Fig. 14: Encosta Oeste da Cidade do Funchal, 1934.

(Fonte: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Vista_do_Funchal,_1936.jpg, Acedido a 20 de Maio, 2017)

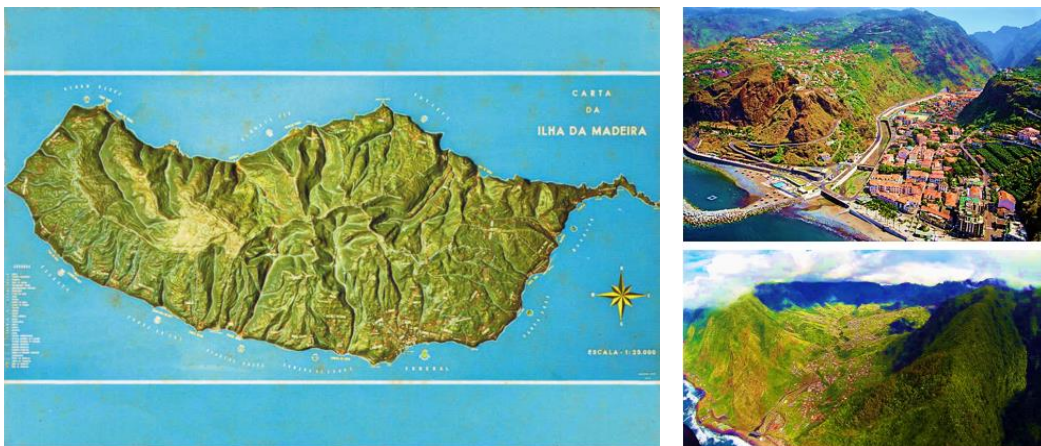
Fig. 15: Encosta Oeste da Cidade do Funchal, 2013.

(Fonte: http://passionforships.blogspot.pt/2013_01_01_archive.html, Acedido a 20 de Maio, 2017)

¹⁰ PEREIRA, Eduardo C. N. (1989) *Ilhas de Zarco*. Vol. II. Funchal: Câmara Municipal do Funchal, p. 180.

¹¹ Idem, p. 218.

Quanto à orografia do arquipélago, sendo de origem e formação vulcânica, apresenta um relevo acidentado, de declives muito acentuados, tornando alguma zonas inacessíveis, especialmente na ilha da Madeira. Esta caracteriza-se por um conjunto de maciços rochosos que constituem uma cordilheira localizada no alinhamento central da ilha, com vertentes de grande declive e vales profundos, responsáveis pelas grandes diferenças climáticas registadas entre a encosta norte e a encosta sul da ilha. Existem ainda dois grandes vales que estabelecem a ligação direta e natural entre o Sul e o Norte, registados nos concelhos da Ribeira Brava (Fig. 17) e São Vicente (Fig. 18), e que é a única divisão natural desse maciço rochoso central à ilha. É neste último, situado no limite superior do vale a Norte que se localiza a área de estudo desta dissertação.



16

17 (superior) ; 18 (inferior)

Fig. 16: Mapa da ilha da Madeira.

(Fonte: <http://www.prof2000.pt/users/avcultur/postais/MadeiraPost01.htm>, Acedido a 25 de Maio, 2017)

Fig. 17: Frente Mara Sul, do Concelho da Ribeira Brava.

(Fonte: <http://www.bestguide.pt/pesquisa-bestguide/name/ribeira-brava/>, Acedido a 25 de Maio, 2017)

Fig. 18: Frente Mar a Norte, do Concelho de São Vicente.

(Fonte: <https://www.facebook.com/photo.Php?fbid=656456711089692&set=g.201120279934279&type=1&theater>, Acedido a 15 de Abril, 2016)

Com o intuito de dar a conhecer mais sobre o concelho onde se localiza a área de estudo desta dissertação, o concelho de S. Vicente situa-se a Norte da ilha da Madeira e é delimitado geograficamente a leste pelo concelho de Santana, a Sul por Camara de Lobos, Calheta, Ribeira Brava e Ponta do Sol, a oeste por Porto Moniz e a norte pelo Oceano Atlântico. Possui uma área aproximada de 80,8 km², sendo dividido em três freguesias, nomeadamente a Freguesia de S. Vicente, a Freguesia de Ponta Delgada e a Freguesia de Boa Ventura.

Dificultada pelos difíceis acessos derivado aos seus terrenos acidentados e à densa floresta, zona de S. Vicente terá sido povoada pelo início do século XV, pouco depois do povoamento da zona sul, motivado pela abundancia de agua presente e terrenos férteis, que resultariam

A persistência do povo do Norte acabou por vingar e a sua insistência culminou com o alvará régio que elevou S. Vicente a vila e também a sede de concelho, colocando um fim à centralização de poder, sediado em Machico.

Dado a documentação histórica da origem da zona ser escassa, não se pode datar com exatidão o início do seu povoamento, sendo provável que a vila se tenha estabelecido na margem esquerda da ribeira, abrigada do mar. Somente em 1744¹³ com a determinação do alvará se criou o concelho de S. Vicente e a zona norte da ilha passou a ter registos documentais, permitindo uma análise histórica mais fiel a partir desta data.

A economia da freguesia da S. Vicente é composta essencialmente pelo cultivo de vinhas, do comércio, dos serviços e de alguma indústria, prevalecendo atividades como por exemplo a panificação, a construção civil e o turismo. Este último é alimentado pelas famosas grutas de São Vicente e o seu Centro de Vulcanismo, pelo Jardim de Plantas Indígenas e pelas suas capelinhas, tais como as do Calhau, do Pico da Cova, do Livramento e a Igreja Matriz.

Sendo uma zona rural, em tempos estaria isolada, onde estas gentes estariam entregues a sua própria sorte, tornou esta pequena povoação, unida, familiar e muito religiosa, cumprindo ainda hoje as datas festivas de cada romaria.

Quanto à economia do concelho esta é bastante diversificada. No que ao setor primário diz respeito, predomina cultivo de leguminosas, produtos frutícolas e ainda a criação de gado caprino, de suínos e aves. No sector secundário constam a indústria de mobiliário, o artesanato, a panificação e extração de areias e cimento. No setor terciário domina o comércio e a hotelaria.

3.2 Demografia e crescimento populacional

A colonização das ilhas iniciou-se em 1425 e foi desde então que o povoamento das mesmas principiou. Porém a escassez de registos permite apenas traçar a evolução da sua população num período mais tardio.

Alguns dados populacionais surgiram, de acordo com Eduardo Pereira, em meados do século XVI, indicando não haver nenhuma alteração significativa até ao início do século XIX, excetuando períodos em que tenham surgido epidemias ou catástrofes naturais. Foi a partir de 1825 que a população madeirense registou aumentos significativos, tendo em 1858 alcançado aproximadamente noventa e oito mil habitantes, aumento este que se manteve nas décadas seguintes, tendo alcançado o dobro em 1930.¹⁴

¹³ VIEIRA, Alberto ((coord.)1994) *A Vila de S. Vicente. Evocação dos duzentos e cinquenta anos (1794-1994)* Camara Municipal de S. Vicente p.21

¹⁴ PEREIRA, Eduardo C. N. (1989) *Ilhas de Zarco*. Vol. II. Funchal: Câmara Municipal do Funchal, p. 272.

O crescimento da população das ilhas foi sempre positivo, à exceção de dois momentos, em que se verifica um decréscimo da população, nos anos compreendidos entre 1950 a 1970, e 1991 a 2001. Porém, a par dos valores dos últimos censos de 2011, denota-se uma gradual evolução populacional. (Tabela 1)

População			População		
Ano	Ilha da Madeira	Ilha do Porto Santo	Ano	Ilha da Madeira	Ilha do Porto Santo
1864	110 262	1 425	1950	266 702	3 017
1878	130 473	1 743	1960	265 432	3 505
1890	132 129	1 956	1970	247 375	3 760
1900	147 950	2 390	1981	248 468	4 376
1911	167 885	2 206	1991	248 720	4 706
1920	178 508	2 252	2001	240 537	4 474
1930	210 024	2 494	2011	262 302	5 453
1940	246 730	2 709			

Tabela 1: Resumo da tabela, Evolução da população no arquipélago da madeira, 1864-2011.
(Fonte: <http://aprenderamadeira.net/demografia/>, Acedido a 15 de Maio,2017)

O gráfico seguinte traduz, graficamente os dados fornecidos pelo Instituto Nacional Estatístico, Censos de 2011, no Arquipélago da Madeira, dados referentes ao número atual da população presente (Gráfico 1). É pretendido com este gráfico, avaliar superficialmente a redistribuição espacial da população presente no arquipélago, para que se torne mais explícito que o fator geográfico representa um critério importante na decisão do cidadão à fixação da sua residência.

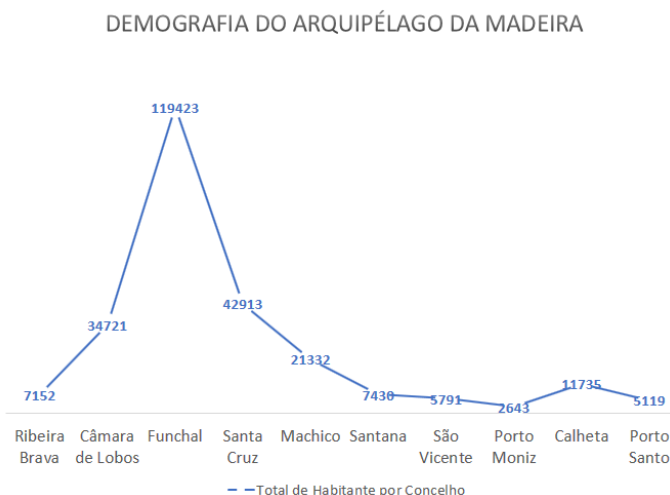


Gráfico 1: Demografia do Arquipélago da Madeira com base nos Censos de 2011.

Verificamos que é na costa sul que os concelhos apresentam maior densidade populacional, facto influenciado por características naturais e físicas do terreno, pela diversidade e estabilidade económica, social e cultural. A par, da costa norte, onde o fator físico do terreno é caracterizado por vales profundos e declives muito acentuados de natureza muito densa, e o seu desenvolvimento socioeconómico/sociocultural é mais lento e gradual.

Os dados apurados referentes à população de São Vicente, de acordo com os censos de 2011, demonstram uma população de 5791 habitantes. Por se tornar uma zona maioritariamente rural, o número de ofertas de atividades laborais bem como a sua diversidade são escassas, contribuindo desta forma para o deslocamento dos seus habitantes para locais, maioritariamente no sul da ilha, em busca de mais e melhores oportunidades.

3.3 Expansão urbanística na ilha da Madeira: Breve síntese

Junto ao litoral, virado a sul da ilha, dá-se o início do desenvolvimento urbano, na cidade que ainda hoje é a capital, o Funchal.

“A cidade velha estendia-se à beira-mar (...) em torno da catedral, do porto, da alfândega, da fortaleza de São Lourenço, então como hoje sede do governo, situavam-se as ruas onde se fazia todo o comércio. Mais longe, ao longo das ribeiras e nas encostas, algumas casas de residência no meio das quintas, onde pomares, plantações de cada-de-açúcar, culturas hortícolas muito cuidadas e irrigadas, se misturavam com árvores e flores cultivadas para prazer dos habitantes abastados”¹⁵.

Paralelamente à linha de água, expande-se a cidade de infraestruturas direcionadas ao serviço e comércio local, ao invés disso, as habitações procuram locais privilegiados pela vista sobre a encosta cada vez mais íngreme. Assim, fora ocupado os melhores locais, a partir dos quais se formaram novos núcleos urbanos e conseqüentemente a multiplicação de espaços de comércio e serviços. As imagens (Figuras 20 e 21), demonstram a evolução da expansão urbana no espaço temporal de 117 anos, na cidade do Funchal.

À medida que o tempo avança, a condensação do centro da cidade torna crescente a expansão periférica deste núcleo central urbano, incitando o desenvolvimento das vias e redes rodoviárias. Contudo, com o aumento da população obrigou a uma reestruturação dessas mesmas vias de comunicação, sendo necessária a construção de mais vias rápidas, juntando-se às vias regionais, oferecendo ao cidadão outras formas de mobilidade na medida em que aproximam os lugares uns dos outros, potencializando a valorização dos solos e o desenvolvimento imobiliário.

¹⁵ DANTAS, Maria Gilda de Andrade Fernandes (2012) Tese de Doutoramento em Geografia e Planeamento Territorial “*Rede Urbana e desenvolvimento na Região Autónoma da Madeira*”. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, p. 47

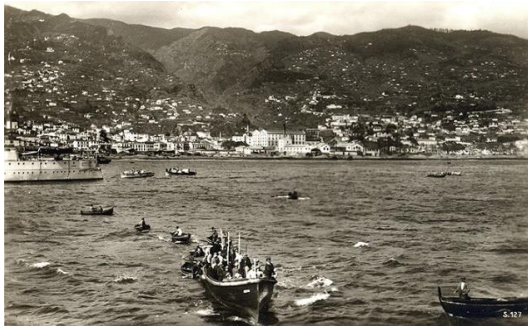


Fig. 20: Encosta da Cidade do Funchal, Vista do Porto. Ano de 1900.

Fonte: <http://www.madeira-web.com/PagesP/madeira-old/funchal1900-1910.html>, Acedido a 25 de Maio, 2017)



Fig. 21: Encosta da Cidade do Funchal, Vista do Porto, atualmente.

Fonte: <http://roinesxxi.blogs.sapo.pt/baia-do-funchal-eleita-a-mais-bela-do-846695>, Acedido a 25 de Maio, 2017)

Devido à emergência urbana, sentida na década de noventa do século XX, na ilha da Madeira, foi prioritário reestruturar e implementar novas vias de comunicação, para combater o esquecimento do meio rural, maioritariamente situadas na vertente Norte da ilha. Este feito, torna estas áreas de pequenos aglomerados populacionais, associados à dispersão das casas ao longo dos vales, antes isolados, propícios ao crescimento económico e demográfico. Esta situação, assemelha-se ao conteúdo de estudo desta dissertação, na medida que a área alvo de estudo corresponde a estas características.

Contudo, estas áreas mais longínquas dos centros metropolitanos, maioritariamente localizadas na costa Norte da ilha da Madeira, tendem a ter um crescimento mais lento e sua expansão mais dispersa, devido às atividades laborais predominantes, a agricultura, que traduz fraca sustentabilidade à autarquia (Figuras 22 e 23 e 24). O inverso se verifica na vertente Sul da Ilha.



Fig. 22: Sítio do Rosário, São Vicente



Fig. 23: Sítio das Feiteiras de Cima, São Vicente



Fig. 24: Freguesia da Boaventura, São Vicente

(Fonte: Digitalização do Livro - Vila de São Vicente, Evocação dos Duzentos e Cinquenta Anos, 1994)

O desenvolvimento e crescimento urbano, traduz-se em aglomerados coletivos de infraestruturas e povoação, sendo desta forma vantajoso ao quotidiano do cidadão a vivência em comunidade, trazendo-lhes maior qualidade de vida. O conjunto usufrui de água corrente, saneamento, escolas e serviços de saúde comum, acessibilidades favoráveis ao deslocamento

das suas habitações aos seus meios laborais, e maior ligação e informação da cultura e outras distrações. É nesta medida que o meio urbano se destaca do meio rural.

Porém, o crescente desenvolvimento nos centros urbanos, nem sempre é visto de forma positiva na medida em que não cumpre com regras e condições que podem colocar em causa a saúde e segurança do cidadão. Este obriga a criação de infraestruturas em massa, de forma a albergar o maior número de população, ao invés de habitações individuais que não têm em conta os condicionalismos do terreno como a geografia do local, que traduz a estabilidade do solo, conjuntamente com alterações climáticas catastróficas. Medidas que teriam que ser levadas a cabo pelos órgãos administrativos competentes de ordenamento do território, e que consumidos pela ganância social, que lhes proporcionaria um aumento económico, traduzido em estabilidade financeira da região, promoviam massivamente a ocupação do solo, até tempo limite, em que essas condicionantes fizeram jus à sua existência. (Figura 25,26 e 27)



Fig. 25: Devastação do dilúvio de 2010, Sítio do Trapiche, Concelho do Funchal.

(Fonte:<http://madeira-gentes-lugares.blogspot.pt/2011/02/aviao-de-20-de-fevereiro-de-2010.html>, Acedido a 02 de Junho, 2017)



Fig. 26: Devastação do dilúvio de 2010, Concelho da Ribeira Brava, Madeira.

(Fonte:<http://replicaecontrareplica.blogspot.pt/2014/02/20-de-fevereiro-de-2010.html>, Acedido a 02 de Junho, 2017)



Fig. 27: Devastação do dilúvio de 2010, Concelho da Ribeira Brava, Madeira.

(Fonte: <https://ionline.sapo.pt/354340>, Acedido a 02 de Junho, 2017)

“(…) determinou um desequilíbrio entre oferta e a procura de terrenos, a consequente especulação imobiliária e o encarecimento dos terrenos, a construção em zonas inadequadas e de fraca qualidade, o aparecimento de construções clandestinas e a falta de infraestruturas e de equipamentos de apoio, o afastamento das pessoas dos locais de trabalho (...)”¹⁶

É necessário planear todas estas áreas metropolitanas, de forma espacial, ou seja, há que prever que as implantações destas infraestruturas formarão estradas, ruas, e outros necessários meios de comunicação entre umas e outras. Os edifícios comerciais e de serviços,

¹⁶ MARTINS, Maria João - *Solo Urbano Solo Rural: efeitos da classificação no território ibérico*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa;

terão que ser estrategicamente pensados e implantados, de maneira a ser acessível ao maior número de contribuintes.

Para além deste problema urbanístico, existe também um problema de planeamento. É indispensável organizar uma série de normas territoriais que permitam às construções retirar melhor partido da utilização do solo. Assim, os aglomerados tenderão a resolver da melhor forma estes problemas do que a aumentá-los.

Cabe ao governo regional, reiterar com a colaboração dos municípios, um sistema de política de gestão territorial baseada na equidade, em que redireciona as atenções para os locais menos desenvolvidos, quer urbanos, quer rurais, aliviando o foco no grande centro urbano da região, a cidade do Funchal. De forma geral, proporciona uma melhor qualidade de vida abrangente a todo o arquipélago, no seu sentido de justiça social, e potenciando maior rentabilidade.

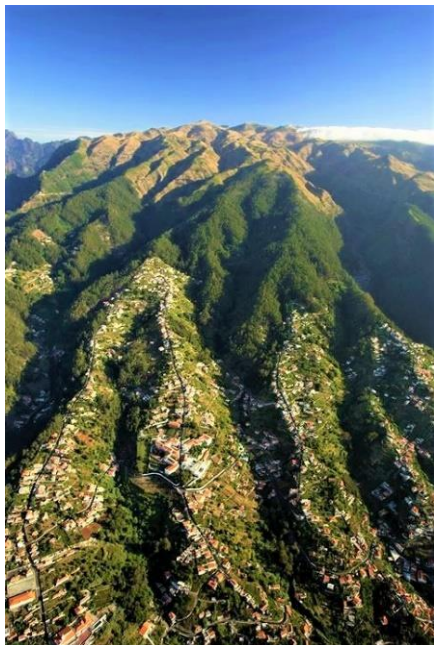


Fig. 28

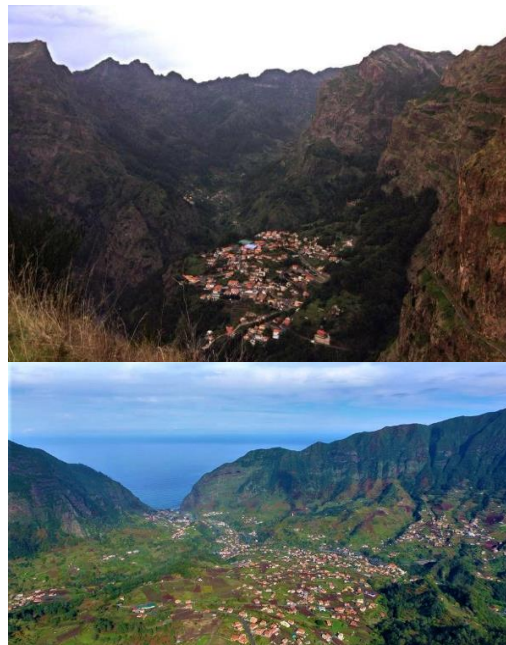


Fig. 29 e 30

Fig. 28: Zonas Aldas da Cidade do Funchal.

(Fonte: <https://www.facebook.com/pg/visitmadeiraofficial/photos/>, Acedido a 26 de Maio, 2017)

Fig. 29: Curral da Freiras

(Fonte: <https://www.facebook.com/pg/visitmadeiraofficial/photos/>, Acedido a 26 de Maio, 2017)

Fig. 30: Vale de São Vicente.

(Fonte: <https://www.facebook.com/pg/visitmadeiraofficial/photos/>, Acedido a 26 de Maio, 2017)

“Quando a velocidade surge, as grandes cidades explodem ou ingurgitam-se, o campo despovoa-se, as províncias vêm-se violadas no coração da sua intimidade. As duas entidades humanas tradicionais (a cidade e a aldeia) atravessam então uma crise terrível. As nossas cidades estendem-se sem forma organizada, de uma maneira indefinida. A cidade, esse organismo urbano coerente, desaparece; a aldeia, esse organismo rural coerente, acusa os

*estigmas duma decadência acelerada: posta bruscamente em contacto com a grande cidade, é desequilibrada e torna-se deserta.*¹⁷

Está na base do ordenamento do território, da Região Autónoma da Madeira (RAM), dois conceitos distintos, mas complementares: o primeiro é o desempenho, que trabalha os lugares mais desenvolvidos, na medida em que trarão estabilidade e aumento financeiro para a região, apoiando as infraestruturas capazes de se desenvolverem, e de dar resposta ao aumento da população e das atividades laborais; e o segundo que se baseia no princípio de justiça social nas áreas menos desenvolvidas, proporcionando incentivos à fixação de atividades laborais inovadoras, através de estímulos repartidos da economia regional e valorizando os recursos disponíveis, tornando estas áreas mais atrativas, com mais benefícios para a população local no combate à desigualdade para com as zonas metropolitanas. É nesta situação atual que se encontra o Concelho de São Vicente, área escolhida para o desenvolvimento desta dissertação.

3.3.1 Breve Relação entre Meio Urbano e Rural

Desde a antiguidade o solo era dividido em dois grandes grupos denominados de Meio Urbano e Meio Rural. Estes distinguiam-se pelas suas características demográficas e potencialidades ao nível económico e sociocultural.

Desde as primeiras documentações territoriais existentes, é notória a intencional distinção entre estes dois meios pertencentes ao mesmo território.

As relações entre o mundo rural e urbano, têm sofrido alterações ao longo do tempo, em função dos novos modos de vida, provenientes do desenvolvimento económico e sociocultural.

A meados do séc. XX, a cidade (meio urbano) passa a ter um nível de vida elevado, ao qual oferece aos cidadãos uma vasta opção de serviços e comércios de qualidade, assim como infraestruturas de apoio à saúde e segurança pública. Do campo (meio rural) viria apenas produtos agrícolas e artigos fabricados manualmente, fruto do trabalho humilde destas gentes analfabetas e de pouco poder económico. Era bem visível a desigualdade social, cultural e económica presente nestes dois meios:

“quando nos referimos às zonas rurais desfavorecidas, se está a considerar todo um tecido económico e social com características que o distinguem do mundo urbano, essencialmente pela densidade populacional mais reduzida e pela importância que a atividade agrícola ainda

¹⁷ CORBUSIER, Le (2008) *Maneira de Pensar o Urbanismo*, Lisboa: Publicações Europa América, p.7

representa, não tanto do ponto de vista económico, mas sobretudo, pela dimensão territorial que lhe está associada”.¹⁸



31

32

33

34

Fig. 31: Zona velha da Cidade do Funchal.

(Fonte:<http://itsmegui.com/pt/portfolio/madeira/>, Acedido a 02 de Junho, 2017)

Fig. 32: Mercado Municipal dos Lavradores, Funchal.

(Fonte:<http://itsmegui.com/pt/portfolio/madeira/>, Acedido a 02 de Junho, 2017)

Fig. 33: Lombo das Fajãs, Concelho de São Vicente.

(Fonte: Digitalização do Livro - Vila de São Vicente, Evocação dos Duzentos e Cinquenta Anos, 1994)

Fig. 34: Seixal, Concelho do Porto Moniz

(Fonte:<http://www.inportobay.com/pt/artigos/madeira-com-criancas/>, Acedido a 02 de Junho, 2017)

Com o desenvolvimento dos meios de comunicação e de transporte, esta relação entre cidade e campo, passa a ser cada vez maior. Tal deve-se à expansão do espaço urbano em detrimento do solo agrícola nas periferias, e ao aumento de ofertas de emprego nas cidades, consequência da alta qualidade de vida. Assim, para além do núcleo central da cidade se desenvolveu as áreas suburbanas e periurbanas, diferenciadas pela oscilação das massas construtivas, e pelo rural “intermédio” classificado pela dispersão populacional e onde habitavam famílias com menos poder económico.

Com o aumento da qualidade de vida dos centros urbanos, mais concretamente com a cidade capital da região, o Funchal, a meados do século XX, a mobilidade interna da população tornou-se mais intensa dada a implementação de novas vias de comunicação, que aproximou as áreas urbanas das rurais, tornando-as urbanizáveis.

Com este desenvolvimento das redes viárias, o meio rural sofre positivas alterações não apenas ao nível demográfico, como ao nível económico na medida em que permitiu às famílias abranger mais opções laborais e daí advir o aumento dos salários. Ao nível social, a

¹⁸ DANTAS, Maria Gilda de Andrade Fernandes (2012) Tese de Doutoramento em Geografia e Planeamento Territorial “*Rede Urbana e desenvolvimento na Região Autónoma da Madeira*”. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa;

comunicação entre os núcleos povoados fora vista ao longo do tempo de forma gradual e lenta. Já ao nível cultural, o desenvolvimento deve-se à frequente visita de turistas nestes meios rurais e de plena paisagem natural, o que influencia a vários níveis a postura destas populações.

Atualmente, já não se aplicam à risca estes fatores diferenciadores destes meios, e a interligação do meio rural e urbano é cada vez mais forte, ao qual se poderá afirmar que ambos se complementam. O rural profundo e isolado deixa de existir, graças à maior acessibilidade e aos novos meios de comunicação e de informação.

3.4 Rede Urbana Regional: Regime do Uso do Solo

Através da leitura do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJGT), aprovado pelo Decreto-Lei nº380/99, de 22 de setembro, revisto e publicado pelo Decreto de lei nº80/2015, de 14 de Maio, definem-se os conteúdos normativos relativos ao uso do solo e ao seu sistema jurídico. Engloba os planos territoriais no sentido conjunto ao sistema de planeamento, à uniformidade da classificação e reclassificação do solo, bem como os que comandam, dentro de cada classe, à respetiva qualificação e categorização.

Assim sendo, o ordenamento do território como instrumento de gestão territorial, organiza-se em quatro sectores, sendo os sectores nacionais, regionais, intermunicipais e municipais, seguindo de planos e regulamentos jurídicos respetivamente ao regime do uso do solo. Trata-se de enumerar uma série de recursos e condicionantes territoriais, assim como potenciais atividades, seguida de normas regulamentares na medida da utilização rentável e correta às áreas de interesse público/privado.

a) Classificação e reclassificação do solo

Classificar o solo, é uma tarefa que cabe aos órgãos administrativos competentes distinguir solo urbano e solo rústico, de maneira a disciplinar e manter a dignidade e potencialidades do solo. Para tal, deverão programar os potenciais das áreas à ocupação humana, à ocupação sólida e material das infraestruturas, sejam elas de habitações, equipamentos, ou outras, protegendo corretamente a ocupação do solo, seja ele urbano ou rural. Genericamente, consiste nas suas características biofísicas, e na previsão generalizada da expansão e distribuição dos demais usos.

Assim sendo, a Classificação do solo urbano assenta na definição: “(...) o que está total ou parcialmente urbanizado ou edificado e, como tal, afeto em plano territorial à urbanização ou edificação;”¹⁹. E a definição de solo rústico/rural, dita: “(...) aquele que, pela sua reconhecida aptidão, se destine, nomeadamente, ao aproveitamento agrícola, pecuário,

¹⁹ Alínea a) do artigo 71º do Decreto-Lei nº80/2015 de 14 de Maio.

florestal, à conservação, à valorização e à exploração de recursos naturais, de recursos geológicos ou de recursos energéticos, assim como o que se destina a espaços naturais, culturais, de turismo, recreio e lazer ou à proteção de riscos, ainda que seja ocupado por infraestruturas, e aquele que não seja classificado como urbano.”²⁰

Quanto à Reclassificação do solo²¹, diz respeito às áreas rurais, com o intuito de se elevar a área urbana, desde que cumpram os critérios de qualificação urbanístico, e que perspetivam potenciais de desenvolvimento económico e social. Depende da viabilidade financeira observada nos planos pormenor municipais e intermunicipais, nos decretos regulamentares que normalizam a classificação e reclassificação do solo. Ou seja, a reclassificação do solo rural a urbano terá que cumprir os critérios legais exigidos, tendo que ser aprovado e implementado nos planos municipais, assim que esta cumpra o objetivo de viabilidade e sustentabilidade do desenvolvimento local. A Qualificação do solo²², define o aproveitamento do território, tendo em conta as suas potencialidades de desenvolvimento, referenciando categoricamente a sustentabilidade da urbanização ou de edificabilidade. Assim sendo, a qualificação, destina-se a distinguir o solo, consoante os seus usos predominantes, e suas potencialidades de desenvolvimento urbanístico, que uniformizados e referenciados, poderão abranger todo o território nacional.

Em suma, a classificação do solo, distingue todo o território abrangido pela legislação nacional, em duas categorias: urbano e rural, podendo ser reavaliado internamente, ou seja, pelos órgãos administrativos locais, mediante as suas potencialidades favoráveis à sustentabilidade do local. Posteriormente o território é subdividido consoante os seus usos predominantes, estabelecendo normas para cada categoria definida, na qualificação do solo, a fim de controlar uniformemente a urbanização nacional.

b) Organização administrativa

Não só a hierarquia entre aglomerados urbanos esta relacionada com quantitativos populacionais, como também a organização administrativa em municípios e freguesias.

Ao longo do tempo, os critérios utilizados na elevação de um lugar à categoria de cidade, foram variando. Atualmente o órgão máximo legislador do estado português, em consonância com as assembleias regionais, designam e determinam categoricamente as povoações. Sendo que estas medidas poderão sofrer reformas ao longo do tempo, de forma a adequá-las à realidade atual de cada lugar.

Em relação à criação e extinção de autarquias locais e a categorização das mesmas, o regime jurídico regional implementa um Decreto Legislativo nº2/94/M, legislado no que toca à

²⁰ Idem, alínea b).

²¹ Idem, artigo 72º.

²² Idem, artigo 74º.

categorização das povoações nas regiões autónomas nacionais, assim com a criação e extinção das mesmas, estabelecido pelo Decreto Legislativo Regional nº2/94/M, de 3 de Março de 1994, apropriado à realidade do arquipélago, e fundamentado pela Lei nº8/93, de 5 de Março de 1993, determinam que a criação de novas freguesias terá que corresponderem aos seguintes critérios: ao número de população residente mínima exigida, de valor superior a 1500 habitantes, o que corresponde a 500 hab/km²; ser sede de concelho, cumprindo com as condições mínimas de transportes e acessibilidades favoráveis à deslocação; há existência de infraestruturas de cariz comercial e cultural apto a responder ao número de recenseados; e finalmente, que contenham os serviços mínimos. Assim sendo, no caso particular da elevação das povoações à categoria de vila, transcritos do artigo 5º da Lei nº2/94/M, que estipula valor superior a 2400 habitantes em aglomerado contínuo e descontínuo superior a 6000 habitantes. Também terá que incluir os equipamentos coletivos: um posto médico; uma farmácia; casa do povo, centro cultural ou outras coletividades; transportes públicos coletivos; estação dos CTT; estabelecimentos comerciais e hoteleiros; estabelecimentos que ministre escolaridade obrigatória; agência bancária”. Já a elevação de vila a cidade, exige que se cumpra um valor superior a 6000 habitantes em aglomerado contínuo e descontínuo superior a 12000 habitantes, e que possuam os equipamentos: instalações hospitalares com serviço de permanência; farmácias; corporação de bombeiros; casa de espetáculos e centro cultural; museu e biblioteca; instalações de hotelaria; estabelecimento de ensino preparatório e secundário; estabelecimento de ensino pré-primário e infantários; transportes públicos, urbanos e suburbanos; parque ou jardins públicos.

Assim sendo, através da consulta dos dados do INE, levantados pelos censos de 2011, que facilitam a recolha quantitativa da população residente em cada concelho da RAM, dá conta das áreas urbanas existentes.

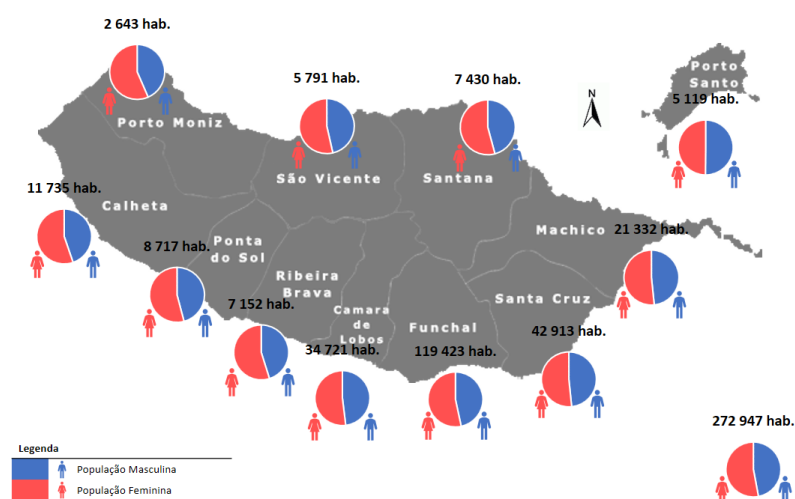


Figura 35: Demografia na Ilha da Madeira, com base nos dados do INE de 2011.

Assim sendo, e mediante os critérios referidos anteriormente, a ilha da Madeira integra 24 freguesias urbanas, em que a maioria dos concelhos incorporam apenas uma freguesia urbana, à exceção dos concelhos, Câmara de Lobos, Funchal, Santa Cruz e Machico, que integram mais do que duas freguesias urbanas, e detêm 84% da população do arquipélago, fixadas na encosta sul da ilha. Enquanto que na encosta norte da ilha detêm apenas 6% da população em regime urbano.

A rede urbana na ilha da Madeira, apresenta uma distribuição territorial muito desequilibrada, à exceção da primazia da cidade do Funchal, apoiada e rodeada por outras cidades médias, localizada na encosta sul, que de certa forma apoiam as cidades populosas, mas isoladas, a norte, como é o caso de Santana, assim como as restantes freguesias urbanas, e zonas rurais circundantes, em suma, há zonas altamente povoadas localizadas a Sul e menos a norte.

Através da análise das normas transcritas anteriormente, a vila de São Vicente e sede do Concelho, não obtém categoricamente o título de cidade devido à inexistência de população superior ao valor exigido. É neste sentido, que o estudo desta dissertação, que incide na reabilitação de uma das zonas nobre deste concelho, mas esquecida pela autarquia, a sua frente de mar, assim como a implantação de novas infraestruturas comerciais, de serviços e outras coletividades. Desta forma, a hipótese à elevação da vila a cidade aumenta.

É neste contexto territorial e mais precisamente num caso específico, que incidirá o presente trabalho. É necessário abranger toda a área onde está inserida a área de estudo, tomando conhecimento das suas demais características, perceber em que tipo de solo estaria situado e que influências exteriores terá no desenvolvimento global do concelho. Resumindo, abordou-se o geral, para agora trabalhar o particular, como será visível no capítulo seguinte.

Capítulo 4 - Caracterização da Área de Estudo: Frente de Mar e Frente Ribeirinha de São Vicente

Neste capítulo serão abordados os principais aspetos que caracterizam a frente de mar da Vila de São Vicente. Área a que o presente trabalho pretende analisar. Para melhor compreensão do local, será referido a sua localização geográfica, juntamente com algumas características orográficas e específicas desta zona, assim como uma breve descrição referente à envolvente próxima da área de estudo, suas características urbanas e funcionalidades.

Posto isto, e com base no que já foi referenciado, será elaborado um diagnóstico urbanístico, onde serão apontados os aspetos positivos e negativos e o que poderá ser proposto, juntamente com uma breve descrição e levantamento fotográfico.

Por fim, será realizado ainda um enquadramento da área de estudo no plano diretor municipal (PDM) de São Vicente, para que da melhor forma seja possível articular a proposta de projeto de desenho urbano nos usos do solo do local.

4.1 Caracterização da área de estudo

A área de estudo desta dissertação situa-se na vertente Norte da Ilha da Madeira, e pertence ao Concelho de São Vicente. A termo de curiosidade, o Conselho possui uma área de aproximadamente 80,8 km², e está subdividido em 3 freguesias: São Vicente, Boaventura e Ponta Delgada. Sendo que, a área de estudo pertence á freguesia de São vicente mais concretamente à Vila de São Vicente e localiza-se na sua frente de mar. (Figura 36)



Fig. 36: Localização Geográfica da Área em Estudo. Delimitação do Perímetro da Proposta. [s/escala]
(Imagens captadas através da plataforma Google Earth, Acedido a 7 de Junho, 2017)

Situado no profundo vale da Ribeira, São Vicente caracteriza-se por esse enquadramento paisagístico de grande excelência que a conduz até ao mar, onde a sua frente baixa se traduz num importante núcleo urbano, devido às suas acessibilidades que ligam a zona Norte ao Sul da Ilha da Madeira, e localização de vários serviços e equipamentos que dão apoio à própria população como também às freguesias vizinhas. Em suma, é considerada uma zona de enorme potencial à sustentabilidade do conselho, na medida em que oferece condições favoráveis ao desenvolvimento das suas principais atividades socioeconómicas e socioculturais.

Em relação ao perímetro da área de estudo, conta com cerca de 3 hectares de área total, mais concretamente a 35 079,56 m², e situa-se à margem esquerda da Ribeira de São Vicente no sentido Nordeste, e no sentido Norte com o Oceano Atlântico. Esta prestigiada localização traduz-se numa condição identitária da área em estudo, definindo-a como frente de água: Frente de Mar e Frente Ribeirinha.



Fig. 37: Planta de Caracterização: Localização da Área de estudo. [s/escala] (Anexo II, Desenho nº1)

Quanto à orografia do local em estudo, apresenta dois contrastes nítidos, em que a altitude varia entre 0 e os 100 metros. No topo das arribas que ladeiam a ribeira apresenta declives bastante elevados e vertiginosos que chegam a marcar 100 metros de altitude, enquanto que, junto à costa encontramos cotas mais baixas, que podem variar entre os 0 e 5 metros.

Junto à Vila de São Vicente, e no decorrer da Ribeira em direção à sua nascente, a inclinação é mais ligeira, marcando no máximo aproximadamente, 30 metros de altitude, nas arribas que ladeiam a Ribeira. Ilustrado na figura 39.

São Vicente, está inserido no interior de um vale rochoso e em que a sua população fora se fixando ao longo do seu percurso até ao mar. É este carácter paisagístico que faz de São Vicente um local tão atrativo ao turismo de natureza.

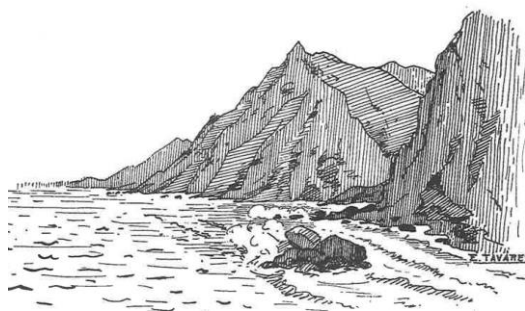


Fig. 38: Fajãs de S.Vicente. Do livro *Terra Atlântica (Impressões da Madeira)*. Desenho de Edmundo Tavares. 1950.
(Fonte: Digitalização do livro, *A Capelinha de S.Vicente*, p. XIV)

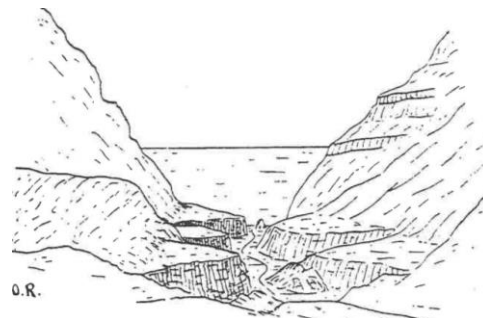


Fig. 39: Diques do vale de S.Vicente, segundo uma gravura de Orlando Ribeiro. 1960.
(Fonte: Digitalização do livro, *A Capelinha de S.Vicente*, p. XIV)

Quanto ao clima, apresenta-se com temperaturas amenas, de humidade acima dos 69% praticamente todo o ano, com oscilações constantes em relação à precipitação que varia consideravelmente ao longo do ano, alterando muitas vezes as estações. Fenómeno que se deve à orografia do local, devido às diferenças de altitudes e alterações marítimas.



Figura 40: Vista Área da Frende de Mar de São Vicente.

(Fonte: <https://www.facebook.com/groups/s.vicente/photos/>, Acedido a 7 de Junho, 2017)

Quanto à topografia da área de estudo, e sendo esta uma zona de Frende de Mar, encontra-se entre as cotas, 0 metros, que corresponde à linha de água, e à cota máxima de 11 metro. Denota-se que o relevo do terreno é de baixa acentuação, o que traduz numa vantagem tanto para a implantação e/ou implementação de novas infraestruturas, como para as acessibilidades locais. À excepção de toda a sua envolvência que revela um declive muito acentuado, como se verifica nos corte nas figuras 41 e 42, disponíveis no anexo II, desenhos 10 e 11.

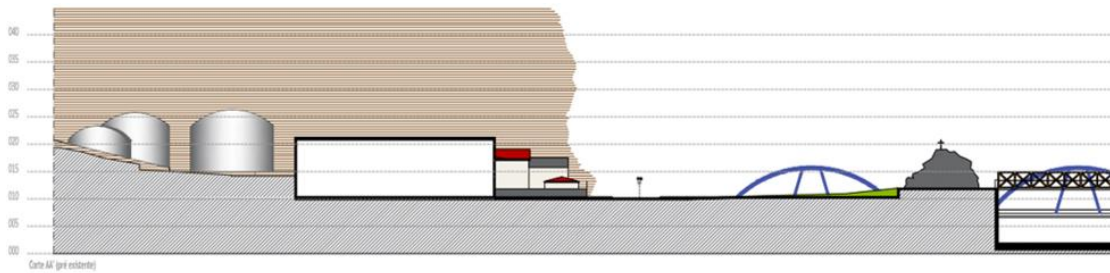


Figura 41: Planta de Caracterização: Corte AA', pré existente. [s/escala] (Anexo II, Desenho nº 10)

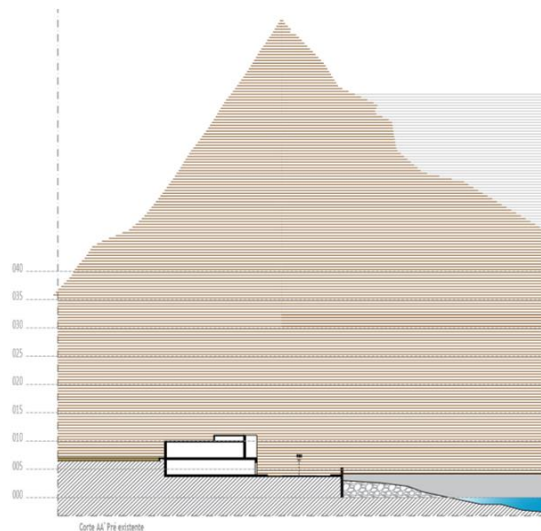


Figura 42: Planta de Caracterização: Corte BB', pré existente. [s/escala] (Anexo II, Desenho nº 11)

4.1.1 Análise da envolvente próxima da área de estudo

Tendo em conta a dimensão da proposta aqui apresentada, é necessário compreender o espaço onde está inserido a área de estudo, com o intuito de minimizar o impacto ambiental que esta originará de forma a se tornar coerente com as necessidades exigidas.

Em seguida, proceder-se-á à recolha de informação referente aos espaços e infraestruturas existente na envolvente próxima da área de estudo, que na sua maioria potenciam o turismo local na valorizam do seu património cultural e histórico.

De modo geral, a área de estudo encontra-se relativamente próxima do centro histórico da Freguesia de São Vicente, das infraestruturas público/privadas de equipamentos e serviços necessários á gestão territorial e da sua população, assim como de alguns locais histórico-culturais atrativos ao turismo local e regional.

Assim sendo, a envolvente próxima juntamente com a área de estudo, abrange um total de cerca de 10 ha, o equivalente a 101 640,52 m², e é composta por um total de 70 edifícios.

A tabela seguinte dá conta dos valores referentes à área de estudo e sua envolvente próxima, em correspondência com a Tabela 10, disponível no Anexo I juntamente com o Desenho nº 6 no Anexo II, que dá conta de um levantamento pormenorizado de cada edifício assim como as suas áreas e atividades.

Envolvente Próxima + Área de Estudo			
Área de estudo (m ²)	Área de implantação (m ²)	Área de construção (m ²)	Índice de Construção
101 640,52	31 604,10	30 860,41	0,98

Tabela 2: Envoltente Próxima e Área de Estudo

A área de estudo conta com uma aproximação a alguns pontos de enorme referência identitária da Vila de São Vicente, quer ao nível do património edificado, quer do património natural. A seguinte figura demonstra sinteticamente em que contexto urbano a área de estudo se insere.



Fig. 43: Planta de Caracterização: Envoltência Próxima. Identificação dos espaços . [s/escala] (Anexo II, Desenho nº3)

O centro histórico (Figura 44,45 e 46), dado à sua localização geográfica e às características arquitetónicas e urbanísticas que, aliado ao bom estado de conservação que o conjunto edificado apresenta, é visto pelas várias povoações vizinhas, como um marco e um bom exemplo a ter em conta. Para além do conjunto edificado, de traço histórico e tradicional, o centro histórico de São Vicente tem, como forte característica a sua malha urbana formada através de ruas sinuosas e estreitas que se dirigem a pequenos largos, e que formam frentes de ruas atrativas aos visitantes. (Figuras 42, 43 e 44)



44



45



46

Fig. 44: Vista da Vila de São Vicente. Centro Histórico da Vila de São Vicente.
(Fonte: Fotografia de autor, tirada a 25 de Agosto, 2013)

Fig. 45: Aspectos da Vila de S.Vicente (1).
(Fonte: Digitalização do livro S. Vicente, Câmara Municipal de S.Vicente(1), 1996, P. 113 e 114.)

Fig. 46: Aspectos da Vila de S.Vicente(2)
(Fonte: Digitalização do livro S. Vicente, Câmara Municipal de S.Vicente, 1996, P. 113 e 114.)

Implantada no centro da Vila de São Vicente, encontramos a sua Igreja Matriz (Figura 47), que demonstra através da arquitetura das suas fachadas, a marca arquitetónica tradicional de toda a zona Norte da Ilha. Trata-se de um edifício sem grande complexidade estrutural, de planta longitudinal, irregular, que contém 3 naves e uma capela-mor de torre quadrangular, e com fachadas rebocadas e pintadas de cor branco e cinzento. O edifício é ladeado de um murete e várias árvores de médio/grande porte, mas não está isolado de todo o espaço envolvente, até pelo contrário, no fundo este “limite” de terreno aparece como elemento decorativo.



Fig. 47: Vista da Vila de São Vicente. Igreja Matriz de São Vicente.
(Fonte: <https://www.facebook.com/groups/s.vicente/photos/>, Acedido a 17 de Junho, 2017)

No decurso da ribeira até á sua foz, encontramos o elemento mais emblemático do Concelho: A Capelinha de São Vicente (Figura 48,49 e 50). É através deste elemento patrimonial que surge a imagem da Vila numa projeção além-fronteiras.

A termo de curiosidade, reza a lenda que o santo padroeiro desta localidade terá aparecido na cova de um rochedo, junto à foz da Ribeira. Devido à extrema devoção ao santo ali aparecido, ergueram uma capelinha dando-lhe o mesmo nome do padroeiro São Vicente, de costas para o mar e de frente para a Ribeira, solicitando ao santo que as protegesse das calamidades provocadas pelas águas.

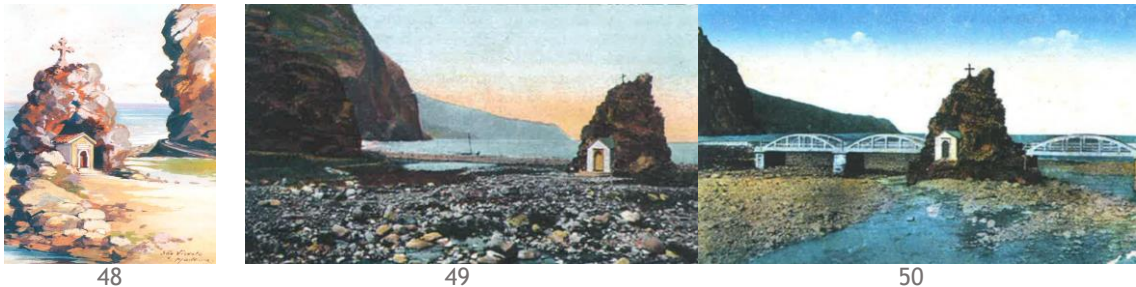


Fig. 48: A Capelinha de S. Vicente. Aguarela de Max Romer. 1948. Coleção da Câmara Municipal de S.Vicente.

(Fonte: Digitalização do livro, A Capelinha de S. Vicente, p. XIV)

Fig. 49: Postal da coleção Manuel Olim Perestrelo. Anos 20. Col. DRAC.

(Fonte: Digitalização do livro, A Capelinha de S. Vicente, p. XLI)

Fig. 50: Postal da coleção Bazar do Povo, com o nº209, na década de 20, mostrando a capelinha e a ponte com os seus arcos caprichosos.

(Fonte: Digitalização do livro, A Capelinha de S. Vicente, p. XLIX)

Devido à necessidade de crias novas vias de acesso às freguesias vizinhas, a Capelinha de São Vicente, serviu de suporte à passagem de uma ponte que liga São vicente à Ponta Delgada e conseqüentemente às terras vizinhas situadas a Este da ilha. As imagens seguintes demonstram de que forma a capelinha é reintegrada na paisagem e como ao longo dos anos essa imagem se manteve já com outras alterações a essa mesma ponte por razões de segurança.



51

Fig. 51: A Capelinha de S.Vicente. 1983.
(Fonte: Facultada pela Câmara Municipal de São Vicente)

52

Fig. 52: A Capelinha de S.Vicente. 2015
(Fonte: <https://www.facebook.com/groups/s.vicente/photos/>, Acedido a 4 de abril, 2017)

Em relação às infraestruturas destinadas aos serviços e equipamentos, destacam-se alguns edifícios, como o da câmara municipal, o tribunal, entre outros. A vila de são vicente, é também um polo do comércio local, sendo que a zona mais frequentada por estas atividade situa-se na frente de mar, por ser uma zona de distribuição rodoviária para outros polos da costa Norte.

Quanto à volumetria edificado referente à envolvente próxima incluindo a área de estudo, mantém uma conformidade no número de pisos, sendo que 67% do edificado conta com dois pisos, o que representa uma zona de média/baixa volumetria. (Figura 53)



Fig. 53: Planta de Caracterização: Levantamento por Piso dos Edifícios na Envolvente Próxima à área de Estudo, incluindo a área de estudo. [s/escala] (Anexo II, Desenho nº7)

No que diz respeito às alterações urbanísticas executadas pelas instituições municipal e regional ao nível do desenvolvimento urbanístico, que transformaram ao longo dos tempos estas zonas rurais em áreas urbana, destacando o melhoramento das fachadas e ruas do centro histórico, assim como a implementação de um jardim público com vegetação única a envolver o grande pátio central da vila (Figura 56), onde são feitos inúmeros eventos. Outra grande obra, e na opinião dos munícipes uma das melhores, a criação de um parque urbano (Figura 54,55 e 56), que liga o centro da vila de são vicente e a sua frente mar, juntamente com o melhoramento dos acessos ao concelho, através da via expresso 04 que liga vários pontos da ilha, tornando esta localidade rural mais próxima de toda a população regional.

Desta forma, a implementação de novos agentes geradores do desenvolvimento do concelho, quando enquadrados corretamente no território, originam condições adequadas à sua sustentabilidade e à qualidade de vida da população.



54

55

56

Fig. 54: Rede Expresso da vila de São Vicente. (Fonte: <http://funchalnoticias.net/>, Acedido a 14 de Junho, 2017)

Fig. 55: Grutas e Centro de Vulcanismo de São Vicente. (Fonte: <https://www.facebook.com/groups/s.vicente/photos/>, Acedido a 14 de Junho, 2017)

Fig. 56: Parque Municipal de São Vicente. (Fonte: Fotografia de autos, tirada a 15 de Agosto, 2017)



57

58(sup) 59 (inf)

Fig. 57: Parque Urbano de São Vicente. (Fonte: <https://www.facebook.com/groups/s.vicente/photos/>, Acedido a 14 de Junho, 2017)

Fig. 58: Parque Urbano de São Vicente.(2) (Fonte: <https://www.facebook.com/groups/s.vicente/photos/>, Acedido a 14 de Junho, 2017)

Fig. 59: Parque Urbano de São Vicente.(3) (Fonte: <https://www.facebook.com/groups/s.vicente/photos/>, Acedido a 14 de Junho, 2017)

Ao longo da Ribeira de São Vicente, desde o centro da vila de São Vicente, até á marginal, foi implantada uma infraestrutura urbana de equipamento coletivo e uso recreativo e de lazer, com uma série de espaços verdes e percursos que transformam o local ainda mais atrativo. (Figura 60)

Esta dispõe de serviços de administração municipal, de pequenas áreas de comércio, de um campo de futebol público, miradouros, ginásio urbano, parque infantil, estacionamento tanto para viaturas ligeiras como de passageiros, e de grandes áreas verdes interrompidas pelo desenho dos passadiços pedonais.



Fig. 60: Planta de Caracterização: Espaços Verdes e Espaços de uso Coletivo. [s/escala] (Anexo II, Desenho nº9)

Em suma, numa abordagem mais generalizada, a atividade predominante na envolvente próxima é a de Habitação e Equipamentos, sendo que nela estão inseridas as entidades reguladoras do município, assim como os seus serviços administrativos, a igreja junto ao cemitério único na freguesia, entre apontamentos de pequenos comércio e restauração. Quanto à área de estudo, a atividade predominante é a de restauração/café/bar, as únicas padarias da freguesia, e pequenos equipamentos de apoio ao turismo local/externo, à exceção da Adega Cooperativa e Estação de Serviço que se tornam elementos um tanto imponentes, face à sua vasta implantação comparativamente com as restantes edificações.

Ao nível da rede viária e de transportes coletivos é verificado que apesar da rede principal não ser muito densa, cumpre com os objetivos no que diz respeito à fluidez e distribuição do trânsito, tendo em conta a complexa topografia que a freguesia apresenta.

A área de estudo é servida pela estrada regional 104 e pela via expresso 4, que faz a ligação entre o concelho da Ribeira Brava e São Vicente. Junto à orla costeira, a circulação é garantida pela estrada regional 101 que interliga todo o litoral Norte da ilha da Madeira. (Figura 61)

O transporte coletivo de passageiros é fornecido por táxis, tendo a sua praça localizada no interior da Vila de São Vicente, e por autocarros da empresa regional, que assegura a deslocação da população por toda a região, não tendo nenhuma praça ou estaleiro destinado ao abrigo, recolha e distribuição dos passageiros.



Fig. 61: Planta de Caracterização: Identificação das vias e serviços de transporte coletivo. [s/escala] (Anexo II, desenho nº4)

4.1.2 Análise da Área de Estudo

Para melhor compreensão da Área de Estudo, esta será subdividida em duas partes: Frente Mar, no sentido Norte - Zona do Calhau; e Frente Ribeirinha, no sentido Nordeste - Zona de Equipamentos. (Figura 58) Conta com 293,72 metros de comprimento em toda a sua extensão de frente de mar, dando continuidade no sentido da sua perpendicular que abrange a Zona de Equipamentos, 217,47 metros de comprimento.

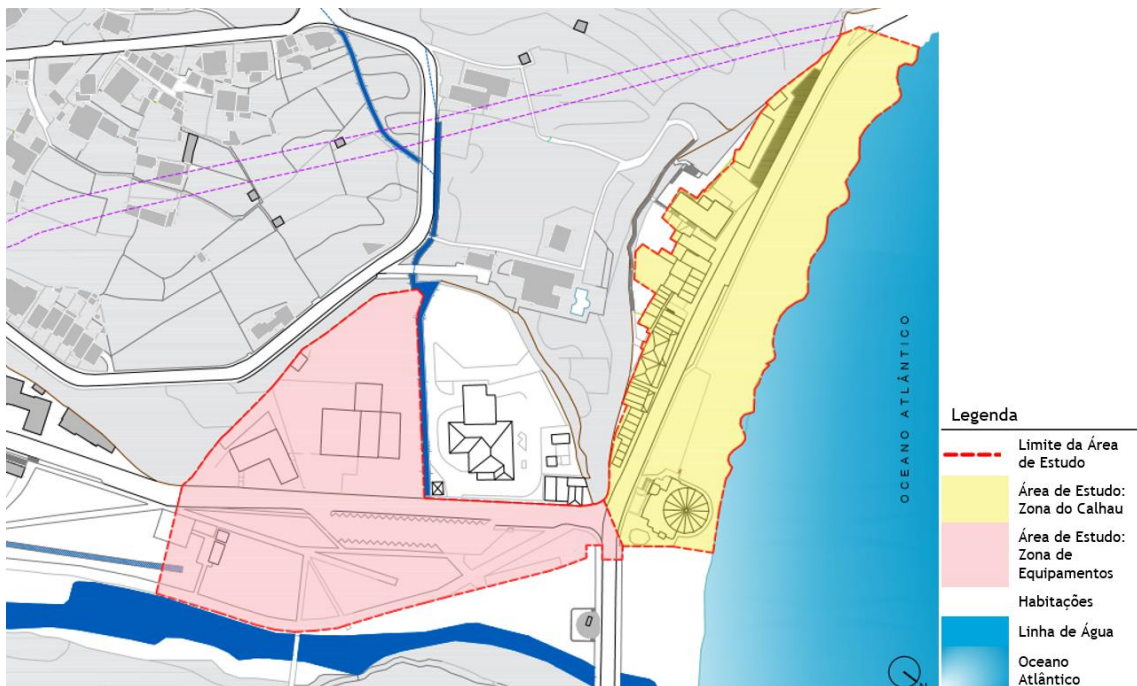


Fig. 62: Planta de Caracterização: Planta de localização e subdivisão da área de estudo. [s/escala] (Anexo II, Desenho nº2)

Área de Estudo (global)			
Área de estudo (m ²)	Área de implantação (m ²)	Área de construção (m ²)	Índice de Construção
35 076.31	28 015.62	10 005.36	0.36

Tabela 3: Dados gerais da área de estudo

A área de estudo é constituída por 18 edifícios, maioritariamente de dois pisos aos quais se destinam as atividades de comércio e restauração na sua generalidade, com 3 equipamentos de alojamento turístico.

A Zona do Calhau, caracterizada pela marginal que percorre todo o alinhamento da orla costeira local no decorrer da estrada regional 101, é considerada a melhor zona de expansão comercial local, e onde a grande maioria do seu edificado destina-se a essas atividades.

Área de Estudo: Zona do Calhau			
Área de estudo (m ²)	Área de implantação (m ²)	Área de construção (m ²)	Índice de Construção
16 468.15	9 407.46	6 943.09	0.74

Tabela 4: Dados da área de estudo: zona do Calhau

É constituída por 15 edifícios, sendo que 4 são de equipamento destinado ao alojamento turístico, 1 de habitação e os restantes de restauração, alguns com atividades mistas. Representados esquematicamente na Figura 59 complementada com as áreas apresentadas pela tabela X no Anexo I.

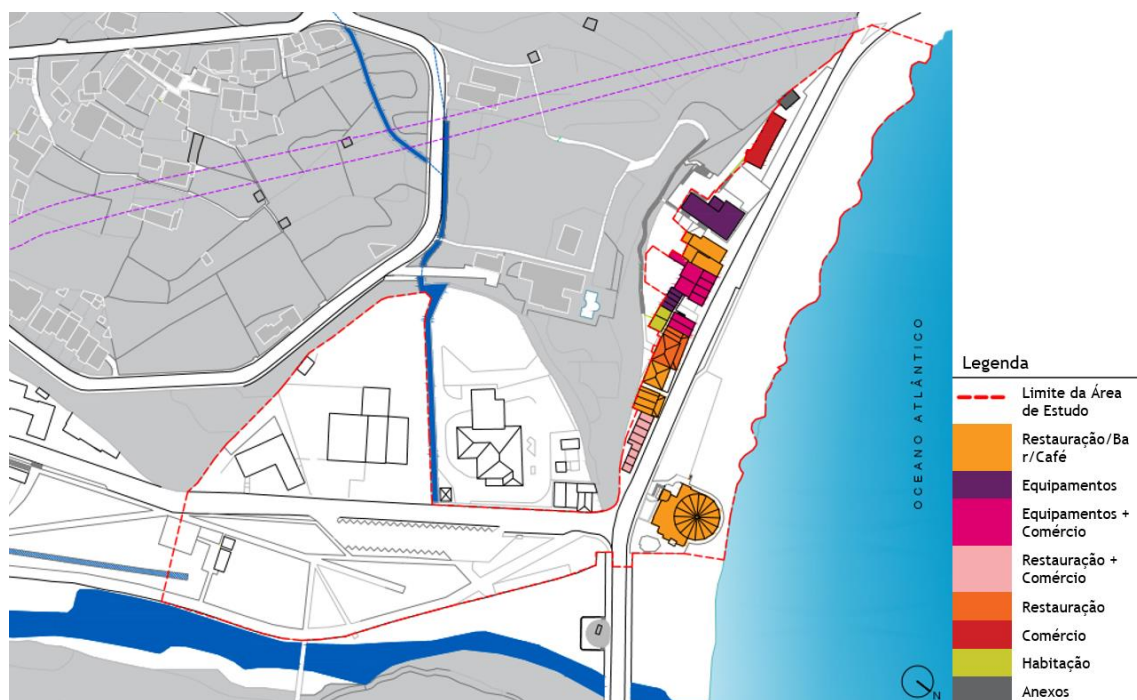


Figura 63: Planta de Caracterização: Edificação por atividade. Zona do Calhau. [s/escala]

No que diz respeito ao edificado, denota-se uma coerência na linguagem arquitetónica, e um padrão que em muito faz lembrar as docas antigas derivado á queda de águas de cada edifício. (Figura 64).

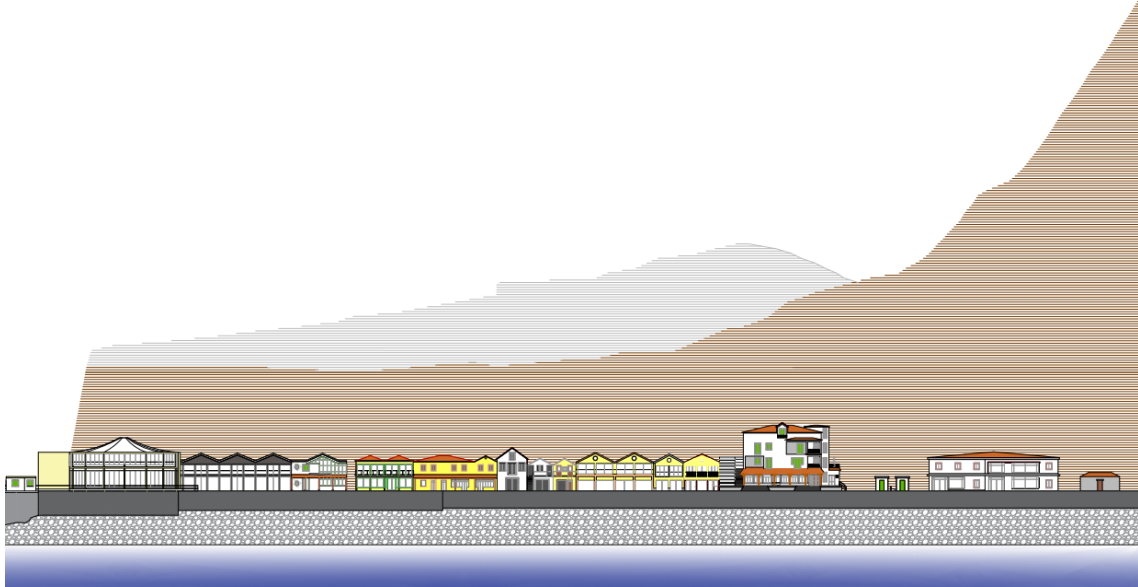


Fig. 64: Planta de Caracterização: Alçado Norte Zona do Calhau. [s/escala] (Anexo II, Desenho nº12)

É notória a uniformidade de fachadas nesta frente, á exceção de um outro edifício que para além de não seguirem a mesma linha têm escalas muito superiores ao que seria desejado à conformidade de todo o espaço. Predominantemente os edifícios são de 2 pisos à exceção de um que tem 4 pisos.



65

66

67

Fig. 65: Levantamento fotográfico da frente de mar de São Vicente: Fachadas.

Fig. 66: Levantamento fotográfico da frente de mar de São Vicente: Edifício Praia-Mar, alojamento turístico.

Figura 67: Levantamento fotográfico da frente de mar de São Vicente: Edifício Quebra-Mar, Restauração.

Quanto às acessibilidades, a Zona do Calhau é servida pela Estrada Regional 101, que faz ligação com o litoral Norte da ilha da Madeira, e dispõe de dois sentidos.

Ao longo da marginal, surgem pontos de estacionamento público, num total de aproximadamente 40 lugares, e de estacionamento privado 9 lugares. Por falta de organização nestor sector, torna-se complicado precisar o número de lugares. Devido à afluência de trânsito neste local, não dispões de muitos lugares de estacionamento e qualquer espaço serve para estacionar o carro. (Figura 68)

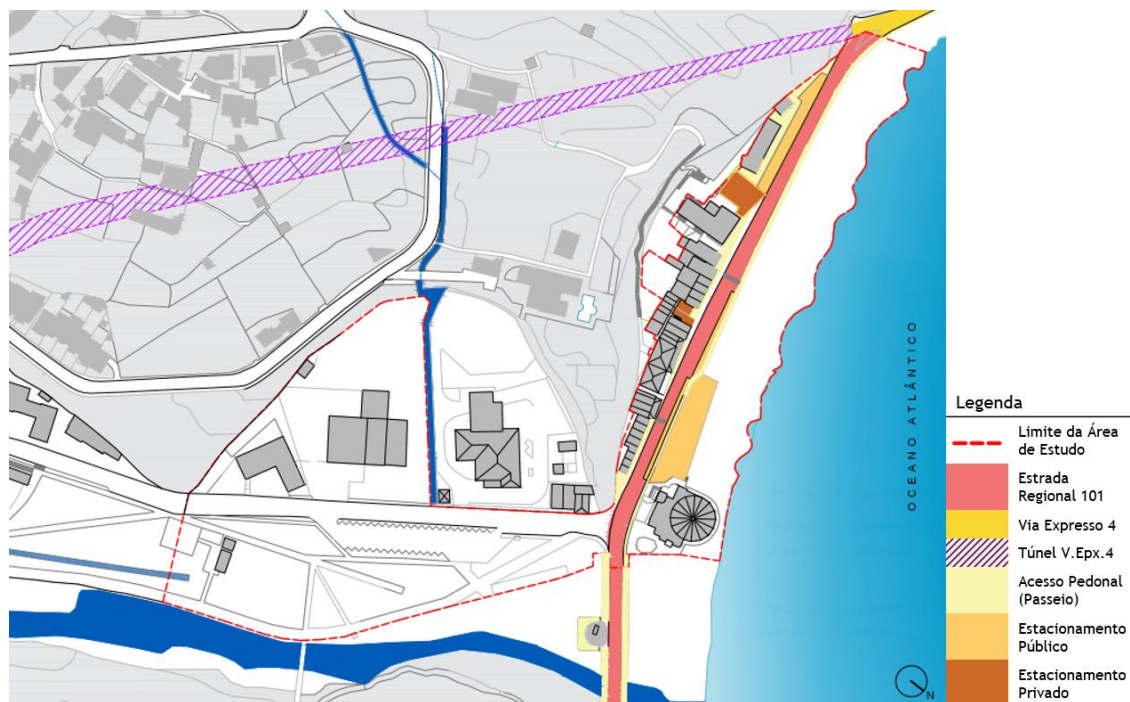


Figura 68: Planta de Caracterização: Infraestruturas na Zona do Calhau. [s/escala]

Seguem-se imagens do levantamento topográfico da Frente de Mar de São Vicente, com o intuito de dar a conhecer um pouco melhor o espaço de que se fala.



69

70

71

72

Figs. 69: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona do Calhau - Acessibilidades e estacionamentos (1).

Figs. 70: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona do Calhau - Acessibilidades e estacionamentos. (2)

Figs. 71: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona do Calhau - Acessibilidades e estacionamentos. (3)

Figs. 72: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona do Calhau - Acessibilidades e estacionamento (4)

A Zona de Equipamentos, Frente Ribeirinha, encontra-se na encosta esquerda à Ribeira de São Vicente, e cumpre com os afastamentos mínimos regulamentares e de segurança exigidos. É uma zona de enorme potencial económico, destinada ao abrigo de infraestruturas de equipamentos, mas com a alteração do PDM de São Vicente em curso, estagnaram na sua evolução e expansão.

Área de Estudo: Zona de equipamentos			
Área de estudo (m ²)	Área de implantação (m ²)	Área de construção (m ²)	Índice de Construção
18 608.16	18 608.16	3062.27	0.16

Tabela 5: Dados da área de estudo: zona de Equipamentos

É constituída por 5 edifícios, sendo que 3 são de equipamento, e os restantes exercem funções mistas de comércio/restauração e restauração/equipamento turístico. Representados esquematicamente na Figura 73 complementada com as áreas apresentadas pela tabela 10 no Anexo I.

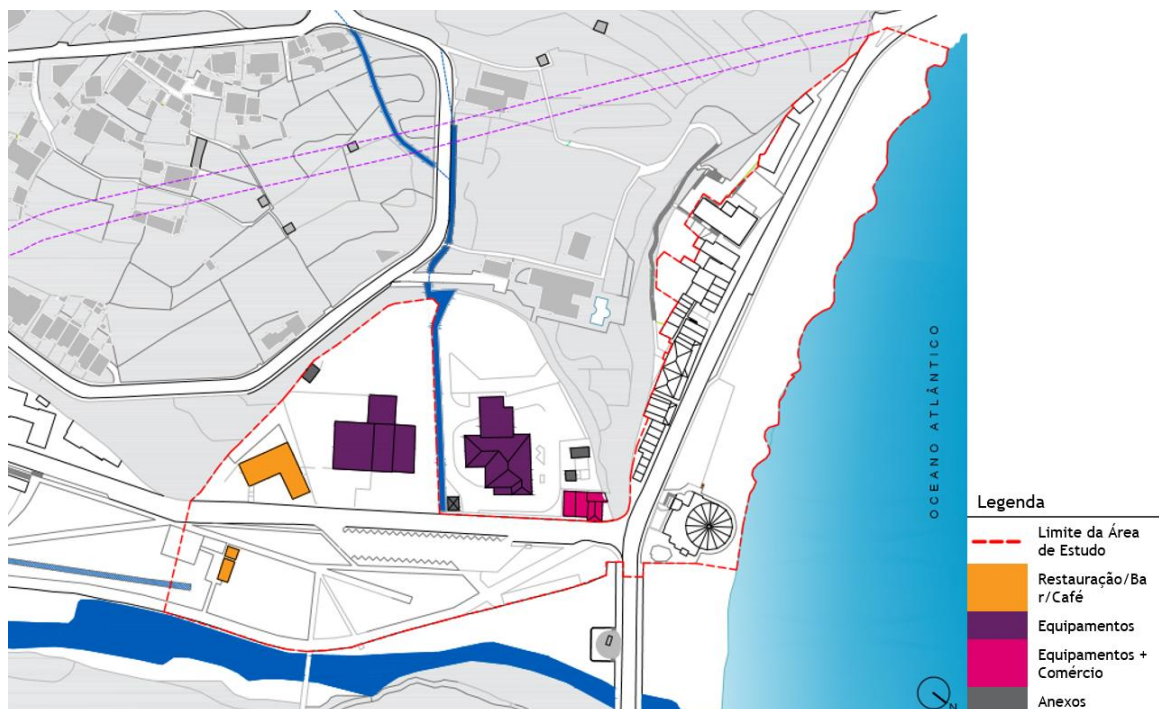


Fig. 73: Planta de Caracterização: Edificação por atividade zona de equipamentos. [s/escala]

No que diz respeito ao edificado, caracterizam-se por um linha mais simples, mais industrial, devido às funções que cada edifício ocupa, á exceção, da antiga estação de camionagem de São Vicente, que se enquadra com a linguagem de fachadas da frente de mar (zona do calhau). Embora a Adega cooperativa e a antiga estação de camionagem (reabilitada para comércio e alojamento turístico), não façam parte do polígono limite da área de estudo, fazem parte da imagem do espaço e como tal é importante percebê-las para que a proposta seja bem-sucedida. (Figura 74)

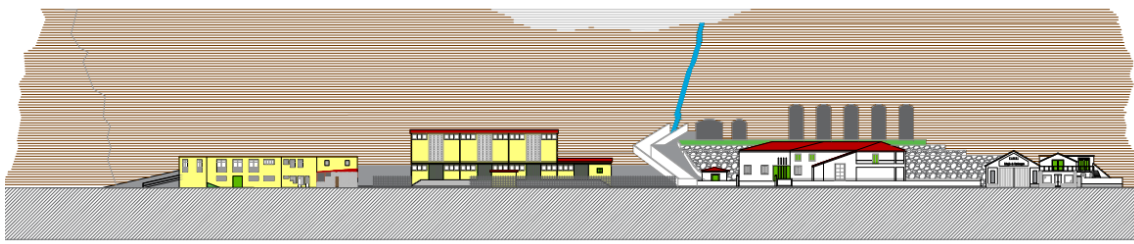


Fig. 74: Planta de Caracterização: Alçado Nascente. [s/escala] (Anexo II, Desenho nº10)



75

76

77

78

Fig. 75: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos. Taberna de S.V, restauração e equipamento.

Fig. 76: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos. Armazéns da CMSV, equipamento.

Fig. 77: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos. Estação de Camionagem, comércio e equipamento.

Fig. 78: Figura 78: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos. Restauração/Café.

Quanto às acessibilidades, a Zona de Equipamentos (Frente Ribeirinha), é servida pela Estrada Regional 104, que faz ligação com a via expresso de ligação ao litoral Sul da ilha da Madeira, e dispõe de dois sentidos. (Figura 79)

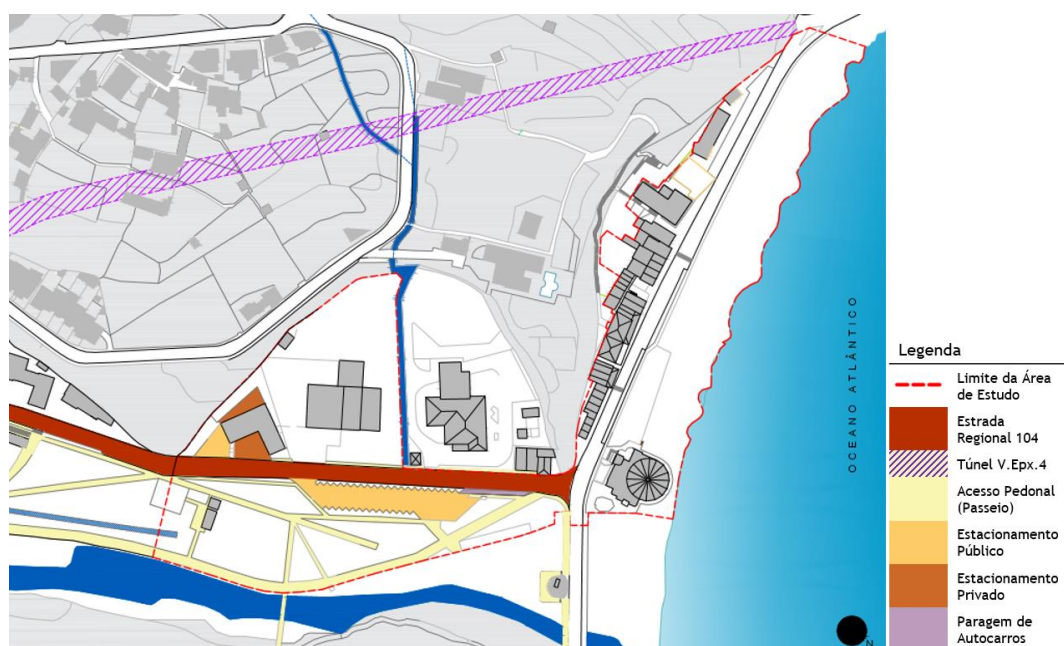


Fig. 79: Planta de Caracterização: Infraestruturas. Zona de Equipamentos. [s/escala]

Esta zona também dispõe de 41 lugares para estacionamento público de automóvel, de estacionamento privado, aproximadamente 20 lugares, e de uma paragem de autocarros.



80

81



82

83

Figura 80: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos. Acessibilidades - Estrada Regional 104. (1).

Figura 81: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos. Acessibilidades - Estrada Regional 104. (2)

Figura 82: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos. Acessibilidades - Estrada Regional 104. (3)

Figura 83: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos. Estacionamento,

Esta área, também usufrui diretamente do parque urbano criado recentemente pela autarquia, que faz a ligação do centro histórico com a frente de mar de São Vicente. Este dispõe de área lúdicas/lazer, como de um parque infantil, campo de futebol, ginásio público/urbano, assim como a ponte mista (rodoviária e pedonal), que está apoiada num elemento histórico estruturante, a capelinha de São Vicente. A sua maior área contém espaços verdes interrompidos por passadiços pedonais que é gerador de toda a imagem do espaço global do parque.

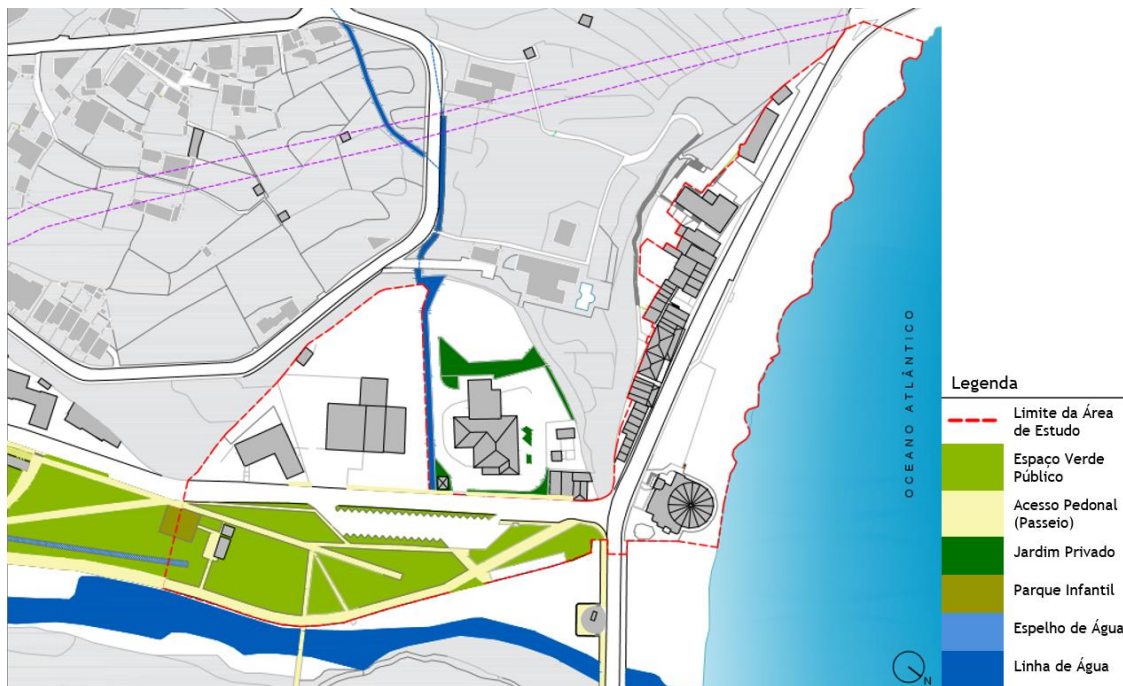


Fig. 84: Planta de Caracterização: Espaços Verdes. [s/escala]

Em seguida seguem algumas imagens do levantamento fotográfico da área de estudo referente ao parque urbano, para melhor conhecimento do local.



85

86

87

Figs. 85: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos. Parque Urbano.(1)

Figs. 86: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos. Parque Urbano.(2)

Figs. 87: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos. Parque Urbano.(3)

4.2 Diagnóstico urbanístico

O presente trabalho consiste na utilização dos conteúdos urbanísticos do planeamento do espaço habitado, e assenta no princípio fundamental da sociedade civil: enquadrar o Homem no espaço, assim como o espaço para o Homem. Sendo a cidade uma obra de grande escala, o desenho urbano tem um papel fundamental na criação de elementos compositores da sua imagem, estruturando-os à vivência do Homem.

A cidade desde a sua criação encontra-se em constante transformação, por vastas razões. Em muitos casos deve-se ao estado de degradação que muitas infraestruturas apresentam, pela necessidade de planeamento estrutural dos elementos que a compõe, entre outras razões. Contudo, atualmente vive-se a era da globalização, em que as exigências sociais e humanas aumentam e a capacidade de inovação torna-se mais acessível, como tal os espaços até então criados aquando da sua criação, deixam de conseguir responder a essas exigências sociais, transformando-os em espaços devolutos levando ao abandono da sua civilização, originando uma descaracterização do espaço à imagem atual.

Desta forma, pretende-se enquadrar o melhor possível o Homem ao seu meio ambiente, na forma de unidades arquitetónicas, transformando o caráter identitário do território em inovadores espaços públicos inerentes ao quotidiano do cidadão.

Neste ponto, pretende-se avaliar de forma sucinta os aspetos positivos e negativos da área de estudo, de forma a estabelecer medidas de planeamento e desenho urbano, que promovam uma imagem renovada e qualificada de todo o espaço. Para tal, é necessária uma abordagem minuciosa na avaliação do pré-existente da área de estudo: nos aspetos a melhorar, nos aspetos a manter, e na integração com o meio natural circundante, para que todas as potencialidades do espaço sejam valorizadas.

No contexto ao qual está inserida, a área de estudo apresenta uma singularidade quanto à sua história, localização e orografia, encontrando-se em frentes de água, que é uma mais valia para a imagem urbana, e numa linha consecutiva dos aglomerados históricos e espaços verdes atrativos, que tornam o fluxo circulação mais claro e atrativo no âmbito do reconhecimento turístico local e externo. A preservação destes aspetos, conjuntamente com a qualidade do edificado presente, tona-se elementos chave na imagem urbana do local.

Na tabela seguinte, dá conta sistematizada dos aspetos positivos e negativos, assim como da esquemática da proposta objetivada no seguimento deste trabalho. Para melhor compreensão, é utilizada a distinção das áreas anteriormente definidas, apresentadas pela Figura 62.

	ASPETOS POSITIVOS	ASPETOS NEGATIVOS	PROPOSTA
ESPAÇO GLOBAL	<ul style="list-style-type: none"> - Ligação entre o centro histórico da Vila e a Frente de Mar de São Vicente, através de um parque urbano, de espaços verdes e equipamentos lúdico/lazer; - Linguagem arquitetónica; - Enquadramento com 	<ul style="list-style-type: none"> - Falta de estacionamentos; - Descontinuidade de Passeios e incumprimento de larguras mínimas de segurança. - Planeamento do trânsito; 	<ul style="list-style-type: none"> - Criação de infraestruturas e espaços de apoio aos transportes coletivos; - Ciclovias; - Equipamentos Urbanos; - Valorização dos espaços públicos e privados;

	<ul style="list-style-type: none"> elementos históricos; - Estrutura Viária. 	<ul style="list-style-type: none"> - Falta de infraestruturas de apoio aos transportes coletivos; 	<ul style="list-style-type: none"> - Melhoria na imagem das fachadas; - Implementação de mais infraestruturas para várias atividades;
Zona do Calhau	<ul style="list-style-type: none"> - Linguagem arquitetónica das fachadas; - Edificação; - Disposição das atividades; 	<ul style="list-style-type: none"> - Falta de estacionamentos; - Mobilidade condicionada devido à inexistência de passeios; - Interligação espacial com a linha de água e valorização da mesma; - Acessos à Praia; - Falta de espaço para esplanadas; - Falta de Planeamento do trânsito; 	<ul style="list-style-type: none"> - Criação de estacionamentos; - Melhoria no acesso à praia - Alargamento dos passeios para esplanadas e circulação pedonal; - Uniformizar as fachadas; - Implementação de uma ciclovia; - Espaços verdes e/ou de vegetação; - Equipamento urbano.
Zona de Equipamentos	<ul style="list-style-type: none"> - Equipamentos urbanos; - Rede viária; - Parque Urbano; - Estacionamentos; 	<ul style="list-style-type: none"> - Infraestruturas degradadas e inadequadas ao espaço; - Descontinuidade dos Percursos pedonais; - Falta de Manutenção do Espaço; - Ocupação do espaço com funções provisórias; 	<ul style="list-style-type: none"> - Criação de novas infraestruturas, tais como: mercado agrícola local; doca para transportes coletivos; comércio/serviços; escritórios; alojamento turístico. - Melhoria nas vias pedonais; - Aumento de lugares de estacionamento; - Ciclovia - Equipamento urbano.

Tabela 6 - Aspetos positivos, negativos e proposta da área de estudo.

4.2.1 Zona do Calhau

A marginal, Zona do calhau, possui como aspetos positivos a sua localização, logo de frente para o Oceano Atlântico. Mantém uma linguagem arquitetónica de fachadas, a lembrar as antigas docas, que como é do conhecimento comum têm geralmente duas águas, à exceção de um edifício de equipamento turístico que de certa forma está desenquadrado de toda a imagem espacial desta frente de mar, devido à sua volumetria. Esta zona, como anteriormente referida mantém um uso generalizado de atividades de restauração e

comércio, sendo conhecida como a maior potência em expansão do comércio local, e que é servida pela estrada regional 101, que faz a ligação com todo o litoral Norte da ilha da Madeira.

Em contrapartida, esta zona aparece carenciada de um planeamento da estrutura viária, de forma a facilitar a mobilidade entre as vias pedonais e rodoviárias, bem como a ausência de estacionamento. Situações que têm a maior urgência de serem resolvidas, devido à afluência m de pessoas e por consequência de automóveis que muitas vezes se torna num caos, devido ao aglomerado de automóveis de diversas dimensões estacionados à revelia nesta zona. Os passeios são estreitos e descontínuos, sendo que em alguns casos é mesmo inexistente, fazendo com que a utilização de espaços para esplanadas seja quase inexistente. A acessibilidade à praia, não se encontra adequada e perceptível, o que torna esta zona quase extinta desta prática.



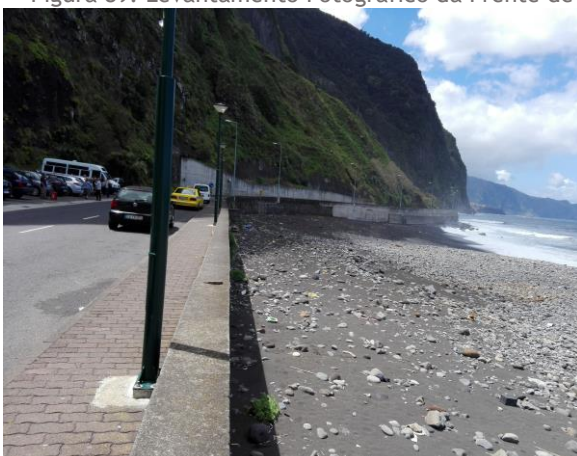
88



89

Figura 88: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona do Calhau: Acesso à Praia.

Figura 89: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona do Calhau: Esplanadas.



90



91

Figura 90: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona do Calhau: Ligação entre passeio e a praia.

Figura 91: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona do Calhau: Esplanadas. (2)

Em suma, denota-se uma falta de planeamento territorial no que diz respeito ao desenho urbano na articulação dos espaços e na capacitação dos mesmos a cada função. A Frente de Mar de São Vicente, embora atraia muitas pessoas devido à oferta das atividades praticadas na zona, não valoriza o espaço enquanto pertencente ao Homem e vice-versa. Torna-se única e exclusivamente uma zona sem função adequada.

4.2.2 Zona de Equipamentos

A zona de equipamentos, tem como particularidade se situar numa frente ribeirinha, e revela ser um espaço de grande potencial económico local, mas que não tem infraestruturas preparadas ao abrigo dessas atividades.

Mediante a análise do quadro anterior, é perceptível que esta zona já sofreu uma alteração urbanística que até então tem servido da melhor forma toda a população. E é nessa medida que o carácter arquitetónico na edificação encontra-se descaracterizado, sendo que as infraestruturas apresentam algum grau de degradação, e estão descontextualizadas de todo o seu espaço envolvente. As vias de circulação encontram-se bem delineadas, á exceção de pequenos apontamentos de falta de rigor no desenho projetual, e no percurso pedonal, assim como as zonas verdes, os equipamentos urbanos, etc, privilegiam toda esta zona que ao nível paisagístico é de grande valor.



92

Figura 92: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos: Vista da ponte pedonal para a Capelinha de São Vicente.



93

Figura 93: Levantamento Fotográfico da Frente de Mar de São Vicente: Zona de Equipamentos: Percurso do Parque Urbano.

É importante ressaltar que as zonas de passadiços pertencentes ao parque urbano, muitas vezes são utilizadas por agricultores locais, devidamente autorizados, a exercer a sua atividade comercial dos seus produtos, em infraestruturas provisórias definidas por cada um. A autarquia em certas alturas do ano, faculta pequenas “barraquinhas” no evento denominado como “o mercadinho de são vicente” e que de uma certa maneira possibilitam os

comerciantes a adquirir rendimentos extras, e em contrapartida dinamizam muitos mais este espaço.

Desta forma, é possível prever uma reconversão nos espaços apontados como negativos, de forma a unificar e dinamizar todo este espaço.

4.3 Enquadramento no Plano Diretor Municipal de São Vicente

O Plano Diretor Municipal de São Vicente (PDMSV), publicado a 17 de Setembro de 2002, encontra-se em conformidade com os princípios e objetivos do Plano de Ordenamento da Região Autónoma da Madeira, bem como com os regulamentos legais previstos para a região. Desta forma, o PDMSV inclui o regulamento²³ da gestão territorial, planta de ordenamento e planta de condicionantes, de forma a estabelecer um modelo coerente do desenvolvimento do Concelho.

Assim sendo, a análise do regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, é importante para que a proposta seja apresentada corretamente, sendo que estará condicionada à classificação do solo e Usos do mesmo, regulamentados á localização da área de estudo.

4.3.1 Usos do Solo

Segundo o Regulamento do PDMSV, a área de estudo está inserida em perímetro urbano, inserido na Unidade Operativa de Planeamento e Gestão, U1 - Vila/Zona de Equipamentos²⁴, onde estão definidos, parâmetros aplicativos para os espaços urbanos.

Através da análise da Planta de Ordenamento, verifica-se que a área de estudo, é classificada em três categorias: Espaços Urbanos Antigos ou Históricos²⁵, Espaços de Equipamentos²⁶ e Espaços Naturais de Uso Recreativo²⁷-Praias. Áreas que compreendem um total de 3,47ha, referentes ao polígono que delimita a área de estudo. (Figura 94)

Quanto á caracterização dos espaços, dispostos no Artigo nº26, do regulamento do PDM de São Vicente, que prevê para os espaços urbanos antigos ou históricos²⁸, a preservação e manutenção do pré-existente, à exceção de edifícios que se apresentam em elevado grau de degradação, permitindo que haja alterações em conformidade com a linguagem arquitetónica

²³ Resolução nº 3/2002/M - Regulamento do Plano Diretor Municipal de São Vicente

²⁴ Alínea 1, do Artigo nº62 - Parâmetros, Regulamento do Plano Diretor Municipal de São Vicente

²⁵ Alínea 1.1, do Artigo nº26 - Caracterização dos espaços, Regulamento do Plano Diretor Municipal de São Vicente

²⁶ Alínea 1.6, do Artigo nº26 - Caracterização dos espaços, do Regulamento do Plano Diretor Municipal de São Vicente

²⁷ Alínea 3.3, do Artigo nº26 - Caracterização dos espaços, do Regulamento do Plano Diretor Municipal de São Vicente

²⁸ Artigo nº33 - Espaços urbanos antigos ou históricos, Regulamento do Plano Diretor Municipal de São Vicente

existente. No caso de uma reabilitação, manter a *cércea*²⁹ do edifício pré-existente, e no caso de nova construção, enquadrar na média dos edifícios confinantes tanto na *cércea* como na profundidade. As novas construções ou ampliações, terão que estar em conformidade com os seguintes indicadores urbanísticos: *índice de construção*³⁰ de 1,00%, máximo; *Percentagem de área coberta*³¹ de 60% máximo; e *Percentagem de superfícies impermeabilizada*³² de 80% máximo.

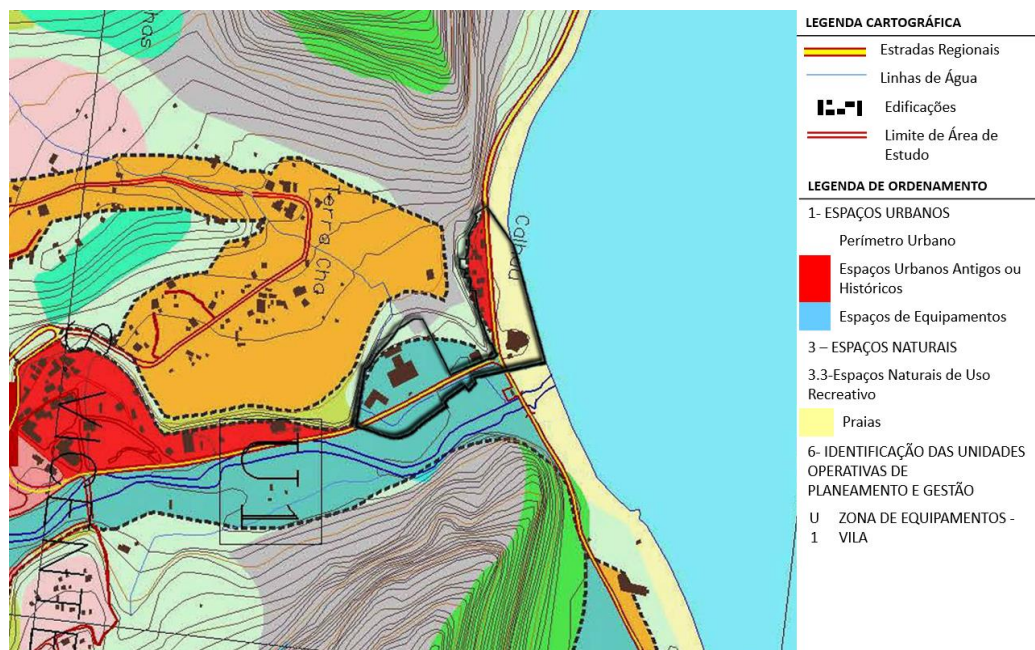


Fig. 94: Limite da área de intervenção sobre o extrato da planta de ordenamento do PDMSV.
(Fonte: Planta de Ordenamento, PDMSV.)

Para os espaços de equipamentos³³, não são previstas quaisquer construções até a existência dos planos de urbanização e pormenor, mas mediante o conhecimento prévio de que está a decorrer uma alteração do PDM de São Vicente, assente numa reclassificação do solo para a zona U1³⁴, avançou-se com proposta de intervenção que se pretende servir de inspiração ao eventual plano pormenor.

4.3.2. Condicionantes

De acordo com a planta de condicionantes, verifica-se que a área de estudo está inserida nos espaços naturais em meio urbano³⁵, e no espaço de Praia, no qual não apresenta qualquer expressão cartográfica.

²⁹ Artigo nº8 - Definições, Regulamento do Plano Diretor Municipal de São Vicente

³⁰ Artigo nº8 - Definições, Regulamento do Plano Diretor Municipal de São Vicente

³¹ Artigo nº8 - Definições, Regulamento do Plano Diretor Municipal de São Vicente

³² Artigo nº8 - Definições, Regulamento do Plano Diretor Municipal de São Vicente

³³ Artigo nº38 - Espaços de equipamentos, Regulamento do Plano Diretor Municipal de São Vicente

³⁴ Alínea 1, do Artigo nº62 - Parâmetros, Regulamento do Plano Diretor Municipal de São Vicente

³⁵ Alínea 1.7, do Artigo nº26 - Caracterização dos espaços, Regulamento do Plano Diretor Municipal de São Vicente

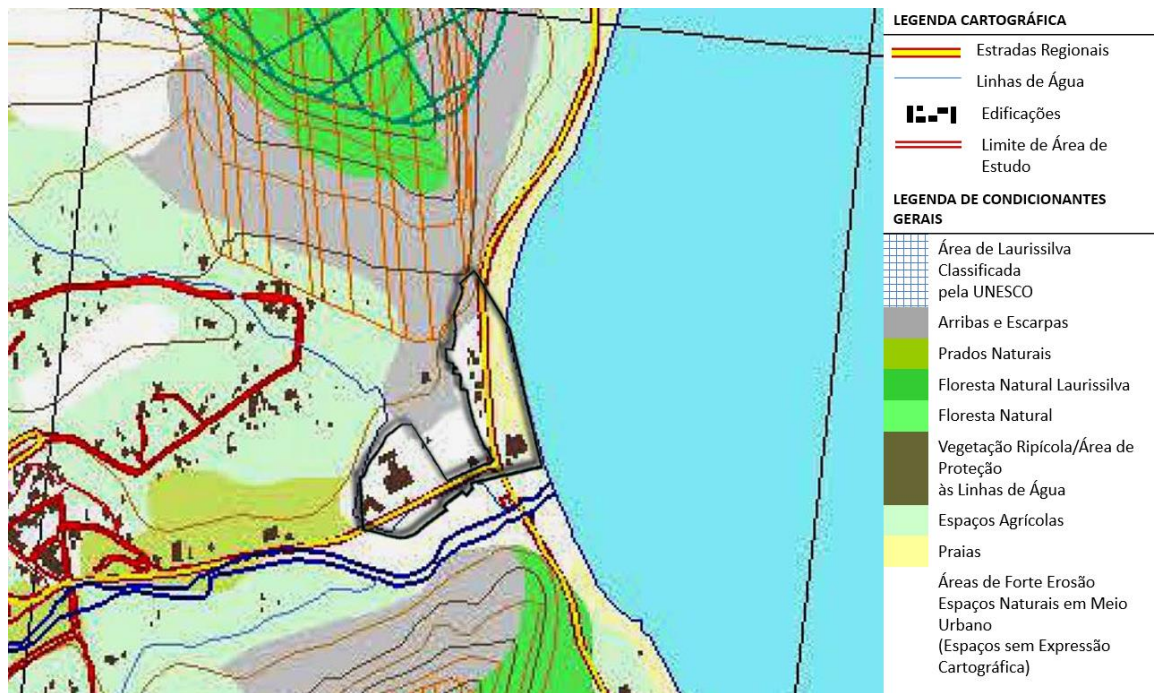


Fig. 95: Limite da área de intervenção sobre o extrato da planta de condicionantes do PDMSV. (Fonte: Planta de Ordenamento, PDMSV.)

De acordo com o regulamento do PDM de São Vicente, não são assinaladas regras de edificação e urbanização para os espaços naturais em meio urbano. São apenas privilegiadas as ações de proteção e regeneração em espaços ecológicos, como as linhas de água, arribas e escarpas, integradas nos espaços naturais em meio urbano.

No que corresponde aos espaços de Praia, não consta qualquer descrição das regras de edificação e urbanização, no regulamento do PDMSV, por falta de um plano pormenor que complemente o regulamento.

Capítulo 5 - Memória Descritiva e Justificativa da Proposta de Requalificação da Frente de Mar de São Vicente

Através dos conteúdos teórico-práticos anteriormente desenvolvidos, este capítulo apresentará a proposta de requalificação de Frente de Mar de São Vicente, na qual através da análise da área de estudo, revelou-se pertinente intervir neste local ao nível do desenho urbano, na articulação de novos espaços e na valorização do mesmo. Desta forma, a proposta incidirá no projeto de desenho urbano para a Zona do Calhau - Frente de Mar, e para a Zona de Equipamentos - Frente Ribeirinha, e no projeto de elementos complementares do espaço público.

Inicialmente justificam-se as medidas e as operações adotadas ao nível do desenho urbano para a área de estudo, geral, em seguida apresenta-se alíneas que dão conta da explicação pormenorizada sobre a proposta para cada Zona, e os elementos que a compõe e por fim uma breve síntese sobre alguns elementos que complementarão as atividades existentes e o seu espaço público.

Assim sendo, pretende-se que esta proposta de reabilitação urbana, e que implementa novas infraestruturas que correspondam às necessidades da população local, adequando-as à preservação do pré existente, na tentativa de maior usufruto do local.

5.1 Descrição geral da proposta urbanística

De modo geral, a plano de reabilitar a Frente de Mar de São Vicente, juntamente com uma parte da Frente Ribeirinha, situada no sentido perpendicular à marginal, surge como solução ao diagnóstico urbanístico apresentado no Capítulo 4, Tabela 5, que descreve os pontos negativos e positivos que esta zona apresenta, com o intuito de interligar estas frentes com a malha urbana da Vila de São Vicente. Esta situação mantém-se aquém do que seria esperado, mas acaba por em muito se relacionar com problemas comuns às cidades de frentes de água que no seu desenvolvimento e expansão urbanística, mantiveram-se de costas voltadas a este elemento identitário do seu território. Como se verifica no Capítulo 2 - Frentes de Água. Foi também necessário avaliar o desenvolvimento urbanístico da ilha da Madeira, e como o meio urbano se interligou ao meio rural, no apuramento das necessidades que a requalificação da área de estudo terá para do Concelho. Informação disposta no Capítulo 3- Breve desenvolvimento urbanístico da ilha da Madeira.

Esta proposta visa a dinamizar o litoral Norte da ilha da Madeira, recriando novos espaços laborais, lúdicos e de lazer unindo-os ao quotidiano do Concelho e da Região.

Considerada a melhor zona de expansão económica local, a proposta prevê um aumento de estacionamentos para viaturas ligeiras, alargamento das zonas de esplanadas e de passeios, que só é possível retirando área à costa marítima. A viabilidade desta infraestrutura não poderá ser sustentada por documentos territoriais que a sustentem, não sendo autorizada pelos órgãos administrativos da autarquia a aquisição dos mesmos. Foi apenas garantida que esta seria possível, na medida em que está em curso um projeto com a mesma finalidade para esta área.

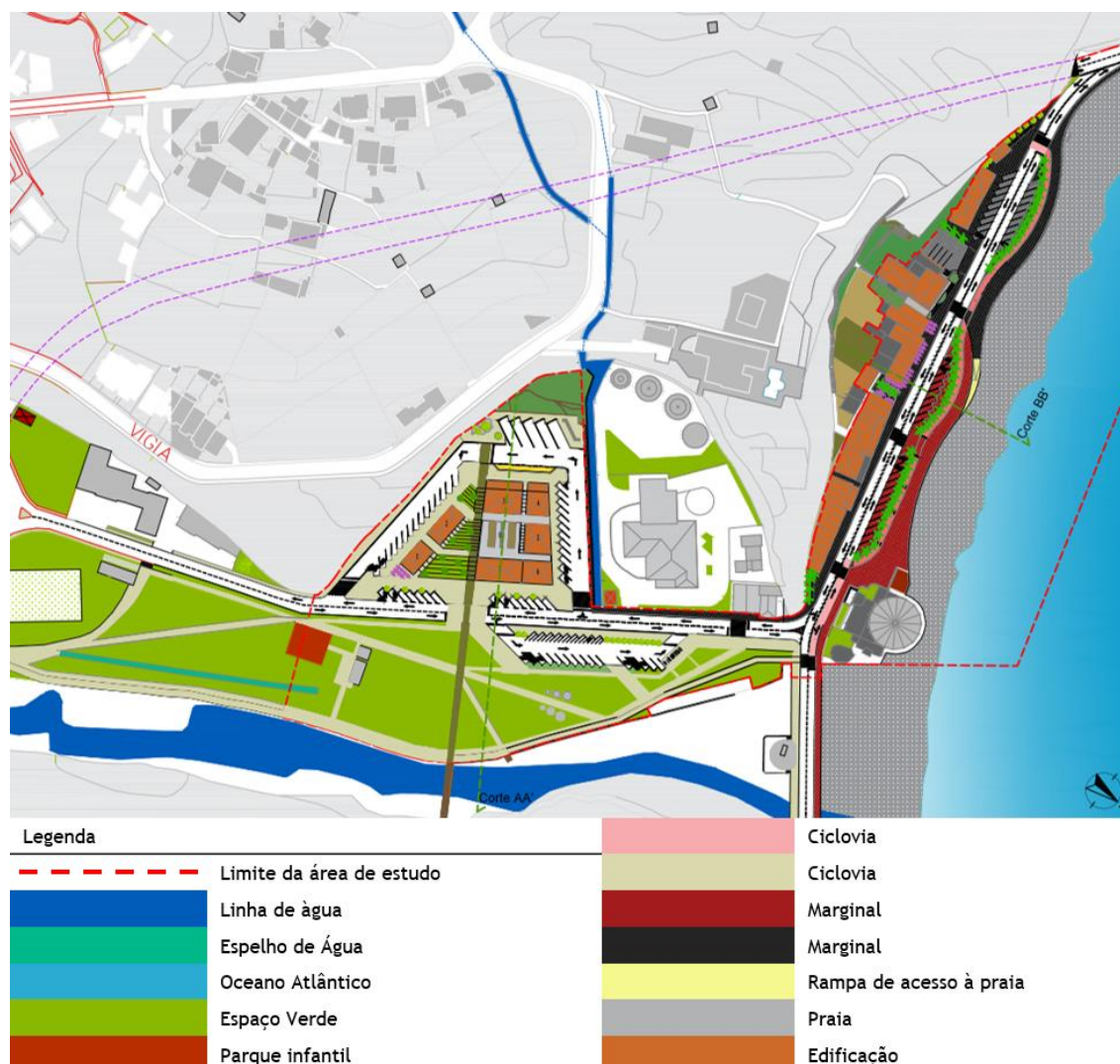


Figura 96: Planta de Proposta: Intervenção Urbana. Global. (Anexo II, Desenho nº13)

Tendo em conta a alínea 4.3, do Capítulo 4, que define os usos específicos do solo para a área de estudo, no qual o pré existente deverá ser mantido, sendo permitidas alterações de reabilitação e remodelação. Quanto aos projetos de edificação novos, são analisados do ponto de vista urbanístico, tendo em conta a sua viabilidade e em que a alteração aos usos em vigor estão sujeitas a retificação.

De modo geral, a proposta cumpre com as regras de edificação urbanística regulamentadas no PDM de São Vicente.

Analisando a tabela X que dá conta das áreas do pré existente, em comparação com as áreas propostas, existe uma notória variação na área das áreas do edificado com o aumento de infraestruturas no proposto.

5.1.1 Infraestruturas

A implementação do parque urbano, soluciona de modo geral a ligação entre o centro histórico da Vila de São Vicente, e a Frente de Mar, á exceção de pequenos inconvenientes, derivados da falta de rigor no plano projetual do Parque. Isto é, os passeios pedonais encontram-se em muitos casos interrompidos, ou até mesmo inexistentes, provocando a insegurança na circulação dos peões. Por outro lado, a Frente de Mar, não apresenta qualquer tipo de condições, sendo muito estreito devido ao contacto muito próximo com a faixa de rodagem e com o estacionamento automóvel, o que de modo geral dificulta a circulação pedonal.

Em proposta são previstas soluções viáveis à problemática existente, através do estreitamento das vias rodoviárias e o alargamento dos passeios. No caso prático da frente de mar, só é possível com o afastamento de uma nova infraestrutura maciça na direção da linha de água, oferecendo garantias à segurança dos peões.

De modo geral as faixas de rodagem mantém a largura mínima de 7 metros, com dois sentidos, e os passeios passam a ter 2 metros mínimos, regulamentares.

Quanto à falta de estacionamentos, é uma situação muito requerida pelos comerciantes locais, que necessitam de mais lugares de estacionamento de forma a garantir a comodidade dos seus cliente, e por sua vez a afluência no estabelecimento. Para tal, serão garantidos um aumento de 12 lugares, o que dá um total de 93 estacionamentos de viaturas ligeiras circunscritas ao total da área de estudo. Também é implementado um estacionamento tanto para cerca de 18 motociclos. Para as bicicletas, são previstos vários tipos de equipamento urbano destinado à colocação das e 60 como para as bicicletas.

Devido à crescente preocupação com o meio ambiente, foi proposta na área em estudo, uma ciclovia que percorre todo o jardim já pré-existente em direção à frende de mar. A inclusão deste meio de transporte aos utentes e visitantes, além de minimizar os gases poluidores de veículos motorizados, potencia a prática deste desporto promovendo o aumento da sua afluência devido à facilidade de circulação em toda a área proposta neste estudo. Contudo, neste trabalho só foi possível desenhar uma rota que abrange a área de estudo, com o intuito demonstrativo da potencialidade de integrar esta via nas futuras obras públicas propostas pela autarquia, como também na alteração de algumas infraestruturas pré-existentes, com o objetivo de criar uma rota abrangente ao concelho, definindo o seu início e o seu fim. Até porque atualmente a prática desta atividade é muito procurada por visitantes estrangeiros, e

dependendo da forma como seria implementada e gerida, além de ser uma fonte de rendimento dinamizada ainda mais o Concelho.

De forma regulamentar, esta via oferece aos ciclistas condições favoráveis à segurança de circulação, com largura máxima de 2,50m que permite ter dois sentidos, e sinalização ilustrativa em toda a via, tanto rodoviária como da própria ciclovía

Na medida em que foi criado uma via de circulação segura e devidamente sinalizada para ciclistas, a fim de promover a utilização deste meio de transporte neste espaço público urbano, foi necessário definir espaços de estacionamento para servir com rigor as necessidades que esta prática exige. Assim de forma organizada foi estabelecido condições de estacionamento de bicicletas comum à métrica estabelecida para os outros estacionamentos dos demais transportes que circularão nesta área, tendo em conta os princípios base, para que o resultado seja favorável aos cidadãos considerarem esta utilização.

5.1.2 Zona do Calhau: Frente de Mar

A frente de mar de São Vicente, conhecida pela zona do Calhau, terá uma nova configuração. Tendo em conta a dimensão da proposta, foi necessário apurar o impacto ambiental e urbanístico que esta originará, de forma a se tornar coerente com as necessidades exigidas.

Considerada a maior zona de expansão do comércio local, situada num espaço de enorme prestígio paisagístico, a requalificação prevê um aumento geral da infraestrutura o alinhamento da pré existente em direção à linha de água, para albergar um maior número de áreas necessárias a uniformidade do desenho e espaço urbano.

De uma forma sucinta, o programa previsto para a zona do Calhau, consiste em:

- Aumento da marginal, para:
 - Circulação pedonal;
 - Zonas de esplanadas de apoio à restauração;
 - Lugares de estacionamento;
 - Adaptação à ciclovía.
- Acesso à praia, através de uma rampa única;
- Uniformidade das Fachadas;
- Equipamento urbano;

- Vegetação.

No cumprimento do programa proposto para a zona do Calhau, frente de mar da área de estudo, e para garantir o funcionamento de todo o espaço, foi desenvolvido uma infraestrutura maciça no seguimento da estrutura pré existente, na direção à linha de água de cerca de 30 metros. Sendo que a estrutura não é linear constitui vários afastamentos de limite da marginal, contabilizados a partir da linha de fachadas dos edifícios existente. A imagem seguinte, ilustra a linha limite da proposta à infraestrutura maciça, assim como alguns dados dos seus afastamentos, em comparação com os valores da frente existente, ilustrado por uma linha de cor cinza, representado na figura seguinte, em correspondência com os seus valores de afastamento, em metros.

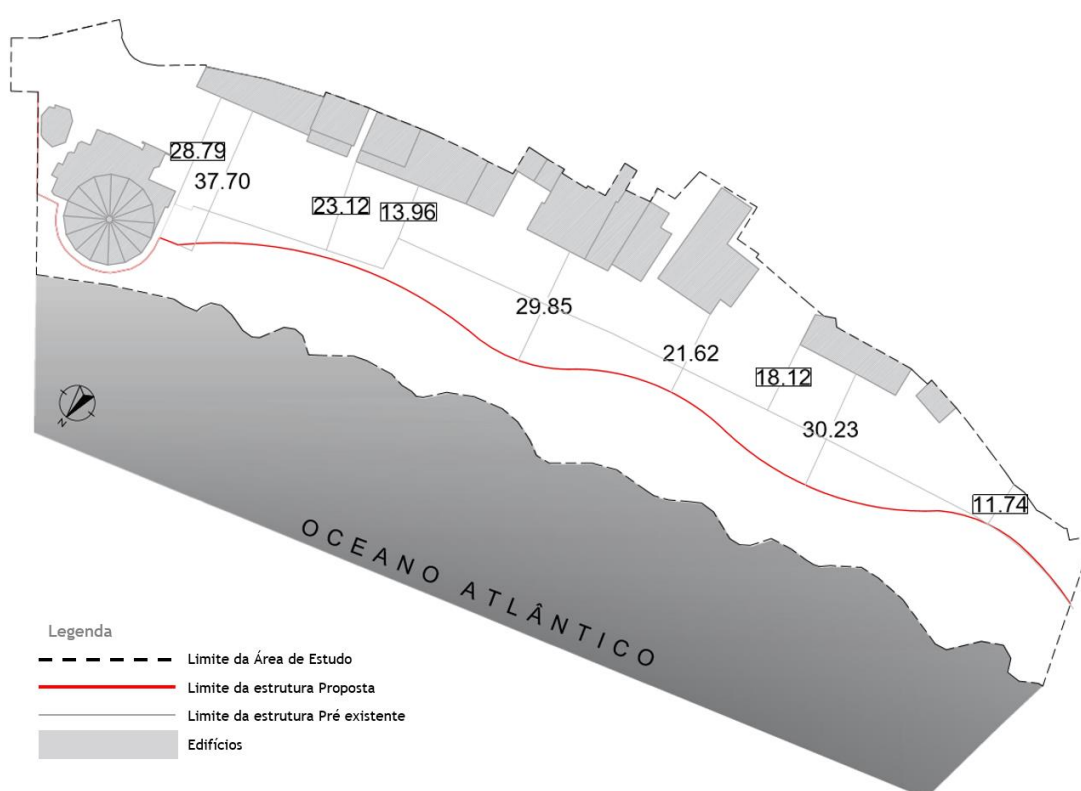


Fig. 97: Planta esquemática: Zona do Calhau. Infraestrutura. [s/escala]

Devido à alteração na frente mar, o valor da área de implantação sofre um aumento de 1814,44 m², em comparação com os valores totais da área existente. A tabela seguinte dá conta dos valores totais da proposta.

Área de Estudo: Zona do Calhau			
Área de estudo (m ²)	Área de implantação (m ²)	Área de construção (m ²)	Índice de Construção
35 076.31	11 001.40	6 943.09	0.63

Tabela 7: Dados das áreas da zona do Calhau

Quanto à rede viária, mantém-se a utilização da estrada regional 101 que faz a ligação à via expresso no sentido São Vicente - Poro Moniz (oeste) e no sentido inverso em direção à Ponta

Delgada (Este), assim como a largura regulamentada mínima de 7 metros para dois sentidos. Esta via apenas sofre uma ligeira alteração no seu alinhamento, em conformidade com todo o desenho urbano a proposto. Este troço da ER101 conta com 281,05 metros de comprimento.

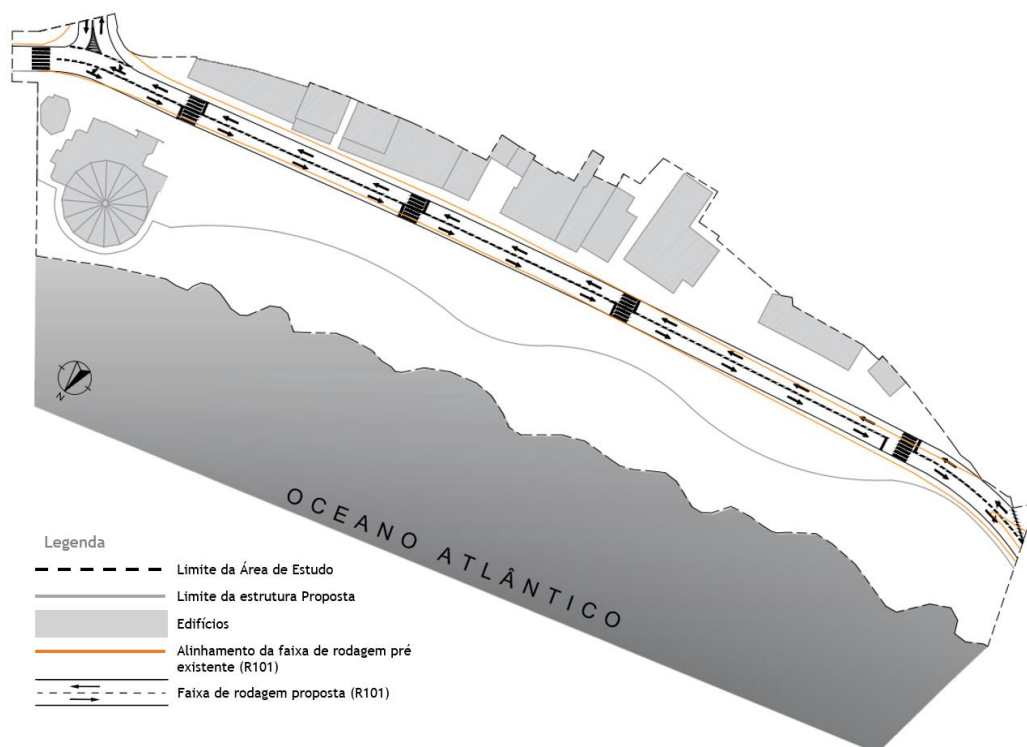


Fig.98: Planta esquemática: Zona do Calhau. Rede Viária. [s/escala]

Já com a infraestrutura definida e a faixa de rodagem redesenhada, é possível definir os longos passeios que percorrerão toda a marginal, servindo e apoiando as atividades presentes assim como a circulação dos utentes. É pretendido que esta zona seja de máxima atração dos próprios munícipes, por essa razão esta proposta é pensada nas suas necessidades e não numa imagem pré fabricada para atrair turistas.

A marginal ou passeios existentes contam com uma área de 486.04 m², enquanto a proposta sugere um aumento de 4 182.48 m², o que equivale a um valor total de 4 668.52 m².

O aumento dos passeios, além de fazer parte da composição geral do desenho urbano, seria uma necessidade para os comerciantes locais. Os estabelecimentos de restauração, não poderia usufruir em pleno do serviço de esplanada, a contrapartida seria que essas mesmas esplanadas quase faziam parte da faixa de rodagem. Só os estabelecimentos que tinham alpendre é que geriam da melhor maneira.

É também introduzida no mesmo alinhamento da margem limite da marginal, um acesso único à praia, através de uma rampa com cerca de 0.8% de inclinação.

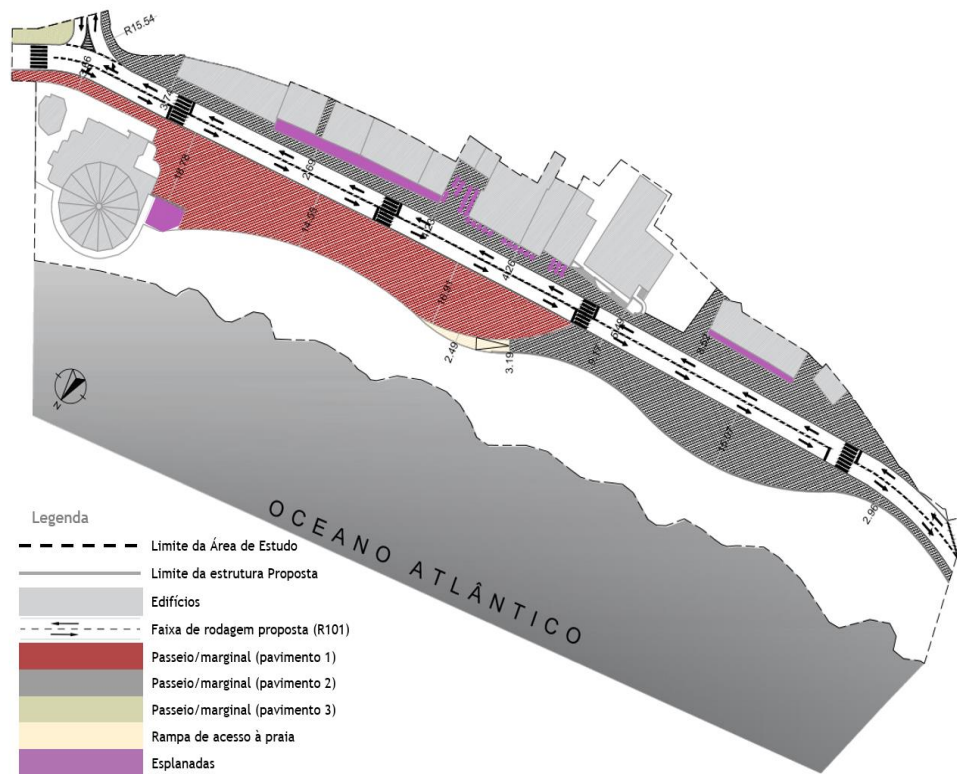


Fig.99: Planta esquemática: Zona do Calhau. Circulação pedonal. [s/escala]

Quanto aos estacionamento, que seria o elemento mais importante de solucionar, é feito de forma clara, junto à faixa de rodagem, de desenho “espinha” e direcionado ao sentido da via de circulação automóvel. Esta zona contará com 39 lugares de estacionamento a viatura ligeiras, sendo que 6 delas são de condições prioritárias.

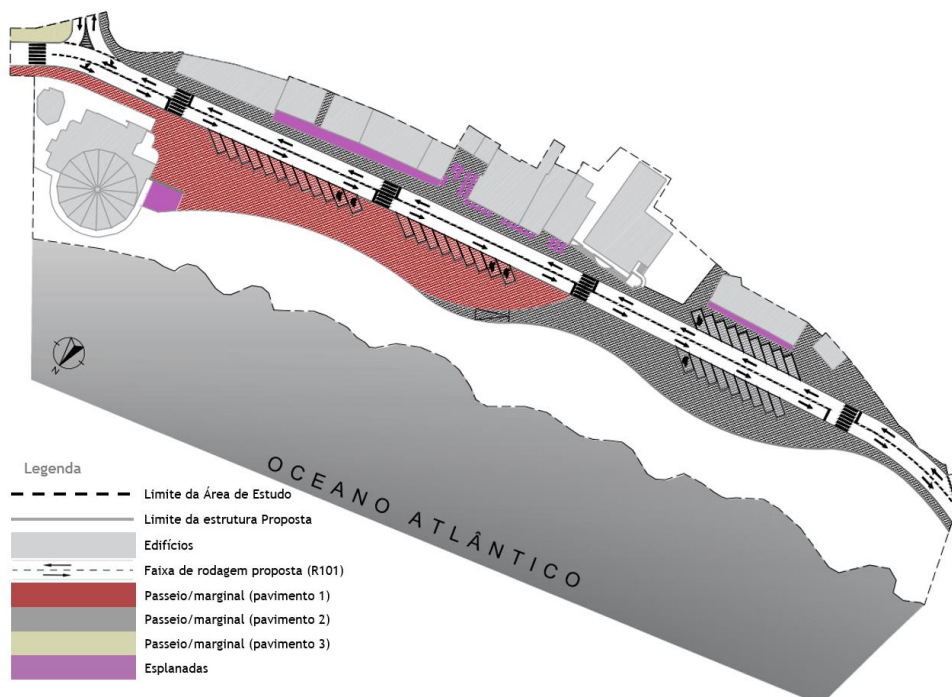


Fig.100: Planta esquemática: Zona do Calhau. Estacionamento. [s/escala]

Para melhor usufruto do local, e como manobra de motivação à prática do desporto foi implementado uma ciclovia, que percorre todo o passadiço em torno dos estacionamento. Esta conta com a sinalização devida e as condições mínimas de segurança, mantendo-se afastada da faixa de rodagem.

Foi criado uma rota no seguimento da área de estudo e do projeto de desenho urbano, onde tem início na zona de equipamento, seguindo continuamente para a zona do calhau com finalização prevista no limite da área de estudo no sentido Oeste da faixa de rodagem. O percurso conta com cerca de 264.19 metros de comprimento, e de 2,50 metro de largura, mínimo regulamentado, permitindo assim ter dois sentidos de circulação minimizando a possibilidade de colisão.

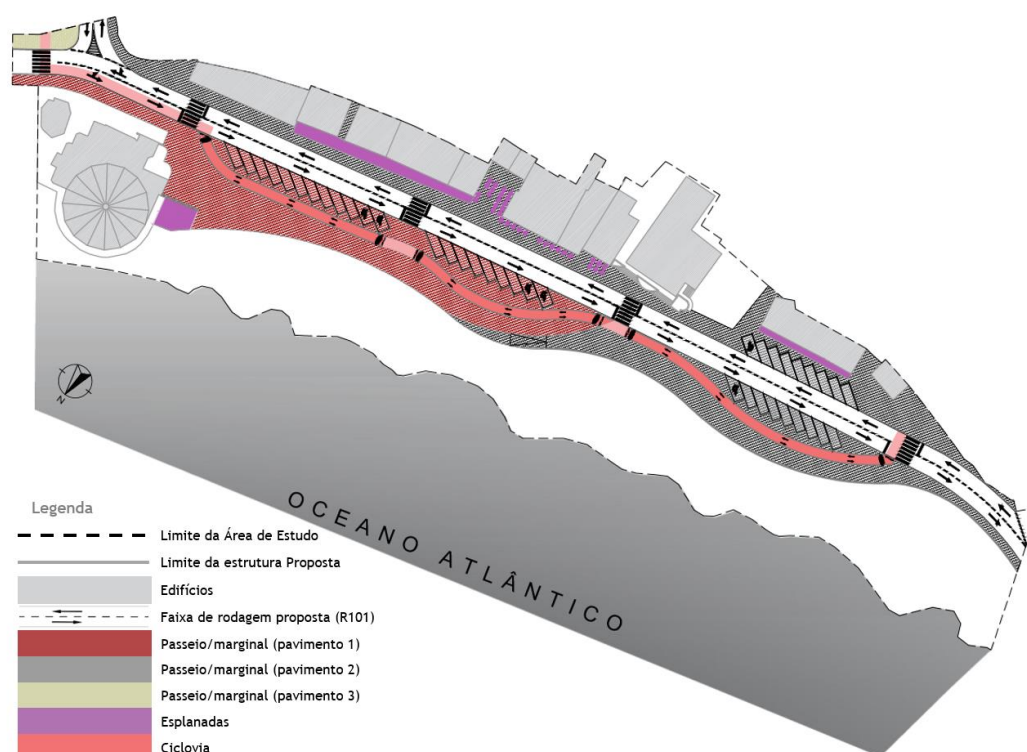


Fig.101: Planta esquemática: Zona do Calhau. Ciclovia. [s/escala]

Devido a proximidade com o parque urbano, que dispõe de grandes áreas de espaços verdes, esta zona não manifestou qualquer carência nesse aspeto, e por essa razão, foi optado por criar uma malha verde apenas de vegetação isolada. O que permite ao peão usufruir de maior área pedonal, sem grandes desvios ou obstruções, como também de sombra natural.

São também previstos a implementação de equipamento urbano, não discriminado no âmbito desta dissertação, mas que seriam elementos uniformizadores da imagem do local, como por exemplo, bancos de jardim, vasos, bebedouros, caixotes do lixo, iluminação, etc..

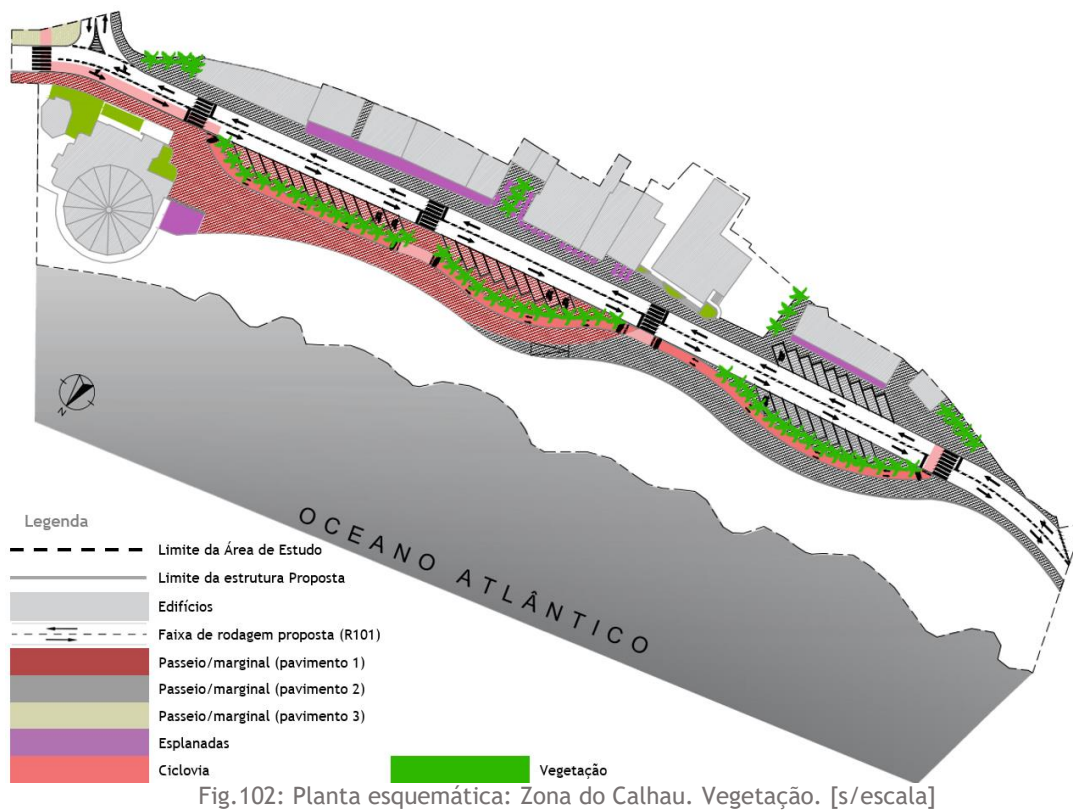


Fig.102: Planta esquemática: Zona do Calhau. Vegetação. [s/escala]

Para a arrumação de bicicletas, ou estacionamento das mesmas, são previstos equipamentos próprios de estacionamento.

Para a colocação destes elementos, terá que ser em espaços de fácil acesso e bem visíveis, tentando aproveitar o trajeto da ciclovia e os grandes passeios que fora proposto para área em estudo, de forma a garantir ao ciclista situações de conveniência. Estes parquímetros estarão devidamente assinalados e funcionarão na maioria dos casos como equipamento urbano devidamente preparado a este fim. Cumprirá os requisitos mínimos no que diz respeito ao seu pré dimensionamento, tanto do equipamento como da área de estacionamento, em piso plano, e será de material rígido que que minimizará os danos causados pelo uso, assim como a probabilidade de furtos.

Tendo em conta as dimensões de uma bicicleta, considerou-se de uma forma geral que tem 1,80m de comprimento e de largura estimada através do volante de entre 0,50m a 0,70m. Estas medidas standardizadas, poderão variar, ainda que numa percentagem mínima a considerar.

Desta forma, o pré dimensionamento destes parquímetros cumpre com os requisitos mínimos, de forma a facilitar a mobilidade e colocação do veículo, como podemos confirmar nas imagens que se seguem. (Figuras X e X)

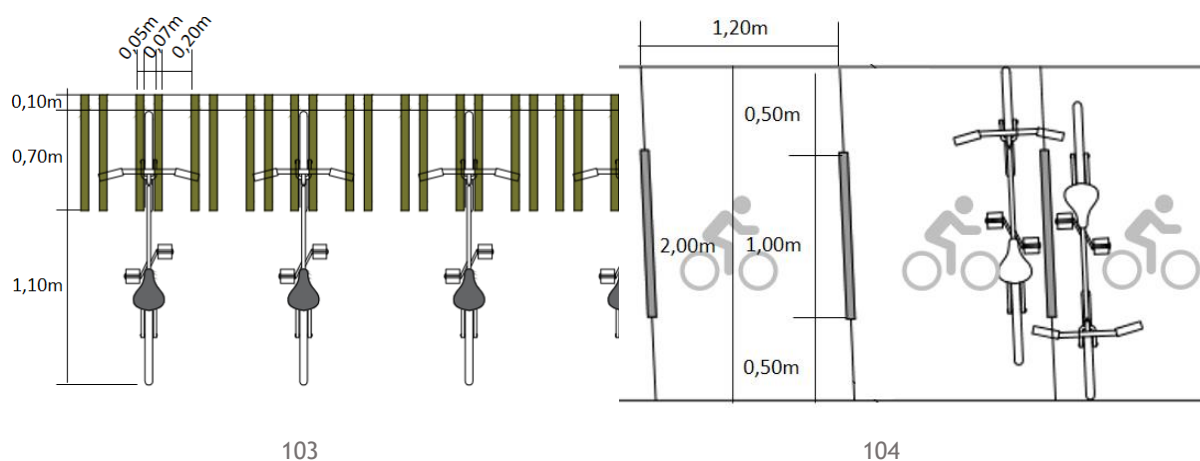


Fig.103: Pré dimensionamento do equipamento para o suporte das bicicletas. [s/escala]

Fig.104: Pré dimensionamento do equipamento para o suporte das bicicletas.(2) [s/escala]

Quanto às fachadas, será mantido a mesma linguagem arquitetônica, à exceção de alguns elementos que uniformizarão a imagem global desta frente. Ou seja, os vãos e a estrutura maciça de toda a edificação será mantida, e o que será alterado será: a paleta de cores, em que num geral serão bege com os vãos emoldurados a cor cinza, característica tradicional madeirense; os alpendres terão a mesma linha unindo-se uns aos outros, através do mesmo material e cor.



Fig.105: Alçado Norte. Frente de Mar. [s/escala]

Em suma, todo o processo explicativo e criativo da proposta para zona do calhau, frente de mar, serviu para apurar a imagem final e unificadora de todos os elementos que gerem o espaço. A proposta de requalificação urbana para a frente de mar, zona do calhau, é bem-sucedida quando reúne todo um conjunto de soluções mediante as problemáticas anteriormente apresentadas.

5.1.3 Zona de Equipamentos: Frente Ribeirinha

A Zona de Equipamentos, encontra-se numa zona já regulamentada com esta finalidade, e por essa razão a intervenção proposta para esta área, visa a reaproveitar na totalidade todo o espaço, sugerindo novos usos para toda a área de intervenção. Isto é, terá uma nova configuração aliada ao parque urbana já definido pela autarquia, interligando o fluxo e a dinâmica com a frente de mar anteriormente exposta.

Assim sendo, o programa proposto para a Zona de equipamentos, consiste em:

- Criação de um novo edificado constituído por 7 edifícios destinados ao uso coletivo de equipamento, serviços, comércio e restauração;
- Criação de uma praça ao ar livre com a finalidade de mercado agrícola;
- Estação de Camionagem;
- Aumento de um troço de circulação pedonal e de lugares de estacionamento;
- Criação de uma estrada de apoio à infraestrutura proposta;
- Adaptação da ciclovia;

Para melhor compreensão do processo criativo, que tem como base o programa apresentado para a zona de equipamentos, propõem-se uma sequência de imagens explicativas da proposta a esta área.



Fig.106: Planta esquemática: Zona de Equipamento. Pré existente. [s/escala]

A figura 106, dá conta do pré existente com áreas definidas na tabela 5, da qual sofrerá uma transformação à frente demonstrada.

A seguinte tabela dá conta dos valores das áreas atuais referentes à proposta. Em que a área de implantação encontra-se representada na figura 107, e o conjunto edificado na figura 109.

Área de Estudo: Zona			
Área de estudo (m ²)	Área de implantação (m ²)	Área de construção (m ²)	Índice de Construção
18 929.95	7 412.72	1 993.24	0.27

Tabela 8: Dados das áreas da zona de equipamento.

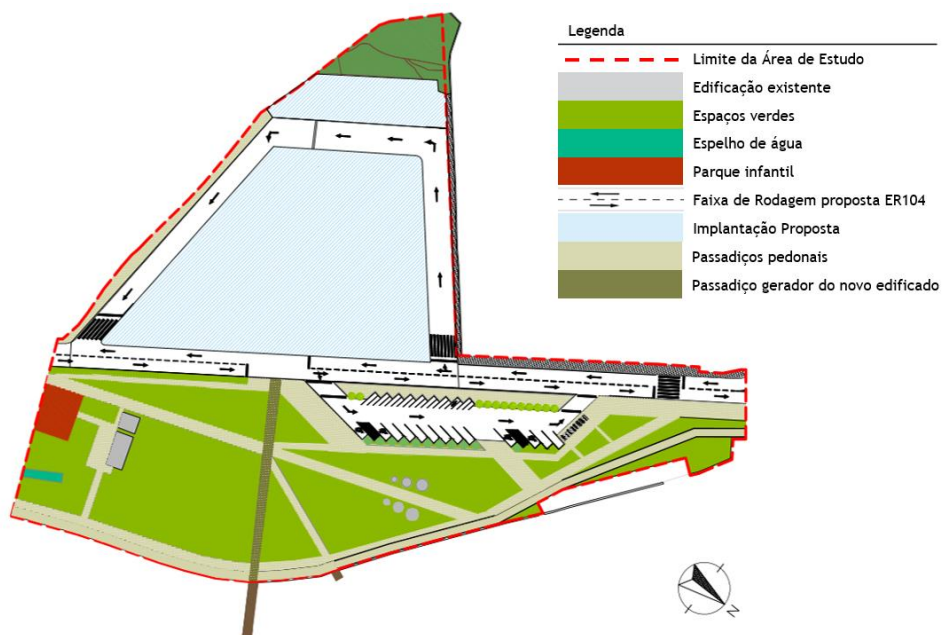


Fig.107: Planta esquemática: Zona de Equipamento. Implantação da proposta. [s/escala]

A estrutura viária nesta área mantém o funcionamento da ER104, e não sofre grandes alterações, apenas é acrescentado um troço de uma estrada com cerca de 197.57 metros de comprimento, que circunda a área de implantação, de forma a dar apoio a estação de serviços de transporte, aliado a uma praça de táxis. Serviços dos quais o concelho encontra-se desamparado. (figura 108)

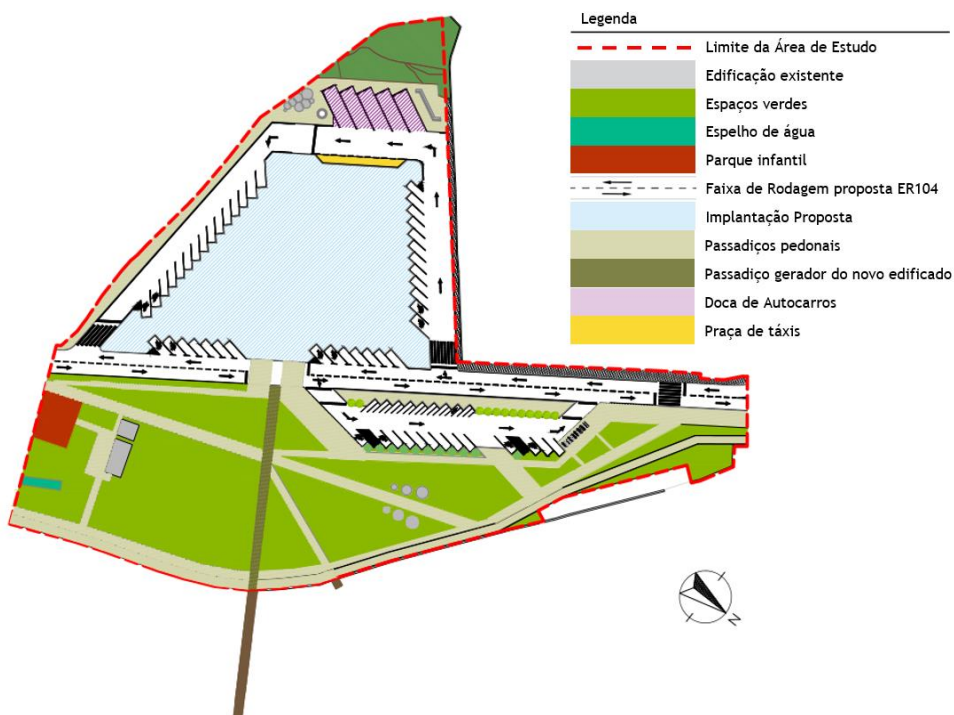


Fig.108: Planta esquemática: Zona de Equipamento. Rede Viária. [s/escala]

Quanto aos estacionamento, com a criação deste novo troço, é possível aumentar o número de estacionamento, totalizando-o em 54 lugares de estacionamento, sendo que 12 são para deficientes. Como anteriormente referido, há também a introdução de lugares de estacionamento a automóveis de transporte de passageiros, num total de 5 lugares, assim como um espaço para o transporte ligeiro de passageiro.

A proposta para esta área de estudo, incide na intenção de otimizar da melhor forma todo o espaço, através de um novo edificado coletivo, destinado ao funcionamento de várias atividades.

Tendo uma área 7412,72 m², é proposto um total de 7 edifícios que se desenvolvem em torno de uma praça, a céu aberto, que intencionalmente foi criada para a prática de um mercado agrícola local. Neste espaço os comerciantes dispõem de pequenos módulos (“bancas”), de apoio à venda dos seus produtos, ou até mesmo poderão usufruir do espaço de forma livre.

Quanto ao edifício 4, destina-se à gestão dos serviços de transportes públicos/coletivos. Esta intenção advém da falta de uma infraestrutura destinada ao abrigo desta atividade.

O restante conjunto edificado destina-se às atividades público/privadas de comércio, equipamento e serviços.

A Figura 109, é complementada com os valores da tabela 9.

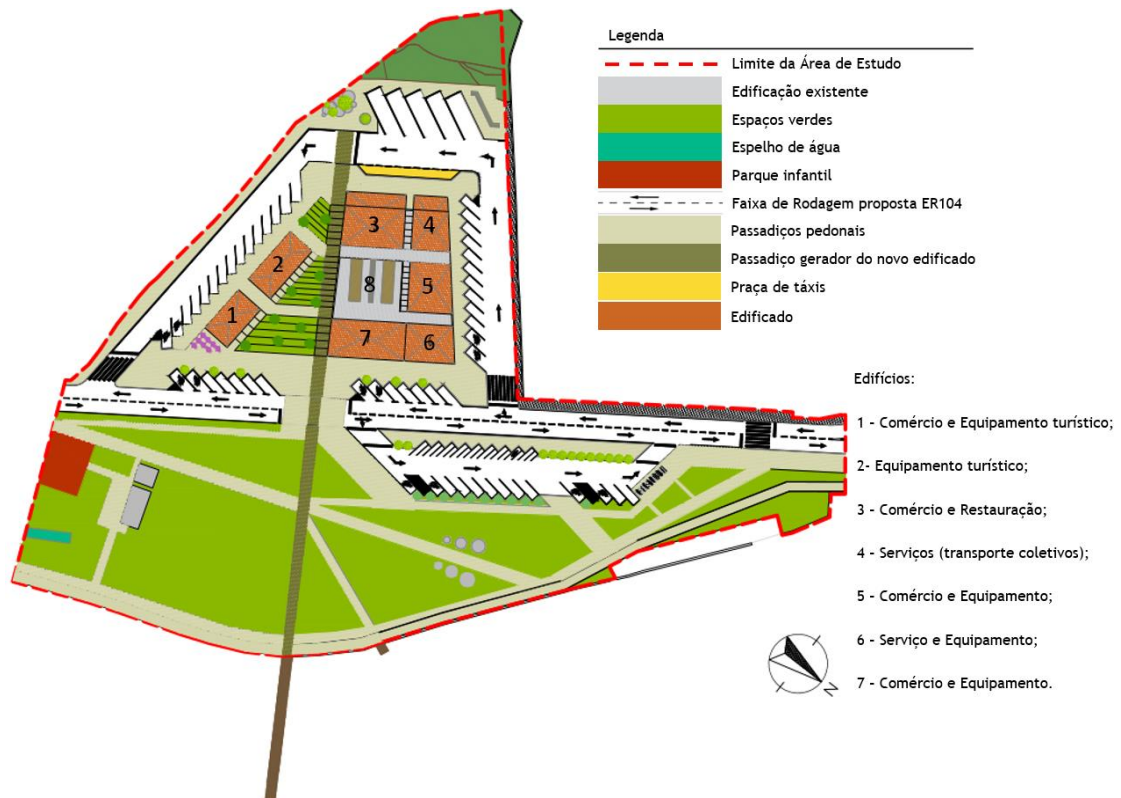


Fig.109: Planta esquemática: Zona de Equipamento. Edificação proposta. [s/escala]

Edifício	Área por Piso (m ²)	Nº de pisos	Total de construção	Atividade
1	107.36	2	214.72	Comércio+Equipamento
2	134.60	2	269.20	Comércio+Equipamento
3	172.12	2	344.24	Comércio/restauração
4	105.59	2	211.18	Serviços (estação de camionagem)
5	148.75	2	297.5	Comércio/Equipamento
6	128.62	2	257.24	Serviço/Equipamento
7	199.58	2	399.16	Comércio/Equipamento
8	255.30	-	-	Praça

Tabela 9: Dados dos edifícios

Em suma, nesta área, ao qual no decorrer desta dissertação foi apelidada de Foz da ribeira de São Vicente, teríamos dois edifícios, um de apoio á câmara municipal, sendo um armazém, e o outro, uma pequena restauração ao qual só era utilizada 30% da área construída. Sendo uma zona, importante no decorrer da proposta, e com enorme potencial á implantação de infraestruturas destinadas aos equipamentos coletivos, definiu-se que toda esta área seria reavaliada, e reaproveitada, de forma a estabelecer maior conformidade com o desenho urbano e com o espaço ao qual está inserida.

A complementar as alíneas 5.1.2 e 5.1.3, encontra-se em no anexo II, nos desenhos nº 13.1 e 13.2 a planta pormenor do plano urbanístico definido na proposta.

Capítulo 6 - Conclusão

As frentes de água são o elo de ligação entre dois elementos naturais mais importantes à vida humana: a água e a terra, tendo obrigatoriamente de ser enquadrada na evolução da sociedade, na medida em que a massa edificada advinda da expansão territorial se conecta ao longo das suas linhas limite, reforçando o prestígio visual e local que estas frentes apresentam.

Nem sempre estas frentes foram vistas como elementos essenciais ao desenho urbano potenciadores da economia local. Eram apenas zonas industrializadas e de recolha e envio de mercadorias, sem planeamento ou valorização. Consta na história das invasões que o ponto mais favorável ao ataque do território seria nestas frentes, tornando-as frágeis e inseguras à urbanização.

Com a evolução da sociedade, estas frentes sofreram diversas alterações em relação às atividades nelas exercidas, e em muitos casos esquecidas pela sociedade, formalizando a imagem de vazio urbano, degradante e em mau estado de conservação. Atualmente, com o abandono de instalações portuárias, e/ou outras atividades industriais, a frente de mar é vista como uma nova oportunidade de reabilitação urbana, tornando-se num movimento mundial de conexão entre a cidade e a linha de água. Esta zonas além de usufruírem naturalmente de elementos contemplativos e de especial sensibilidade humana, traduzem numa potência económica ao nível de atividades destinadas ao uso coletivo e ao turismo, assim como de áreas empresariais e residenciais prestigiadas. Aos elementos produzidos pela mão humana, aquando bem enquadrados no espaço, torna estas frentes dotadas de uma imagem urbana uniformizada e geradora da qualidade de vida dos seus cidadãos e visitantes.

Face ao deslumbramento do tema, e sendo o local de estudo numa ilha, em que estes elementos: água-terra, circunda todo o território, as frentes de mar são vistas como geradores do espaço urbanizado e por essa mesma razão é impossível dissociá-lo do planeamento territorial. A povoação madeirense, mantém enorme preocupação em preservar e qualificar estas frentes, até porque são elas que suportam a grande rede económica da região. Mas nem sempre estas frentes mantém o nível exigido na manutenção da sua sustentabilidade, principalmente nas zonas mais desfavorecidas, ou ainda em expansão, distantes dos grandes centros urbanos.

As zonas localizadas em meio rural, relatada na alínea 3.3.1 do capítulo 3, onde se localiza a área de estudo deste trabalho, ainda se mantém ao nível inferior na oferta de infraestruturas geradoras do espaço, e valorização das suas frentes de mar. Desta forma, surge o interesse em abordar a frente de mar de São Vicente, com o intuito de promover a imagem territorial em uniformidade com a sua frente de mar, com base nos elementos que compõem o desenho urbano nas frentes de mar abordado pelo capítulo 2.

Para a elaboração desta proposta, considerou-se relevante perceber o meio geográfico, orográfico e demográfico onde está inserida, abordando de forma sucinta pelo capítulo 3. Que ao abordar a expansão urbana e o papel da evolução da sociedade na ilha da Madeira, dará a informação mais clarificadora da importância da requalificação das zonas rústicas/rurais no âmbito da sustentabilidade da região.

Através da análise histórica e geográfica do local, conjuntamente com os elementos geradores do espaço, num levantamento in situ de toda a malha urbana envolvente, descritos no capítulo 4, definiu-se a importância da preservação desses mesmos elementos, sendo que a proposta apresentada apenas altera uma área edificada considerada desenquadrado à imagem do local e à imagem objetivada no início desta intenção. Dá conta, através da informação fornecida nesta dissertação, que esses edifícios numerados por 52 e 53 (desenho nº6, anexo II), deixam de existir, garantindo um maior proveito das áreas de implantação, respondendo às necessidades de qualificação da imagem arquitetónica do espaço. Passando a definir um conjunto edificado, destinado ao uso coletivo de equipamentos: mercado agrícola; pequenos comércios e serviços; estação de camionagem com suporte de táxis; arruamentos e estacionamento; e espaços verdes. Desta forma, procurou-se responder às necessidades locais e criar um conjunto edificado de característica arquitetónica tradicional, com alguns traços contemporâneos.

No que diz respeito à marginal, zona do Calhau (Cap.4, alínea 4.4.1), será mantida o desenho de todas as fachadas, com a proposta de um único elemento uniformizador, a cor. Toda a sua estrutura viária é reformulada, e ampliada no sentido da linha de água, de forma orgânica, e na continuação do contexto inserido, aproveitando essa mesma forma para criar um único acesso à praia. É implementado, lugares de estacionamento tanto automóvel como de bicicletas, alargamento dos passeios e continuação dos mesmos ao pré-existente, zonas de esplanadas, ciclovia, e outros equipamentos urbanos.

Em suma, procurou-se reaproveitar e estabelecer elementos que respondesse às necessidades de todo o povoamento presente na costa Norte da ilha da Madeira, sendo que esta área se encontra caracterizada como o “nó” de distribuição a essas povoações pré-existentes e ainda muito desfavorecidas de serviços e equipamentos. Potencializando a sustentabilidades destes meios rurais e salvaguardando a preservação histórica/social do seu edificado.

Desta forma, o objetivo proposto nesta dissertação de transformar a imagem urbana deste meio rural ao nível das potencialidades da sua frente de mar, foi atingido no âmbito de uma imagem coesa na continuação e salvaguarda do pré-existente e na conformidade com os espaços públicos lúdico/lazer, promovendo toda a rede económica e de sustentabilidade, assentada maioritariamente na atividade turística existente na RAM.

Considera-se que a proposta apresentada neste trabalho, contribua de forma significativa para futuras intenções de requalificação urbana em frentes de água, de forma a garantir

maior valorização destes espaços e diversas dinâmicas entre a arquitetura e as atividades ligadas a estas frentes. A concretização deste trabalho necessitaria de um projeto pormenor, a requerer para trabalhos futuros, abrangente a toda a área de estudo, desenvolvendo detalhes ao nível dos equipamentos e materiais a utilizar, como às restantes fases da arquitetura, e outros elementos geradores da imagem e do espaço.

Bibliografia

BENEVOLO, Leonardo (1997) *História da Cidade*. São Paulo: Perspectiva;

CARDOSO, Filipa Alfaro (2009) Dissertação de Mestrado em Arquitetura “*Waterfronts: Cidades de Água*”. Coimbra: Universidade de Coimbra;

CORBUSIER, Le (2008) *Maneira de Pensar o Urbanismo*, Lisboa: Publicações Europa América;

COSTA, João Pedro (2013) *Urbanismo e Adaptação às Alterações Climáticas - As frentes de Água*. Livros Horizonte: Lisboa;

COSTA, João Pedro T. A. (2013) *Urbanismo e Adaptação às Alterações Climáticas; As Frentes de Água*. Lisboa: Livros Horizonte;

COSTA, Rita Bibe (2009) Dissertação de Mestrado em Arquitetura “*Cidades de Água: Relação entre as cidades e as suas frentes de água*”. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa;

DANTAS, Maria Gilda de Andrade Fernandes (2012) Tese de Doutoramento em Geografia e Planeamento Territorial “*Rede Urbana e desenvolvimento na Região Autónoma da Madeira*”. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa;

ESTEVENS, A. (2009) *A reabilitação de frentes de água como modelo de valorização territorial*. Lisboa: Universidade de Lisboa;

FERREIRA, Vítor Matias; INDOVINA, Francesco, (org.) (1999) *A cidade da Expo 98*. Lisboa: Editorial Bizâncio;

GOITIA, Fernando Cueca (1996) *Breve História do Urbanismo*. Lisboa: Editorial Presença;

MAGALHÃES, Luísa (2009) Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil- Especialização em Planeamento “*Requalificação de Frentes de Água: Avaliação de Três Casos do Grande Porto*”. Porto: Universidade do Porto;

MARTINS, Maria João - *Solo Urbano Solo Rural: efeitos da classificação no território ibérico*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa;

MATOS, Violante (2012) *A História num instante- Madeira 20 de Fevereiro de 2010*. Funchal: Nova Delphi;

MATOS, Violante Saramago (2012) *A história num instante: Madeira, 20 de Fevereiro de 2010*. Cadernos da Madeira I. Funchal: Nova Delphi;

PEREIRA, Eduardo C. N. (1989) *Ilhas de Zarco*. Vol. II. Funchal: Câmara Municipal do Funchal;

PORTAS, Nuno (1998) *Cidades e frentes de água, cities & waterfronts*. Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto;

QUINAS, David Dias (2013) Dissertação de Mestrado em Arquitetura “*Cidade, Espaço Público e Frente de Água: Projeto de regeneração em Ribeira de Santarém*”. Covilhã: Universidade da Beira Interior;

RIBEIRO, João Adriano (2000) *A Capelinha de S. Vicente*. Funchal: Editorial Calcamar;

SILVA, Fernando, MENESES, Carlos (1940), *Elucidário Madeirense*, Vol. III;

VIEIRA, Alberto (coord.)(1994) *A Vila de S. Vicente. Evocação dos duzentos e cinquenta anos (1794-1994)* Camara Municipal de S. Vicente.

Webgrafia

Camara Municipal de S. Vicente (2017) Caracterização. Disponível em: http://www.cm-saovicente.pt/?page_id=100 [consultado em 17 de Maio de 2017]

Diário da República (1982) Decreto-Lei nº11/82. Disponível em: <http://www.oasrn.org/upload/apoio/legislacao/pdf/ordenamento1182.pdf> [consultado em 24 de Abril de 2017]

Diário da República (1993) Decreto-Lei. Disponível em:

Diário da República (1994) Decreto Legislativo Regional nº2/94/M. Disponível em: <http://data.dre.pt/eli/declegreg/2/1994/03/03/m/dre/pt/html> [consultado em 24 de Março de 2017]

Diário da República (2015) Decreto Regulamentar nº15/2015. Disponível em:

Diário da República (2015) Decreto-Lei nº80/2015. Disponível em: <http://data.dre.pt/eli/dec-lei/80/2015/05/14/p/dre/pt/html> [consultado em 24 de Março de 2017]

http://terrasportuguesas.parlamento.pt/Legislacao/Lei8_93.pdf [consultado em 24 de Março de 2017]

<https://dre.pt/home/-/dre/70055492/details/maximized?serie=I&dreId=70055488>

[consultado em 27 de Março de 2017]

Instituto Nacional de Estatística (2011) Censos. Resultados definitivos. Região Autónoma da Madeira

(https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=156661814&PUBLICACOESmodo=2) [consultado em 16 de Março de 2017]

PLMJ Sociedade de Advogados (2009) Regime de Uso do Solo. Disponível em: http://www.plmj.com/xms/files/newsletters/2009/Julho/Regime_de_Uso_do_Solo_Classificacao_e_Qualificacao.pdf [consultado em 3 de Abril de 2017]

ANEXOS

Índice de Anexos

Anexo I.....	103
Tabela: Edificação da envolvente próxima.....	105
Anexo II.....	107
Plantas de Caracterização da Área de Estudo.....	1
Proposta de Urbanismo - Requalificação da Frente de Mar de São Vicente.....	13

ANEXO I

Tabela 10: de Áreas e Atividades

EDIFÍCIO	ÁREA DE IMPLANTAÇÃO (m ²)	ÁREA DE CONSTRUÇÃO (m ²)	ÍNDICE DE CONSTRUÇÃO	ATIVIDADES			
				PISO 1	PISO 2	PISO 3	PI SO 4
1	239.69	213.24	0.89	Serviços			
2	303.72	265.24	0.87	Habitação			
3	268.18	172.66	0.64	Habitação			
4	290.60	205.12	0.71	Habitação			
5	387.26	614.2	1.59	Equipamento			
6	236.49	132.12	0.59	Habitação			
7	111.23	203.46	1.83	Restauração	Habitação		
8	744.61	235.28	0.32	Habitação			
9	124.35	227.36	1,83	Comércio/Restauração	Habitação		
10	176.57	263.74	1.49	Comércio	Equipamento		
11	159.95	319.90	2	Comércio	Equipamento/ Escritórios		
12	310.93	248.58	0.80	Comércio/Restauração	Escritórios		
13	147.93	124.14	0.84	Restauração	Habitação		
14	388.47	315.04	0.81	Serviços	Habitação		
15	163.20	123.12	0.75	Comércio	Habitação		
16	263.99	169.40	0.64	Habitação			
17	74.55	223.65	3	Comércio	Equipamentos		
18	268.38	536.76	2	Comércio			
19	372.99	1018.97	3	Serviço	Escritórios	Habitação	
20	424.52	392.82	0.93	Habitação			
21	452.30	366.72	0.81	Habitação			
22	728.61	2914.44	4	Equipamento			
23	211.33	394.72	1.87	Comércio	Escritórios		
24	274.99	385.8	1.40	Serviços			
25	257.80	380.98	1.48	Comércio	Habitação		
26	375.74	292.08	0.79	Habitação			
27	89.76	89.76	1	Serviços			
28	62.37	71.18	1.14	Habitação			
29	190.11	332.06	1.75	Habitação			
30	428.04	134.86	0.32	Habitação			
31	80.09	104.34	1.30	Habitação			
32	457.01	356.22	0.78	Comércio	Habitação		
33	1421.52	616.85	0.43	Equipamento			
34	250.83	600.18	2.39	Serviço			
35	84.88	52.3	0.62	Habitação			
36	218.08	89.97	0.41	Comércio			
37	27.91	27.91	1	Comércio			
38	403.18	712.24	1.77	Equipamento			
39	413.06	324	0.78	Habitação			

40	535.60	180.21	0.34	Habitação			
41	151.91	84.36	0.56	Habitação			
42	260.04	262.74	1.01	Comércio	Habitação		
43	69.74	69.74	1	Equipamento			
44	556.03	1112.06	2	Comércio	Escritórios		
45	339.42	1018.26	3	Comércio	Equipamento		
46	63.94	104.02	1.63	Habitação			
47	337.74	337.74	1	Comércio			
48	27.77	27.77	1	Restauração			
49	43.58	43.58	1	Equipamento			
50	1899.49	803.48	0.42	Serviço			
51	59.67	59.67	1	Restauração			
52	1568.45	870.98	0.56	Restauração	Equipamento		
53	4611.77	2131.62	0.46	Equipamento			
54	5512.33	2068.92	0.38	Equipamento			
55	315.78	490.76	1.56	Comércio	Equipamento		
56	1012.04	2025.96	0.6	Restauração			
57	172.89	345.78	2	Comércio	Restauração		
58	148.02	296.04	2	Restauração			
59	154.28	308.56	2	Restauração			
60	228.01	456.02	2	Restauração	Habitação		
61	87.60	262.80	3	Devoluto			
62	78.16	78.16	1	Habitação			
63	33.39	66.78	2	Equipamento			
64	32.29	64.58	2	Equipamento			
65	251.70	503.4	2	Comércio	Equipamento		
66	170.13	340.26	2	Restauração			
67	143.32	286.64	2	Restauração			
68	915.96	1409.00	1.54	Comercio	Equipamento		
69	224.92	449.48	2	Comércio			
70	49.63	49.63	1	Devoluto			

TOTAL			Total Médio
31 604.10	30 860.41	1,37	

ANEXO II