



UNIVERSIDADE DA BEIRA INTERIOR
Engenharia

Requalificação Urbana da Zona Envolvente à Estação e Complexo Ferroviário da Pampilhosa - Barreira e Vazio Urbano

Miguel Ângelo da Silva Marques

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em
Arquitetura
(Ciclo de estudos integrado)

Orientador: Prof. Doutor Fernando Manuel Leitão Diniz

Covilhã, Outubro de 2018

Dedicatória

... aos meus pais.

Agradecimentos

Aos meus pais, a maior gratidão por todo o apoio durante este percurso, por toda ajuda e por nunca desistirem apesar de todas as adversidades, por estarem sempre presentes. A eles o meu eterno agradecimento.

Aos meus irmãos e sobrinhos por estarem sempre do meu lado e por acreditarem sempre.

Ao professor Diniz uma palavra de apreço pela orientação e disponibilidade.

Aos meus amigos, que apesar da distância que muitas vezes nos separa, estarem sempre presentes, pela compreensão e aconselhamento. Pela amizade de cada um de vós.

À Câmara Municipal da Mealhada pela disponibilidade e cordialidade quando solicitados.

À Graça Marques e à Ana Maria por toda ajuda na procura e recolha de informação.

Ao Daniel, ao Rafael, à Verónica e à Paula por caminharem sempre do meu lado, por toda a ajuda, amizade e companheirismo.

A todos os que, direta ou indiretamente, me ajudaram na realização deste trabalho e que contribuíram para que todos os meus dias fossem melhores.

A todos vós, o meu muito obrigado!

Resumo

A zona da estação e complexo ferroviário da Pampilhosa tem vindo a evoluir de forma desordenada, criando assim alguns problemas ao nível do desenho urbano. O abandono da zona industrial e a barreira urbana que a própria estação impõem à vila são os problemas aos quais se pretende dar resposta neste trabalho. A ideia de que o espaço público já não é o que era está em muito relacionada com a natural evolução da sociedade, do espaço público e do mundo urbano em geral. Sendo um elemento em transformação, há a necessidade de o reinventar, mas percebendo quais e como são efetivamente os espaços públicos do presente e do futuro. Esta dissertação procura responder a esta necessidade incidindo nos problemas urbanos presentes na área de intervenção - barreira e vazio urbano.

Procurou-se desenvolver uma metodologia de análise e avaliação da área ao nível dos espaços que a constituem (ruas e espaços públicos) de forma a elaborar estratégias de reestruturação para a sua introdução no desenho urbano.

O que se pode concluir é que a maior complexidade da cidade se traduz nos espaços públicos, que sofrem processos de descaracterização, originando o aparecimento de espaços urbanos obsoletos, que se podem traduzir em espaços urbanos desocupados e com diferentes potenciais estratégicos para o desenho urbano.

Palavras-chave

Regeneração Urbana; Barreira Urbana; Vazio Urbano; Espaço Público; Planeamento Urbano

Abstract

The train station area and its surroundings, in the village of Pampilhosa, has been evolving in a quite unorganized way, creating several problems in the urban grid. The main focus of this work is to solve the problems that the abandonment of the industrial sites and the urban separation that the station caused. The concept that public space isn't no longer the same as it used to be, is connected to the evolution of society, public space and the urban world in general. Considering it's an element of constant transformation, there is a need to reinvent it, taking always in consideration how are the public spaces in the present and in the future.

This dissertation tries to respond to the necessities according to the urban problems found in the area - barriers and urban voids.

A method of analysis and an evaluation of the site was created in order to tackle the spaces that make the site (streets and public spaces), by this restructuring strategies for the introduction of urban planning.

In conclusion the major problem that the city endures is public spaces, which suffer a loss of their original characteristics, then causing them to turn obsolete, making them urban voids with different strategic potentials.

Keywords

Urban Regeneration; Urban Barrier; Urban Void; Public Space; Urban Planning

ÍNDICE

DEDICATÓRIA	III
AGRADECIMENTOS	V
RESUMO	VI
ABSTRACT	IX
LISTA DE FIGURAS	XIII
1 INTRODUÇÃO	3
2 CONTEXTUALIZAÇÃO TERRITORIAL	7
2.1 LOCALIZAÇÃO	8
2.2 BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA	9
3 BARREIRA URBANA	13
3.1 O CONCEITO DE BARREIRA URBANA	14
3.2 ESTAÇÃO E COMPLEXO FERROVIÁRIO DA PAMPILHOSA	17
4 VAZIO URBANO	19
4.1 O CONCEITO DE VAZIO URBANO	20
4.2 INDUSTRIALIZAÇÃO NA PAMPILHOSA	22
5 CASOS DE ESTUDO	25
5.1 BATTERY PARK CITY, NOVA IORQUE, EUA	26
5.2 COBERTURA DA VIA FÉRREA EM ST JEAN, GENEBRA, SUIÇA	27
6 PROPOSTA	29
6.1 ANÁLISE	30
6.1.1 ESTUDO PRÉVIO	30
6.1.2 ANÁLISE SWOT	42
6.2 PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA	44
6.2.1 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO	44
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	47
8 BIBLIOGRAFIA	49
9 ANEXOS	52
9.1 LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO DO AUTOR DA ZONA DE INTERVENÇÃO	53
9.2 ÍNDICE DE PEÇAS DESENHADAS	55

LISTA DE FIGURAS

001 Figura 1 Imagem Satélite Pampilhosa

Fonte: Imagem obtida pelo autor no Programa Google Earth Pro

005 Figura 2 Planta Pampilhosa; Zona de Intervenção

Fonte: Desenho do autor

008 Figura 3, 4, 5 e 6 Mapa de Portugal, Distrito de Aveiro, Concelho de Mealhada e Freguesia da Pampilhosa

Fonte: Desenhos do autor

010 Figura 7 Estação da Pampilhosa Linha do Norte

Autor: desconhecido **Ano:** 1920

Fonte:

<https://www.facebook.com/groups/amigospampilhosa/>

010 Figura 8 Rua da Estação

Autor: desconhecido **Ano:** 1990

Fonte:

<https://www.facebook.com/groups/amigospampilhosa/>

010 Figura 9 Igreja Paroquial

Fonte:

<https://www.facebook.com/groups/amigospampilhosa/>

010 Figura 10 Rua Dr. Abel da Silva Lindo

Autor: Amílcar Pires **Ano:** 1947

Fonte:

<https://www.facebook.com/groups/amigospampilhosa/>

010 Figura 11 Rua da Igreja

Autor: desconhecido **Ano:** 1954

Fonte:

<https://www.facebook.com/groups/amigospampilhosa/>

010 Figura 12 Estação da Pampilhosa - Linha do Norte

Autor: desconhecido **Ano:** 1920

Fonte:

<https://www.facebook.com/groups/amigospampilhosa/>

010 Figura 13 Estação

Fonte:

<https://www.facebook.com/groups/amigospampilhosa/>

010 Figura 14 Fábrica das Devesas

Fonte:

<https://www.facebook.com/groups/amigospampilhosa/>

010 Figura 15 Igreja

Autor: desconhecido **Ano:** 1952

Fonte:

<https://www.facebook.com/groups/amigospampilhosa/>

010 Figura 16 Fábrica Cerâmica Progresso

Autor: desconhecido **Ano:** 1990

Fonte:

<https://www.facebook.com/groups/amigospampilhosa/>

026 Figura 22 Promenade do Battery Park

City

Fonte:

<http://www.palesten.com/battery-park-apartment.html#>

018 Figura 17 Chalet Suíço

Autor: desconhecido **Ano:** 1906

Fonte:

<https://www.facebook.com/groups/amigospampilhosa/>

028 Figura 23 Vista aérea da proposta

Fonte: [http://bonnet-](http://bonnet-architectes.ch/fr/project/francais-espace-public-master-plan-de-la-couverture-des-voies-cff-a-st-jean-geneve/)

[architectes.ch/fr/project/francais-espace-public-master-plan-de-la-couverture-des-voies-cff-a-st-jean-geneve/](http://bonnet-architectes.ch/fr/project/francais-espace-public-master-plan-de-la-couverture-des-voies-cff-a-st-jean-geneve/)

018 Figura 18 Estação da Pampilhosa -
Linha da Beira Alta

Autor: desconhecido **Ano:** 1920

Fonte:

<https://www.facebook.com/groups/amigospampilhosa/>

028 Figura 24 Linha de caminho-de-ferro
de Genebra

Fonte: [http://bonnet-](http://bonnet-architectes.ch/fr/project/francais-espace-public-master-plan-de-la-couverture-des-voies-cff-a-st-jean-geneve/)

[architectes.ch/fr/project/francais-espace-public-master-plan-de-la-couverture-des-voies-cff-a-st-jean-geneve/](http://bonnet-architectes.ch/fr/project/francais-espace-public-master-plan-de-la-couverture-des-voies-cff-a-st-jean-geneve/)

018 Figura 19 Chalet Suíço

Fonte:

<https://www.facebook.com/groups/amigospampilhosa/>

028 Figura 25 Vista aérea da proposta em
construção

Fonte: [http://bonnet-](http://bonnet-architectes.ch/fr/project/francais-espace-public-master-plan-de-la-couverture-des-voies-cff-a-st-jean-geneve/)

[architectes.ch/fr/project/francais-espace-public-master-plan-de-la-couverture-des-voies-cff-a-st-jean-geneve/](http://bonnet-architectes.ch/fr/project/francais-espace-public-master-plan-de-la-couverture-des-voies-cff-a-st-jean-geneve/)

018 Figura 20 Estação da Pampilhosa -
Linha do Norte

Autor: Rui Carvalho **Ano:** 1960

Fonte:

<https://www.facebook.com/groups/amigospampilhosa/>

028 Figura 26 Vista aérea da proposta

Fonte: [http://bonnet-](http://bonnet-architectes.ch/fr/project/francais-espace-public-master-plan-de-la-couverture-des-voies-cff-a-st-jean-geneve/)

[architectes.ch/fr/project/francais-espace-public-master-plan-de-la-couverture-des-voies-cff-a-st-jean-geneve/](http://bonnet-architectes.ch/fr/project/francais-espace-public-master-plan-de-la-couverture-des-voies-cff-a-st-jean-geneve/)

026 Figura 21 Zona do Battery Park antes
da sua construção

Fonte:

<http://nymag.com/realestate/realestatecolumn/21341/>

- 028** Figura 27 Desenho do conceito da proposta
Fonte: <http://bonnet-architectes.ch/fr/project/francais-espace-public-master-plan-de-la-couverture-des-voies-cff-a-st-jean-geneve/>
- 028** Figura 28 Zona de lazer proposta
Fonte: <http://bonnet-architectes.ch/fr/project/francais-espace-public-master-plan-de-la-couverture-des-voies-cff-a-st-jean-geneve/>
- 031** Figura 29 Planta de caracterização de ruas, âncoras e entradas e polos geradores de tráfego da zona de intervenção
Fonte: Desenho do autor
- 033** Figura 30 Planta Rua da República
Fonte: Desenho do autor
- 033** Figura 31 Cortes Rua da República troço 1
Fonte: Desenhos do autor
- 034** Figuras 32, 33 e 34 Fotografias da Rua da República troço 1
Fonte: Fotografias do autor
- 034** Figura 35 Corte Rua da República troço 2
Fonte: Desenho do autor
- 035** Figura 36, 37 e 38 Fotografias da Rua da República troço 2
Fonte: Fotografias do autor
- 035** Figura 39 Planta Rua da Estação
Fonte: Desenho do autor
- 036** Figura 40 Corte Rua da Estação
Fonte: Desenho do autor
- 036** Figura 41, 42, 43 e 44 Fotografias Rua da Estação
Fonte: Fotografias do autor
- 037** Figura 45 Planta Rua Dr. Abel Silva Lindo
Fonte: Desenho do autor
- 037** Figura 46 Cortes Rua Dr. Abel Silva Lindo
Fonte: Desenhos do autor
- 038** Figura 47 e 48 Fotografias Rua Dr. Abel Silva Lindo
Fonte: Fotografias do autor
- 038** Figura 49 Planta Rua das Cerâmicas
Fonte: Desenho do autor
- 038** Figura 50 Cortes Rua das Cerâmicas
Fonte: Desenhos do autor

039 Figura 51 Fotografia Rua das
Cerâmicas

Fonte: Fotografia do autor

039 Figura 52 Planta Rua das Devesas

Fonte: Desenho do autor

039 Figura 53 Cortes Rua das Devesas

Fonte: Desenhos do autor

040 Figura 54, 55 e 56 Fotografias Rua das
Devesas

Fonte: Fotografias do autor

040 Figura 57 Planta Rua de Santo António

Fonte: Desenho do autor

041 Figura 58 Cortes Rua de Santo António

Fonte: Desenhos do autor

041 Figura 59, 60 e 61 Fotografias Rua de
Santo António

Fonte: Fotografias do autor

045 Figura 62 Eixos geradores da proposta

Fonte: Desenho do autor



Figura 1 Imagem Satélite - Pampilhosa

REQUALIFICAÇÃO URBANA DA ZONA DA ESTAÇÃO E COMPLEXO FERROVIÁRIO DA PAMPILHOSA
Barreira e Vazio Urbano

1 INTRODUÇÃO

A presente dissertação intitula-se de *Requalificação Urbana da zona envolvente à estação e complexo ferroviário da Pampilhosa -Barreira e Vazio Urbano*, tendo como principal objetivo a solução do vazio urbano e barreira urbana presentes na área em estudo. A vila da Pampilhosa surge como objeto de estudo e esta dissertação tem como área de intervenção a zona da estação e complexo ferroviário. Este trabalho é apresentado como uma oportunidade de criar soluções que pretendam colmatar algumas problemáticas que esta área tem vindo a desenvolver ao longo da sua evolução.

O conteúdo apresentado faz parte de duas vertentes: a componente teórica e a componente prática. A componente teórica encontra-se subdividida em contextualização histórica e territorial e Análise, servindo assim de fio condutor para a componente prática e sua conclusão, resultando no projeto de requalificação da zona da estação e complexo ferroviário da Pampilhosa.

O espaço público constitui o espaço da vida comunitária, procurando-se atualmente a introdução de valores que foram esquecidos. A crescente procura e preocupação, por parte dos cidadãos por espaços cada vez mais qualificados, leva a que os espaços públicos sejam adequadamente projetados aquando do planeamento urbano. Em qualquer altura, mas sobretudo nos dias em que atualmente vivemos, os cidadãos escolhem inevitavelmente o espaço público para se fazerem ouvir. A nossa tradição do espaço público, nasce na ágora grega. No entanto, esta era um ideal filosófico, abstrato e irreal, dado que nem todos possuíam o direito de desfrutá-la, mas somente poucos privilegiados. A ágora era o espaço dos homens livres, adultos e das classes poderosas, promovendo a exclusão por classe, raça, idade e género. Desde então suscita o debate de para quê e para quem é o espaço público.

A presente dissertação incide sobre duas problemáticas atuais presentes na cidade - vazio urbano e barreira urbana. Face à influência da indústria no desenvolvimento das cidades e as consequências nas vivências sociais, há que abordar as potencialidades e condicionantes da intervenção em espaços industriais abandonados como potenciais espaços públicos. Estes, antigamente correspondiam a locais periféricos, mas devido à expansão das cidades, atualmente fazem parte das zonas centrais da cidade criando assim o vazio urbano.

A formação e organização do efeito barreira urbana tem influências sobre a mobilidade populacional e a acessibilidade no território, impossibilitando assim a harmonia entre cidadão e a sua mobilidade na cidade associando-se à ideia de obstáculo de crescimento. Neste trabalho há uma abordagem paralela às duas problemáticas acima descritas - vazio urbano e barreira urbana. A estação da Pampilhosa e o adjacente complexo ferroviário, são limitados no seu lado poente por um conjunto de fábricas de cerâmica abandonadas sendo este o objeto de estudo. O conjunto de fábricas abandonadas constitui no seu todo um vazio presente na malha urbana da vila, definindo-se como vazio urbano. O complexo ferroviário, por sua vez, tem sobre a vila um efeito barreira, pois impossibilita a perfeita mobilidade pedonal e rodoviária entre os dois lados da vila.

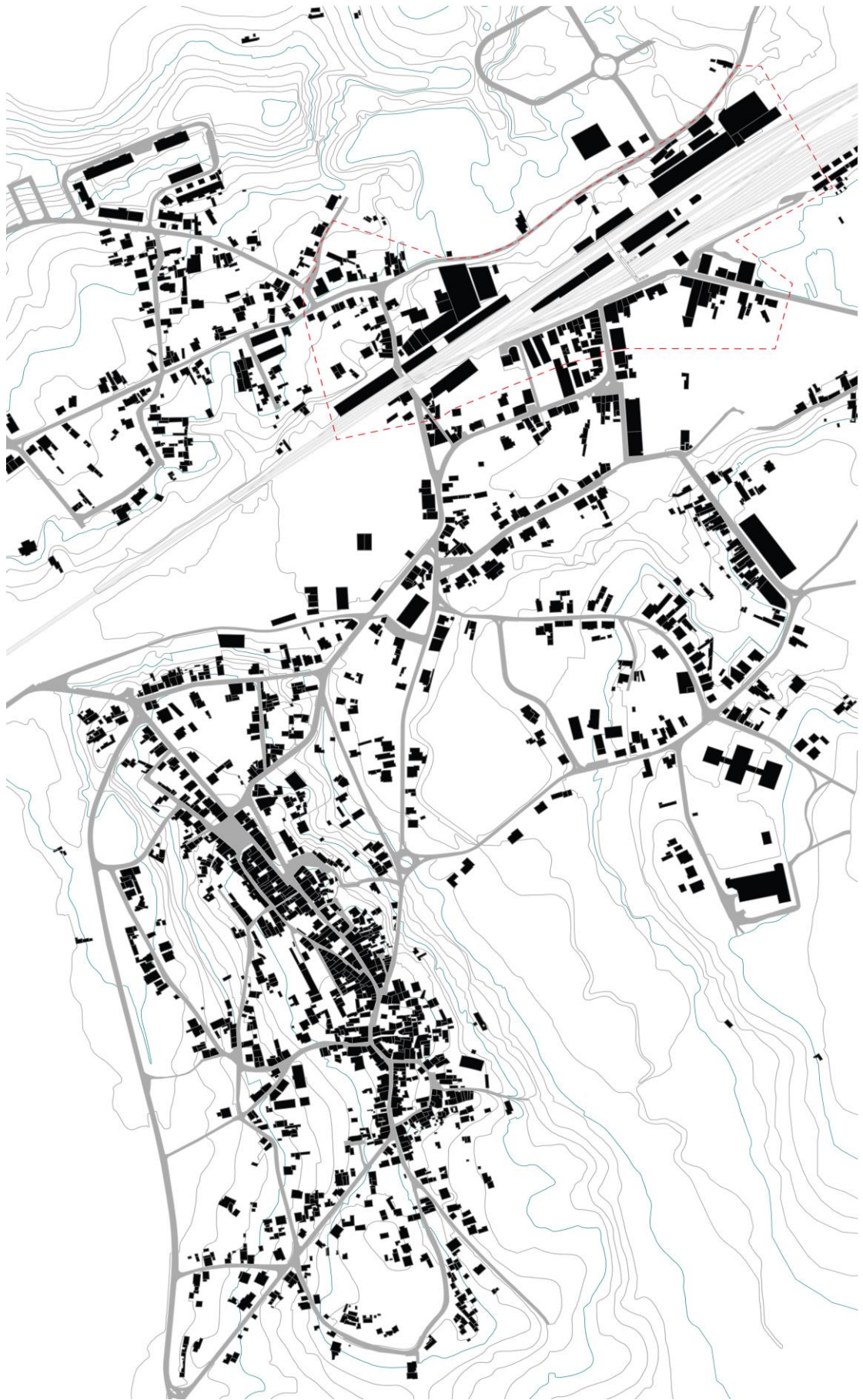


Figura 2 Planta da Pampilhosa; Zona de intervenção

2 CONTEXTUALIZAÇÃO TERRITORIAL

2.1 LOCALIZAÇÃO

Pampilhosa Fig. 6 está localizada na região Centro Norte de Portugal Fig. 3, pertence ao distrito de Aveiro Fig. 4 e ao concelho da Mealhada Fig. 5 situada na província da Beira Litoral. Sede de Freguesia constituída pela vila da Pampilhosa e a aldeia do Canedo com uma área de cerca de 13,6km² e 4098 habitantes. O concelho da Mealhada é limitado a norte pelo concelho de Anadia, a Sul pelo distrito de Coimbra, a Oeste pelo concelho de Cantanhede e a Este pelos concelhos de Penacova e Mortágua.

Com uma localização privilegiada, na medida em que é servida por bons acessos a todos os meios, rodo e ferroviários e tendo como pano de fundo a serra do Buçaco, a vila da Pampilhosa caracteriza-se por um espaço onde é agradável viver. O seu passado industrial é visível no que resta de antigas fábricas de cerâmica, que fizeram dela no primeiro quarto do século XX um importantíssimo polo industrial, sendo também da mesma importância o seu entroncamento ferroviário que, durante muitos anos, constituiu a principal ligação à Europa. Esta localização atraiu indústrias de diversos ramos - madeira, grés, químicos e cerâmica - que empregaram centenas se não milhares de trabalhadores que vinham da atividade agrícola, originários de localidades de outras regiões do país que ali se foram fixando.



Figura 3 Mapa de Portugal



Figura 4 Distrito de Aveiro



Figura 5 Conselho da Mealhada



Figura 6 Freguesia da Pampilhosa

2.2 BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

A Pampilhosa é a Freguesia mais populosa do concelho da Mealhada. A Serra do Buçaco surge como pano de fundo da vila e é uma localidade com um desenvolvimento em duas áreas distintas que se refletem em distintas épocas de evolução da comunidade.

O documento mais antigo de que há conhecimento, regista uma doação feita por Gonçalo Randulfe e seu filho Telo Gonçalves¹, ao abade Eusébio do Mosteiro de Lorvão no ano de 1117. A origem do topónimo, data de 28 de Junho de 1117 e poderá surgir do latim **pampilium**, que quer dizer flor amarela viva; ou de **pâmpano**, rebento de videira, ou de **pampilho**.

A reforçar este documento referido anteriormente, pode observar-se o edifício conhecido por Casa Rural Quinhentista e os celeiros que foram propriedade do referido Mosteiro de Lorvão. Nestes celeiros eram guardadas as rendas cobradas à população local pela ocupação e usufruto das casas e terrenos de que o Mosteiro era possuidor.

A dependência da Pampilhosa em relação às religiosas do Mosteiro de Lorvão vai manter-se durante séculos, uma vez que o fim desta dependência só acontecerá no século XIX com a extinção das ordens religiosas em todo o país no ano de 1834.

Em 1557, o Bispo de Coimbra D. João Soares, entregou a Igreja Paroquial, que se encontrava como anexa da Igreja da Vacariça, ao Colégio da Graça da cidade de Coimbra. A integração da Freguesia da Pampilhosa no Concelho da Mealhada acontece no ano de 1853, o que impôs alterações nas áreas administrativas até então definidas.

O desenvolvimento desta Freguesia, que em 1985 adquire o estatuto de Vila, tem duas causas: a construção do nó ferroviário e o dinamismo empreendedor da sua população com a fixação das várias indústrias.

As facilidades de transporte permitidas pelo comboio tornam a Pampilhosa um verdadeiro polo de atração de investidores, para os empresários e conseqüentemente, para todos aqueles que procuram melhores condições de vida e que desejavam o abandono dos campos de cultivo. O crescimento populacional, económico e o enriquecimento cultural desta freguesia foi proporcional ao sucesso que se fazia sentir nessas unidades fabris durante toda a primeira metade do século XX.

O afluxo populacional à Pampilhosa e o aumento demográfico que se registou na freguesia explica o forte crescimento habitacional da mesma. Os operários e empresários ligados às indústrias de cerâmica, ao caminho-de-ferro ou às empresas de madeira, não se misturaram com os habitantes da zona mais antiga, a Pampilhosa Alta, tendo preferido construir nos terrenos baixos que ladeavam os trilhos do comboio, começando assim a expansão urbana da Pampilhosa para a zona da Lagarteira e para o Alto de Santo António.

¹ MARQUES, Maria Alegria Fernandes - Pampilhosa Oito Séculos de História - *Documentos Medievais Portugueses, Documentos Particulares, volume IV*



Figura 7 Estação 1920



Figura 8 Rua da Estação 1990



Figura 9 Igreja



Figura 10 Rua Dr. Abel da Silva Lindo 1947



Figura 11 Rua da Igreja 1954



Figura 12 Estação 1920



Figura 13 Estação



Figura 14 Fábrica das Devesas



Figura 15 Igreja 1952



Figura 16 Cerâmica Progresso 1990



3 BARREIRA URBANA

3.1 O CONCEITO DE BARREIRA URBANA

O sistema de transportes e o tráfego de veículos originam uma série de problemas ambientais. Os pedestres, que muitas vezes têm a sua rota ou caminho obstruídos pelos sistemas de transportes (ferrovias, rodovias), são um dos elementos mais afetados. Em 1998, Mouette² define o termo barreira urbana como a correspondência a “*severance*”, que na língua inglesa se traduz como separação ou rompimento, ou seja, uma descontinuidade na estrutura urbana provocada pelo sistema de transporte. Na literatura francesa existe o termo “*effet coupure*”, que se traduz como efeito corte, utilizado para definir a barreira como uma interrupção ocasionada pelo tráfego, associando-se também o termo a qualquer barreira ou impedimento gerado por qualquer elemento da paisagem decorrente de fenómenos naturais (ex: rio). O entendimento de barreira urbana, define-se numa lógica entre a compreensão de duas ideias que se fundamentam na forma da cidade: a paisagem e o desenho urbano. Dominique Mouette³, na sua publicação, definiu o efeito barreira como as restrições ou a inibição do deslocamento a pé ocasionados pela via de circulação.

Mouette (2004) com o objetivo de obter conclusões, define no seu estudo um modelo sistemático em que existem três variáveis para o surgimento do efeito barreira: os elementos causadores, os elementos de influência e os impactos decorrentes. Os elementos causadores são o tráfego de veículos e a via de circulação, em que nesta dissertação entende-se como elemento causador a estação e o complexo ferroviário da Pampilhosa; os elementos de influência referem-se às características da população, à estrutura urbana da vila e às necessidades de viagem; os impactos decorrentes são os pedestres e os possíveis usuários de bicicleta que vêem reduzidas as possibilidades de acessibilidade e travessia da ferrovia. Estes diversos impactos formam uma cadeia, podendo ser classificados, segundo Mouette, em níveis distintos de acordo com o grau de interação existente entre eles. Mouette definiu três níveis: o primário, o secundário e o terciário. Os impactos primários são consequências diretas do sistema de transporte e referem-se à alteração na acessibilidade e mobilidade, sendo estes os impactos mais imediatos e mais perceptíveis. São impactos primários: a insegurança causada pelo tráfego e o risco de acidente e atropelamento. Os impactos secundários são: as alterações nos deslocamentos a pé, nas viagens com a finalidade de acompanhar outro indivíduo com mobilidade condicionada, as alterações nas atividades realizadas e no hábito de caminhar no bairro, as alterações de rota, alterações no número de contacto pessoais e no uso dos locais e estabelecimentos de interesse.

A partir da classificação acima descrita, Mouette elaborou um modelo baseado numa estrutura hierárquica de cinco níveis: os elementos causadores, os impactos diretos, impactos nos padrões de viagens, impactos no comportamento e os impactos nas relações sociais.

² MOUETTE, Dominique - Os Pedestres e o Efeito Barreiro - Tese de Doutoramento - Poli/USP - 1998

³ MOUETTE, Dominique - Proposta de uma Metodologia de Avaliação do Efeito Barreira - Revista dos Transportes Públicos - ANTP Ano 26 - 2004

- **Nível 1 - elementos causadores** - referem-se às características da via e do tráfego.
- **Nível 2 - impactos diretos** - são os impactos primários, causados pelo tráfego e pela via, resultando num impedimento ao movimento;
- **Nível 3 - impacto nos padrões de viagem** - resultam das alterações na acessibilidade e na mobilidade;
- **Nível 4 - impactos no comportamento** - correspondem às alterações decorrentes das mudanças nos padrões de viagens, por exemplo, alterações na quantidade de atividades realizadas pelos indivíduos no hábito de caminhar no bairro e as mudanças de rota;
- **Nível 5 - impactos nas relações sociais** - decorrem das alterações nos padrões de viagens e no comportamento da população; são impactos as alterações no número de contactos pessoais na vizinhança, nos limites de vizinhança e no uso dos locais e estabelecimentos de interesse presentes na área de vizinhança conhecida pelo cidadão.

O efeito barreira diminui a quantidade de deslocamentos. Podemos considerar como elementos que influenciam o fenómeno as características do meio urbano e a população. O efeito barreira é visível no desenho urbano da cidade. Segundo Lynch (1997)⁴ a qualidade visual da cidade pode ser estudada e interpretada pelo método do estudo mental da imagem, isto é, a população que habita o ambiente afetado pelo efeito barreira percebe e tem sensações visuais de cor, forma e movimento. Para Lynch (1997), as vias, o desenho das ruas, as relações entre os elementos, a qualidade da forma e o sentido do todo compõem a paisagem e a forma urbana. Lynch, na sua análise à imagem das cidades em geral, usando Boston, Los Angeles e Jersey City como exemplos, cria os seguintes conceitos: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos. Para o urbanista, limites são os elementos lineares entre duas regiões distintas, são fronteiras entre duas faces, cortes de ferrovias, espaços em construção, muros e paredes. Esses limites podem ser barreiras penetráveis que separam uma região da outra tendo um efeito de segregação nas cidades, mas também podem ser costuras, linhas ao longo das quais duas regiões se relacionam e se encontram.

Panerai (2006) refere que as barreiras ou limites poderão ser caracterizados como elementos orientadores de crescimento, sendo que por vezes criam uma quebra no tecido e dão origem a um novo tecido urbano⁵. O termo barreira, segundo Panerai, é associado à ideia de obstáculo de crescimento, que impede e bloqueia, podendo ser um elemento que, segundo o autor, poderá ser um ponto para “um novo começo”.

⁴ LYNCH, Kevin - A Imagem da Cidade - Edições 70 - Arquitetura & Urbanismo - 1997

⁵ PANERAI, Philipe - Análise Urbana - Editora Universidade de Brasília - 2006

A barreira é um elemento que desempenha papéis diferenciados “(...) dependendo da sua localização na aglomeração e do estágio de desenvolvimento desta, pode tanto induzir quanto bloquear o crescimento (...)” Panerai, 2006 [P. 67]. Por isso, a barreira vai-se transformando e pode representar um polo de atração ou então dar lugar a outros elementos, como no caso das muralhas fortificadas de uma cidade medieval que dão lugar, por exemplo, a ruas.

Hoje, os limites são essencialmente infraestruturas que já não têm qualquer objetivo de controlar, mas de interligar e aproximar zonas distantes. Ao aproximar o que está longe da cidade, concebendo um território vasto, acaba por criar ruturas no próprio tecido urbano. Na verdade, e como afirma Panerai, esses efeitos resultam de uma “(...) confrontação não negociada de duas escalas: aquela territorial, das infraestruturas, e aquela local, da massa edificada corrente” [P.45]

As marcas causadas pelas barreiras podem ser diversificadas e algumas delas chegam a destacar ainda mais o limite. Como afirma Lynch (1999), um limite é reforçado com o seu avistamento a uma distância significativa ou, quando o mesmo marca uma diferença clara entre as duas margens. No entanto, um limite pode dar-nos uma nova visão da cidade, como no caso das margens de um rio. Daí que, Lynch destaque o lado bom das barreiras: “Um limite pode tornar-se algo mais do que um simples obstáculo dominante se permitirmos que dele façam parte algumas qualidades motoras e visuais (...) mais uma «costura» do que uma barreira, uma linha de intercâmbio ao longo da qual foram «alinhas» duas áreas” (Lynch 1999).

Quando se diz que um determinado local da cidade é uma barreira física para o seu desenvolvimento, refere-se à qualidade e arranjo espacial, não atribuindo a causa a um crescimento desordenado do local em específico, mas sim na organização espacial que a cidade seguiu a partir do surgimento deste espaço, seja ele um parque, uma via ou uma ferrovia. As barreiras urbanas, sejam elas ferrovias, vias ou rios, demonstram que não precisam de deixar de existir caso sejam bem costuradas no contexto da cidade.

As linhas de caminho-de-ferro e as suas estações são historicamente sinais de desenvolvimento e são, muitas vezes, a origem de aglomerados urbanos. São pontos de rápido e fácil acesso e as áreas envolventes aos complexos ferroviários são muito atrativas ao rápido desenvolvimento. Mas esta criação de uma linha férrea que atravessa determinado território é muitas vezes razão para a segregação desses mesmos espaços, ou seja, surge uma barreira apenas ultrapassável em determinados pontos, o que faz com que não haja ligação entre as duas margens criando assim dois territórios distintos e com graus diferentes de desenvolvimento. Segundo Panerai, o limite é um ponto de partida de um crescimento. “É o que acontece no caso de uma estação ferroviária (...) a que atrai o crescimento em sua direção, ao mesmo tempo que o impede, suscitando um crescimento no sentido contrário.” [P.66]

3.2 ESTAÇÃO E COMPLEXO FERROVIÁRIO DA PAMPILHOSA

O troço de linha de ferro de Lisboa ao Carregado foi o primeiro em Portugal e inaugurado a 28 de Outubro de 1856 na presença de D. Pedro V⁶. O comboio surgiu como imagem do progresso que iria resolver o problema nacional das comunicações e transportes internos, provocando grande alteração no estado económico e técnico do país, nomeadamente no que diz respeito aos produtos agrícolas e industriais.

Em 1859, fez-se o reconhecimento do terreno de Coimbra à fronteira para estudar as condições de abertura da linha da Beira Alta com destino a Paris. Foi no governo de Serpa Pimentel que se deu o arranque para o estudo do alargamento da rede ferroviária, e abriram-se concursos para a ligação da Pampilhosa a Vilar Formoso e daí para Salamanca.⁷

As ligações de caminhos de ferro em Portugal tiveram a intervenção de engenheiros espanhóis, sendo estas primeiras ligações entre Portugal e Espanha. Os seus estudos consideravam a topografia, a defesa, a ligação aos portos de mar e às terras importantes do país para possíveis exportações. A Pampilhosa seria um ponto estratégico para a implantação dessas ligações, pois ficaria no eixo que permitiria a ligação ao Sul (Porto de Lisboa), ligação ao Norte (Porto de Leixões) e Figueira da Foz (Porto do Mondego) encaminhando para Espanha todo o tráfego portuário.

Desde meados dos anos 1800 que o ferro constituía uma inovação como matéria-prima muito usada na construção das linhas de caminho de ferro. Há uma referência clara à figura de Gerard Eiffel que, doze anos antes da construção da Torre Eiffel em Paris, projetou a Ponte D. Maria Pia no Porto inaugurada em 1877. Eiffel fundou em Paris a empresa Eiffel à qual se devem a maioria das obras da linha da Beira Alta, desde os túneis às pontes - ponte das Várzeas, ponte do Miligioso, túnel de Trezoi, Túnel do Monte dos Lobos, Ponte do Cris e Ponte do Dão.⁸

Foi em 1880 que foi edificado o conjunto de instalações da Estação Ferroviária da Pampilhosa com a construção da Linha da Beira Alta, que partindo da Figueira da Foz pretendia chegar à fronteira de Vilar Formoso, sendo que foi em 1864 que passou o primeiro comboio na povoação. Pampilhosa inicia então a sua industrialização com o serviço de entroncamento das Linhas do Norte e da Beira Alta - a Linha do Norte com ligação aos portos marítimos de Lisboa e do Porto e a Linha da Beira Alta com ligação a Espanha e posteriormente a toda a Europa.⁹

⁶ RODRIGUES, Alice Correia Godinho - Pampilhosa Origem do Lugar do Entroncamento - Subsídio para o Estudos dos Caminhos e Ferro Portugueses A Linha da Beira Alta (1882-1920) - GEDEPA - 2006

⁷ Carta de Lei de 23 de Março e de 26 de Agosto de 1878 - Documentos GEDEPA

⁸ RODRIGUES, Alice Correia Godinho - Pampilhosa Origem do Lugar do Entroncamento - Subsídio para o Estudos dos Caminhos e Ferro Portugueses A Linha da Beira Alta (1882-1920) - GEDEPA - 2006 p. 35-40

⁹ EVA, Carla - O Comboio, Viagem da Pampilhosa no Transporte do Progresso e do Sonho - Pampilhosa Uma Terra e Um Povo n° 12 - Junho de 1993 GEDEPA p.63-78

A estação da Pampilhosa, construída em 1882, inicialmente como entroncamento de linhas (a linha do Norte e a linha da Beira Alta) tinha a forma de um retângulo de 4 metros de largura e 10 metros de comprimento. Compreendia um armazém de mercadorias, uma cocheira para carruagens e outra para locomotivas e um conjunto de acessórios para o serviço do material. Em redor dos edifícios havia cais para passageiros e cais descobertos para mercadorias. A estação possuía um restaurante a cargo de um pasteleiro suíço, Paulo Bergamin, que se fixara na Pampilhosa após a inauguração da linha da Beira Alta. Paulo Bergamin construiu um chalet - chalet suíço Figura 17, hoje em ruínas, na rua paralela à estação servindo de apoio à mesma, “(...) temos notícia da sua construção em 18 de Dezembro de 1885 por uma carta dirigida ao Sr. Joaquim de Melo, grande proprietário na Pampilhosa (...)” (Alice Correia Godinho Rodrigues - Pampilhosa-Origem do Lugar do entroncamento P. 29 com base no Arquivo Documental do GEDEPA).

Ao longo do tempo, a estação da Pampilhosa tornou-se um elemento novo na história da arquitetura, quer pelos lambris de azulejos azuis e brancos (revestimento em paredes até a uma altura de 1,80m), cercaduras barrocas (revestimento de um painel que funciona como remate) e os alpendres em ferro. A estação foi sofrendo alterações arquitetónicas ligadas ao aparecimento das fábricas de cerâmica instaladas nos terrenos ali próximos. São elementos como as gradilhas de barro e os azulejos de estampilha que fazem parte dessas alterações como decoração.



Figura 17 Chalet Suíço em 1906



Figura 18 Estação em 1920

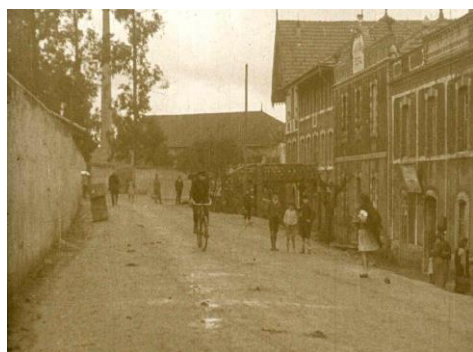


Figura 19 Chalet Suíço



Figura 20 Estação em 1960

4 VAZIO URBANO

4.1 O CONCEITO DE VAZIO URBANO

“Vazio urbano é uma expressão com alguma ambiguidade: até porque a terra pode não estar literalmente vazia mas encontrar-se simplesmente desvalorizada com potencialidade de reutilização para outros destinos, mais ou menos cheios... No sentido mais geral denota áreas encravadas na cidade consolidada, podendo fazer esquecer outros “vazios”, menos valorizáveis, os das periferias incompletas ou fragmentadas, cujo aproveitamento poderá ser decisivo para reurbanizar ou revitalizar essa cidade-outra. Assim, a ideia que agora prevalece na Europa, de que se devem encher os vazios (bem) urbanos como forma de sustentar a dispersão peri-urbana, se acaso pega como regra, pode até vir a agravar as condições ambientais das cidades centrais e adiar a requalificação da periferia que, entretanto, continuaria a estender-se, apesar desse preenchimento dos vazios internos.”¹⁰

Portas refere esta ambiguidade porque há vazios urbanos que não são considerados vazios, ou porque há espaços que não se enquadram na categoria de “vazio urbano”, tornando-se assim inevitável explorar este conceito. Falar de vazio urbano em arquitetura é mais do que falar na ausência de espaço construído. É importante perceber o alcance deste conceito no que refere ao tipo de espaços que engloba, podendo ser estes terrenos vazios numa malha urbana, uma ruína que caracteriza a ausência entre o construído, mas também um edifício devoluto.¹¹

As exponenciais zonas periféricas, que pelas suas atividades constroem novas formas de centralidade, são um dos fatores que pode estar na origem dos espaços vazios nos centros urbanos. Um outro fator que também pode ter contribuído para esta transformação foi o abandono de infraestruturas em áreas industriais - o que acontece na presente dissertação -, ferroviárias, portuárias, tornando-se obsoletas.

Alguns autores, como Carla Sofia Morgado, definem os vazios urbanos como espaços preferencialmente não edificados e que estão ligados às infraestruturas urbanas, sendo espaços importantes para o equilíbrio da cidade uma vez que incorporam funções sociais e urbanas.

O arquiteto Ignasi de Solá-Morales utiliza a expressão francesa *terrain vague* para apresentar o seu entendimento de Vazio Urbano na sua publicação de 2002 traduzida para português por Igor Fracalossi em 2012.¹²

¹⁰ PORTAS, Nuno - Do Vazio ao Cheio - 2000

¹¹ MORGADO, Carla Sofia - Protagonismo de la Ausencia. Interpretacion Urbanística de la Formacion Metropolitana de Lisboa desde lo Desocupado - 2005 - Dissertação para obtenção de Grau Mestre em Urbanismo - Barcelona

¹² SOLÁ-MORALES, Ignasi - Terrain Vague - Tradução de Gustavo Guilli - 2002 Texto disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-35561>

Segundo o autor, estes “são lugares que se parecem converter em fascinantes pontos de atenção. São lugares aparentemente esquecidos, onde parece predominar a memória do passado sobre o presente. São lugares obsoletos nos que somente certos valores residuais parecem se manter apesar de sua completa desafeição da atividade da cidade. São, em definitiva, lugares externos, estranhos, que ficam fora dos circuitos, das estruturas produtivas. Desde um ponto de vista económico, áreas industriais, estações de comboio, portos, áreas residenciais inseguras, lugares contaminados (...)”. Neste raciocínio, os vazios urbanos são espaços vazios da cidade, parados no tempo e vinculados ao passado. Para ele a expressão *terrain* expressa “uma extensão de solo de limites precisos, edificável, na cidade”. A expressão *vague* retrata a ausência de conteúdo. Esta ausência pode ser entendida “como promessa, como encontro, como espaço do possível, expectativa”.

Por outro lado, os vazios urbanos, considerados fenómenos de rarefação, indefinição ou rutura urbana, são inúmeras vezes associados a novas realidades de colonização territorial ou a processos de marginalização, degradação e decadência física.¹³ Sendo, em outras interpretações, espaços que aguardam por uma requalificação, dado que potenciam a memória e a identidade coletiva.

Vazios urbanos são os espaços construídos, não construídos, desocupados ou subutilizados, caracterizados como resíduos do crescimento urbano. São, muitas vezes o resultado de uma antiga atividade industrial ou sítios de antigas infraestruturas de transporte sem uso, ferroviárias ou portuárias (PORTAS, 2000). O termo Vazio Urbano começou a surgir como consequência da industrialização. A sua definição inicial pretendia caracterizar os espaços essencialmente ligados às zonas industriais abandonadas, assim como das ferrovias desativas e de edifícios abandonados.

Para melhor compreender, organizar e estruturar o conceito de vazio urbano, Claudia Azevedo de Sousa,¹⁴ propõem a divisão deste conceito em três universos conceptuais: universo construído, universo económico e universo social, fazendo assim uma catalogação e separação dos vários tipos de vazios existentes na cidade.

- **Universo Construído** - Vazios Urbanos no tecido urbano construído - problemática recente nas cidades, podendo ter variadas origens. A ausência de construção constitui-se como um vazio na cidade. O debate está na classificação de vazio urbano apenas como espaços degradados e não qualificados (abordagem negativa de vazio urbano). Há, em algumas cidades, a necessidade de criar vazios que se constituam como espaços públicos;

- **Universo Económico** - Vazios Industriais: cidades com uma atividade predominantemente terciária, industriais cuja transformação de uso leva ao aparecimento de vazios decorrentes de antigas áreas ferroviárias, fábricas, portos.

¹³ Organizadores da I Trienal de Arquitetura, Pensar os Vazios Urbanos, 2007

¹⁴ SOUSA, Cláudia Azevedo - Do Cheio para o Vazio, Metodologia e Estratégia na Avaliação de Espaços Urbanos Obsoletos - Dissertação de Mestrado. Universidade Técnica de Lisboa - 2010

Neste tipo de vazio encontramos grandes áreas de infraestruturas e com construção debilitada. São espaços cuja condição de vazio se relaciona com o seu uso, ou neste caso, a falta dele.

- **Universo Social** - Vazios Demográficos: áreas urbanas que eram densamente construídas, mas que com a conseqüente desocupação, levam à redução da densidade populacional e ao conseqüente aparecimento dos chamados vazios demográficos que se traduzem no abandono e degradação das construções e do tecido urbano.

4.2 INDUSTRIALIZAÇÃO NA PAMPILHOSA

A cerâmica tem constituído, ao longo da história e praticamente em todas as civilizações, uma atividade humana extraordinariamente significativa. Comprovam-no não só a importância e o significado atribuídos aos vestígios de cerâmica como fontes históricas, mas também as múltiplas aplicações decorativas e utilitárias possíveis com esta matéria-prima. Como afirma José Queirós¹⁵, não surpreende que a cerâmica seja uma das manifestações do engenho humano que mais tem prendido a atenção do homem.

Na escolha geográfica de instalação de indústrias há a influência de diversos fatores que são imprescindíveis para a sua laboração. Entre eles, salientam-se os recursos naturais, os meios de transporte, o mercado e os fatores humanos e sociais. Na Pampilhosa, o processo de industrialização fora desencadeado por um conjunto de características que se fizeram sentir no século XIX. O progresso das vias de comunicação e a existência de matérias-primas contribuíram para a instalação de fábricas de cerâmica, de produtos resinosos e de serrações. A Pampilhosa beneficiou, como podemos concluir no capítulo 3.2, sobretudo pelo traçado da linha férrea passar nas suas terras. A verdadeira influência deste progresso do século XIX, vem a sentir-se em 1879 com a construção da linha da Beira-Alta e em 1880 com o começo da linha Pampilhosa - Figueira da Foz. Com o funcionamento das vias referidas, a Pampilhosa passou a ser ponto de escala dos comboios da linha do norte e ponto obrigatório de paragem. A partir daqui a Pampilhosa começou a atrair as indústrias, pois tinha uma boa perspectiva de escoamento dos produtos.¹⁶

Por outro lado, a Pampilhosa continha uma população laboriosa e ativa, numa altura em que parte da mão de obra se começava a afastar da agricultura ou a procurar atividades complementares, havendo assim uma concorrência entre as atividades agrícola e industrial. A existência de recursos naturais como a madeira, a lenha como combustível, a água, o barro e os terrenos acessíveis, eram também fatores fundamentais para a fixação das indústrias na Pampilhosa.

¹⁵ QUEIRÓS, José - Cerâmica Portuguesa e outros estudos. Organização, apresentação, notas de adenda iconográfica à edição de 1907 - Ed. Presença - 1987

¹⁶ MENDES, José Amado - Cerâmica e Património Industrial, o caso da Pampilhosa - Pampilhosa Uma Terra e Um Povo, nº 10 - Junho de 1991 GEDEPA

As fábricas de cerâmica dispunham, no total, de 34 000m² destinados à exploração material. Tratava-se de barro de boa qualidade com características muito fortes. Como referido anteriormente, neste contexto o fator transporte assumiu uma função decisiva. Por um lado, a proximidade dos barreiros onde se efetuava a extração do barro e por outro lado a construção do entroncamento ferroviário.

As primeiras fábricas de cerâmica instaladas na Pampilhosa, dispunham de barreiros naturais localizados a cerca de 200 metros - Fábrica Progresso (antiga fábrica de Cerâmica da Pampilhosa Mourão Teixeira Lopes), Fábrica das Devesas, filial de António Almeida e Costa e Fábrica Navarro - Cerâmica Excelsior da Pampilhosa.

Do Norte, mais propriamente de Vila Nova de Gaia vieram técnicos de cerâmica que fundaram na Pampilhosa as suas empresas. Em 1866, António Almeida e Costa abre na Pampilhosa, a Filial da Cerâmica das Devesas de Vila Nova de Gaia e que foi a primeira grande unidade cerâmica a ser construída nesta localidade. Daí ser conhecida por “Fábrica Velha”.

Em 1902 funda-se a “Fábrica Teixeira” - Fábrica de Cerâmica Mourão, Teixeira Lopes, onde se destaca Joaquim Teixeira Lopes, também oriundo de Vila Nova de Gaia e que em França aprendeu os segredos do fabrico da telha marselhesa. Esta família Teixeira Lopes começou na Pampilhosa como obreira na unidade de cerâmica da Fábrica Velha. Mais tarde passa a designar-se por Fábrica Progresso da Pampilhosa e lá fabricavam-se produtos de cerâmica de construção como telha, tijolos, peças para saneamento e acessórios para telhados. A matéria-prima utilizada era o barro vermelho extraído dos próprios barreiros da empresa. Em 1903 entra em laboração a “Fábrica Navarro”, Cerâmica Excelsior da Pampilhosa, com particularidade de ser a 1^a cerâmica a ser fundada por um pampilhosense, Abel Godinho, formado em Farmácia pela Universidade de Coimbra em 1883 e proprietário da farmácia existente da altura na localidade. Abel Godinho fundou a cerâmica de parceria com o Engenheiro Ernesto Navarro, figura proeminente na política de então. Além de Ministro do Comércio, Ernesto Navarro fora diretor dos caminhos-de-ferro do Estado e subdiretor geral do Ministério das Colónias. O objetivo da fábrica era o fabrico e venda de telha e tijolo, artigos de grés, azulejos e ladrilhos sendo grande parte da produção composta por telha lusa e marselha e tijolo maciço.¹⁷

Após a fixação da indústria da cerâmica na localidade, surgiram outras de forma a que o progresso industrial se acentuou e na década de vinte encontravam-se instaladas na Pampilhosa três grandes fábricas de cerâmica, quinze fornos de cal, quatro importantes fábricas de serração, carpintarias, moagem, uma fábrica de resina, outra de produtos químicos, oficinas de fundição de metais como também armazéns de sarro, borras de vinho e adubos. O caminho-de-ferro atraiu a indústria e esta por sua vez alterou toda a organização existente. Verificou-se um enorme afluxo populacional, com grande número de trabalhadores ligados às ferrovias e ao ramo industrial e daí o aparecimento de um novo núcleo populacional junto à estação designado, na altura, por Entroncamento.

¹⁷ MARQUES, Maria Alegria Fernandes - Pampilhosa Oito Séculos de História - 1986

5 CASOS DE ESTUDO

5.1 BATTERY PARK CITY, NOVA IORQUE

O Battery Park situado em Nova Iorque é um empreendimento localizado na baixa de Manhattan num aterro executado em 1972 sobre o rio Hudson numa área de 37 hectares ocupada antigamente por docas.

A partir dos anos 1960 com o encerramento das docas, foi desenvolvida pelo Departamento de Planeamento da Prefeitura de Nova Iorque uma série de projetos para a área prevendo a sua renovação urbana e a utilização da mesma para múltiplas atividades.

Face à crise fiscal nova-iorquina na década de 70 e com a falta de interesse da iniciativa privada na participação do empreendimento, a solução encontrada foi a abertura da iniciativa ao mercado. Sob a coordenação da Corporação de Desenvolvimento Urbano do Estado de Nova Iorque um novo plano geral elaborado por Cooper & Eckstut foi adotado e, com a propriedade do solo, a BPC Authority (Battery Park City Authority) adota o aproveitamento imobiliário concebido por Cesar Pelli. Na década de 80, a construtora Olympia & York Properties (O&Y), ganhou a licitação para a construção de todos os edifícios comerciais propondo a sua construção de uma só vez. Toda a infraestrutura foi bancada pelo poder público e o restante pelos empreendedores.

Entre 1981 e 1988 a O&Y construiu o centro comercial do empreendimento, o World Financial Center constituído de quatro torres, perfazendo 557 mil m² de escritório, 26 mil m² de espaço comercial, 14 mil m² de espaço público ao redor do porto de North Cover e 800 m² do jardim botânico interno, o Winter Garden. O principal passeio público na orla do rio Hudson, The Promenade, construído na cidade desde 1954, foi sendo inaugurado por partes entre 1983 e 1992 assim como os parques e praças. Este passeio percorre cerca de 2km de extensão unindo todas as áreas construídas e espaços públicos.¹⁸

Hoje é deste local que partem as bolsas que transportam os turistas para a Estátua da Liberdade.



Figura 21 Zona de Battery Park antes da sua construção



Figura 22 Promenade do Battery Park City

¹⁸ NOBRE, Eduardo Alberto Cusce - Renovação Urbana em Battery Park City - Texto disponível em: http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/e_nobre/battery_park.pdf

5.2 COBERTURA DA VIA FÉRREA EM ST-JEAN, GENEBRA, SUÍÇA

O projeto urbano do arquiteto suíço Pierre Bonnet para o bairro de St. Jean, em Genebra, destaca-se pelos seus 800 metros de extensão. O caso de St. Jean foi escolhido como caso de estudo por considerar ser uma experiência bem-sucedida por ter alcançado os seus objetivos iniciais de privilegiar a população local através de um projeto âncora. Por ser um projeto inédito no desenvolvimento urbano da cidade, o seu estudo torna-se importante para a presente dissertação.

No fim dos anos 1980 foi iniciado em Genebra um programa de desenvolvimento urbano dentro da própria cidade, em oposição à urbanização difusa fora da área urbanizada entre os anos 1945 a 1970. Desde os meados do século XIX, o bairro de St. Jean desenvolveu-se condicionado pelo traçado da linha férrea. Com o crescimento da cidade em meados dos anos 1980, a passagem de comboios intensifica-se especialmente nesta região devido ao desvio do terminal da estação do centro para o aeroporto de Genebra. Assim, a ferrovia por onde circulam comboios de carga e vagões de passageiros de alta velocidade passa a ser um incómodo, tanto como geradora de barulho inconveniente como por se tratar de um obstáculo entre os bairros de St. Jean e Charmilles, que juntos somavam na altura uma população de 5000 habitantes.

A iniciativa para a cobertura da ferrovia partiu da população residente através de uma petição popular que posteriormente foi assumida pela administração pública.¹⁹ Assim, a cobertura sobre a linha férrea tinha como objetivos a diminuição dos distúrbios sonoros oriundos da passagem dos comboios e a ligação dos dois bairros através de um espaço público com equipamentos socioculturais. Foram contratados engenheiros civis para conceber a cobertura com comprimento de 825m e uma largura de 25m, com duas pontes.

O trabalho dos arquitetos foi o de privilegiar e possibilitar a criação de um espaço que interligasse sem hierarquia os dois bairros. O conceito do projeto então consolidou-se numa composição de “objetos flutuantes numa relação de alternância aleatória, colocados sobre a plataforma emergente”,²⁰ com duas estratégias bem definidas: a busca de uma continuidade espacial dos elementos construídos que valorizasse a fluidez do projeto e a implantação de conexões com o território por meio de uma sequência de acessos de forma ritmada.

¹⁹ BOONET, Pierre. (2003). *Sob o condicionamento do solo*. In GUERRA, Abilio - Metropolo - Catálogo do Fórum de Debates 5ª Bienal de Arquitetura e Design de São Paulo p. 41

²⁰ BOONET, Pierre. (2003). *Sob o condicionamento do solo*. In GUERRA, Abilio - Metropolo - Catálogo do Fórum de Debates 5ª Bienal de Arquitetura e Design de São Paulo p. 43

Os acessos em escadas de cada lado das faixas foram concebidos para proporcionar um ritmo na parede de pedra e, ao mesmo tempo, subdividir o espaço longitudinal em secções particulares. Cada secção tem bancos, luzes, superfície de madeira ou áreas verdes, criando uma sucessão de espaços que são orientados pela arquitetura urbana de um ou outro lado. De uma forma geral, esta intervenção pode ser dividida em três grandes setores, correspondentes às suas funções ou qualidade.



Figura 23 Vista aérea da proposta



Figura 24 Linha de caminho-de-ferro



Figura 25 Vista aérea em construção



Figura 26 Vista aérea da proposta



Figura 27 Desenho do conceito



Figura 28 Zona de lazer

6 PROPOSTA

6.1 ANÁLISE

6.1.1 ESTUDO PRÉVIO

O presente estudo prévio incide numa análise detalhada da área de intervenção que tem como pontos de partida as duas entradas nesta área e os vários acessos que formam a estrutura próxima à estação, nomeadamente a Rua da República, Rua da Estação, Rua Dr. Abel Silva Lino, Rua das Cerâmicas, Rua das Devesas, Rua de Santo António e Rua dos Barreiros. A área em estudo engloba ainda o projeto de requalificação do mercado municipal em fase de construção.

A presente dissertação visa fundamentalmente a melhoria do espaço público nas suas várias vertentes, isto é, enquanto o espaço de transição (trajetos pedonais e motorizados) espaço de convívio e espaço de construção do ambiente urbano, numa conjugação de características formais e funcionais que venha a resultar no desenvolvimento do aglomerado urbano onde as características do desenho urbano promovam o uso e a apropriação do espaço por parte das pessoas, já que estas podem gerar condições para a ocorrência de vivência de rua, como as deslocações pedonais, o encontro e o convívio. Neste capítulo é feita uma caracterização da área de intervenção rua a rua. Esta análise teve por base o levantamento das condições estruturais e funcionais existentes ao longo da mesma a fim de perceber quais as principais debilidades das ruas analisadas e na perspetiva de minimização dessas condicionantes à mobilidade. Destaco ainda o facto de haver na zona de intervenção ou nas proximidades a existência de polos geradores de tráfego, assinalados na figura c - estação de caminhos-de-ferro, mercado municipal, extensão de saúde da Pampilhosa, jardim municipal e o centro educativo - que, pelas suas funções, geram dinâmicas de fluxos de pessoas, gerando e atraindo tráfego motorizado e pedonal. É fundamental perceber-se a adequação da estrutura viária, rede de percursos pedonais e oferta de estacionamento na área de intervenção, muito em particular nas proximidades desses polos, e ainda o modo como este sistema os liga. Da avaliação efetuada verifica-se que a polarização destes elementos, importante em termos de dinamização de diferentes áreas do aglomerado, não é acompanhada por um espaço público cuidado que promova a ligação entre os mesmos, ainda que, a mesma seja favorecida pelo facto da distância entre eles não ser muito grande, sendo facilmente praticável.

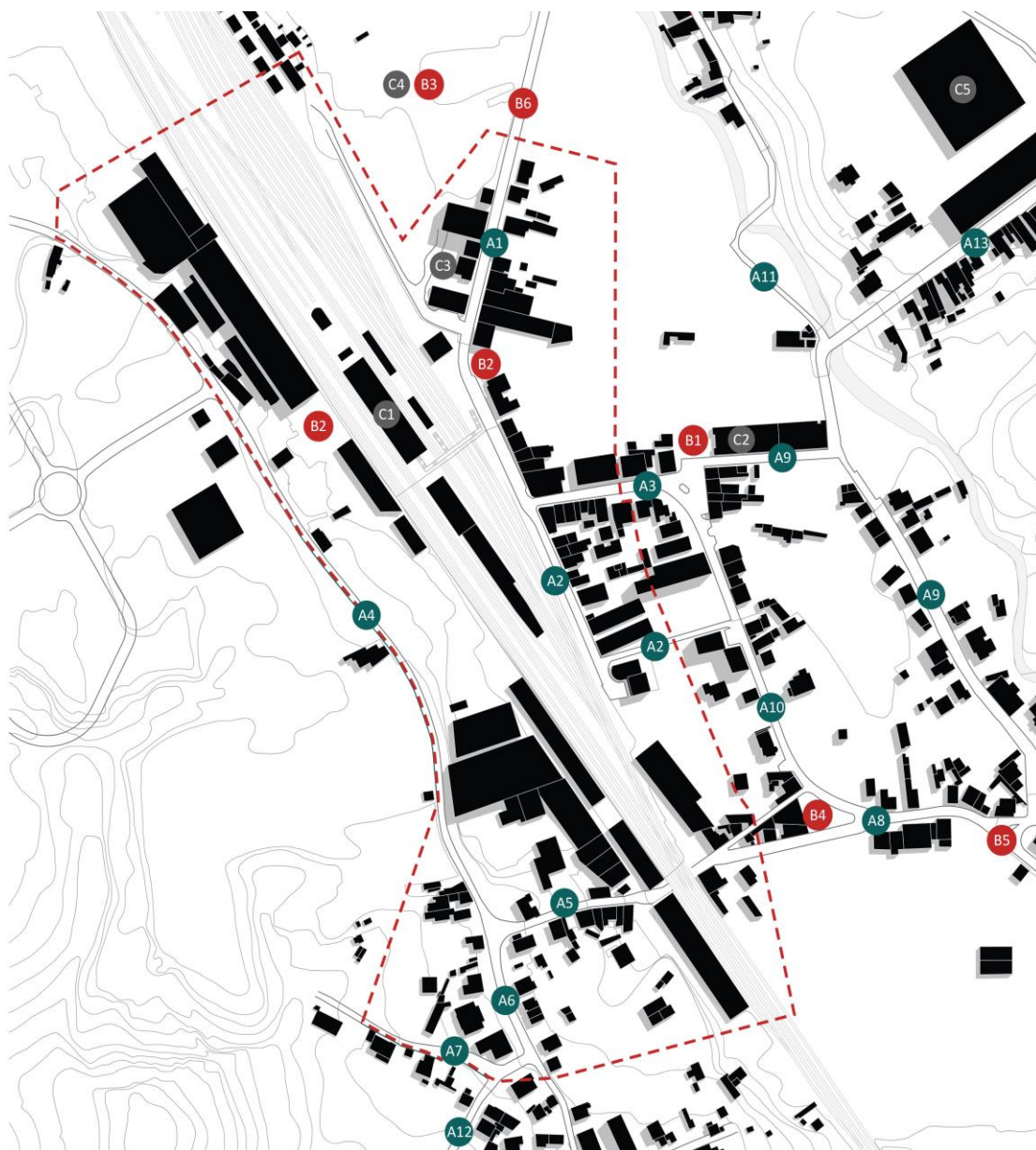


Figura 29 Planta de caracterização de ruas, âncoras e entradas e polos geradores de tráfego da zona de intervenção

A - RUAS: A1 - Rua da República A2 - Rua da Estação A3 - Rua Dr. Abel Silva Lino A4 - Rua das Cerâmicas A5 - Rua das Devesas A6 - Rua de Santo António A7 - Rua dos Barreiros A8 - Rua dos Bombeiros Voluntários da Pampilhosa A9 - Rua do Mercado A10 - Rua Joaquim Cruz A11 - Rua Prof. Firmino Brito da Costa A12 - Rua Santa Luzia A13 - Rua Mário Silva Henriques

B - ÂNCORAS E ENTRADAS: B1 - Largo do Garoto B2 - Envolvente à Estação B3 - Jardim Público B4 - Entrada Norte B5 - Entrada Sul

C- POLOS GERADORES DE TRÁFEGO: C1 - Estação C2 - Mercado Municipal C3 - Unidade de Cuidados de Saúde da Pampilhosa C4 - Jardim Municipal da Pampilhosa C5 - Centro Educativo

A rua, enquanto elo de ligação entre as várias partes do aglomerado deverá reunir as características necessárias para o desenvolvimento das diversas funções: de circulação motorizada e pedestre, de acesso aos vários edifícios, de estacionamento e ainda de convívio. Num contexto de aglomerado urbano onde as vias são ladeadas por edifícios de habitação, pequeno comércio e serviços, faz todo o sentido destacar a componente pedonal deste espaço, pelo que foi feita uma análise das infraestruturas de circulação pedonal no que respeita às seguintes características:

- Dimensão total;
- Largura útil de circulação;
- Mobiliário urbano existente e sua colocação;
- Vegetação existente e sua colocação;
- Travessia pedonal (entre passeios);

Para que o espaço público desempenhe plenamente a sua função deverá ser confortável e seguro para todos o que a utilizam (crianças, idosos, pessoas com algum tipo de incapacidade física), possuir uma boa imagem, isto é, uma imagem simples e organizada em muito determinada pelas escolhas ao nível da pavimentação, mobiliário urbano, iluminação, elementos vegetais, etc.

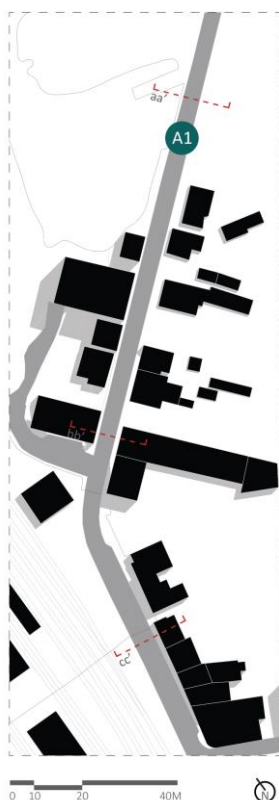
As infraestruturas viárias foram ainda caracterizadas em função da dimensão das suas faixas de rodagem e da capacidade de estacionamento que detêm como também pela possibilidade que têm para uma intervenção de regularização que melhore as suas condições funcionais. Esta regularização deverá congrega, para além das condições de mobilidade pedonal anteriormente referidas, as boas condições de acessibilidade e fluidez de tráfego, já que são fatores determinantes para a dinamização da área, funcionando como atrativos para a instalação de atividades comerciais e de serviços assim como para a circulação de pessoas, particularmente em pequenos aglomerados urbanos num contexto predominantemente rural como é este caso em particular. No projeto da proposta final, todos os estacionamentos serão retirados das vias de circulação, sendo criados vários núcleos de estacionamento possibilitando assim a livre e total circulação motorizada sem congestionamentos da mesma.

Relativamente à oferta de estacionamento a análise será feita quanto:

- À capacidade;
- Ao tipo: na via, em baía de estacionamento, parque de estacionamento, ao longo da via, perpendicular à via ou em espinha;
- À utilização reservada; táxis, cargas e descargas, portadores de deficiência, moradores, entidades, etc.

De seguida é então apresentada a caracterização sumária das unidades de intervenção que englobam o presente estudo prévio na qual é feita uma descrição das principais características (sentidos de trânsito, estacionamento, passeios e mobiliário urbano) e apresentados os principais problemas detetados causadores de constrangimentos à mobilidade e desqualificadores da imagem urbana. Esta análise é feita apenas nas ruas existentes no local de intervenção.

A1 RUA DA REPÚBLICA



Descrição: Via com dois sentidos, que se desenvolve entre a entrada Norte e o entroncamento com as ruas da Estação (A2) e Abel Silva Lino (A3).

Constitui-se como uma entrada na área de intervenção. No seu troço inicial tem uma ocupação habitacional, passando a ter uma ocupação mais heterogénea com habitação, comércio, serviços e equipamentos. Serve a zona de equipamentos formada pela extensão de saúde, cine-teatro e jardim municipal, garantindo ainda o acesso à estação de caminho-de-ferro.

Esta via possui três lugares de estacionamento formalizados através da marcação no pavimento e cinco lugares reservados para táxis.

No âmbito do presente estudo foram considerados outros espaços designadamente uma das entradas na área de intervenção - a Entrada Norte e um dos espaços âncora, aqui designado por Envolvente à Estação (B2).

Figura 30 Planta Rua da República

Troço 1: Entre a Entrada Norte e a Unidade de Cuidados de Saúde da Pampilhosa (C3)

Perfil atual:

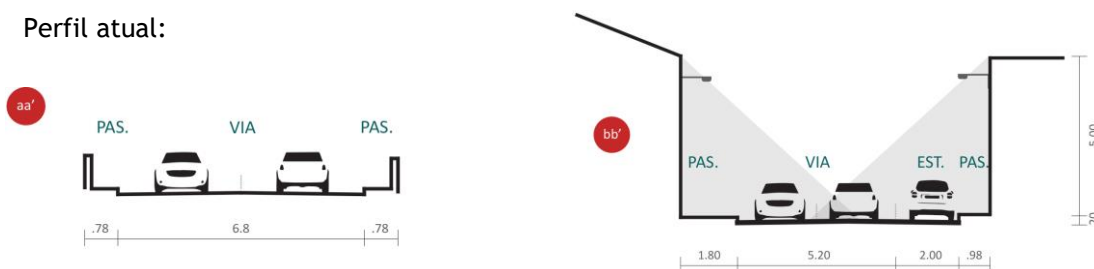


Figura 31 Cortes Rua da República - troço 1

Principais debilidades:

- Estacionamento indevido nas faixas de rodagem o que dificulta o cruzamento entre veículos;
- Colocação indevida de mobiliário urbano - postes de iluminação pública e esplanada - condicionando a mobilidade pedonal;
- Passeios sem rebaxos nas intersecções com as passadeiras;
- Descontinuidades entre passeios;
- Falta de sinalização indicativa da entrada do jardim municipal;



Figuras 32, 33 e 34 Fotografias Rua da República - trecho 1

Troço 2: Desde o fim do Largo da Estação (passagem pedonal aérea até ao cruzamento com a rua da Estação (A2) e rua Dr. Abel Silva Lino (A3)

Perfil atual:

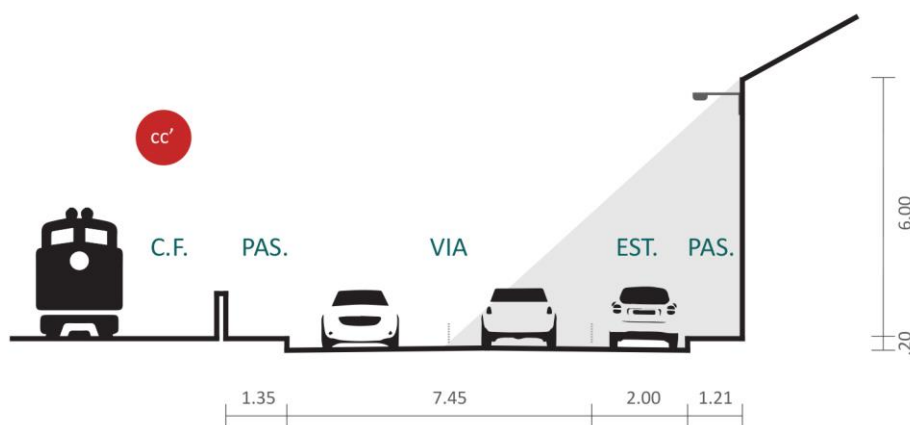


Figura 35 Corte Rua da República - trecho 2

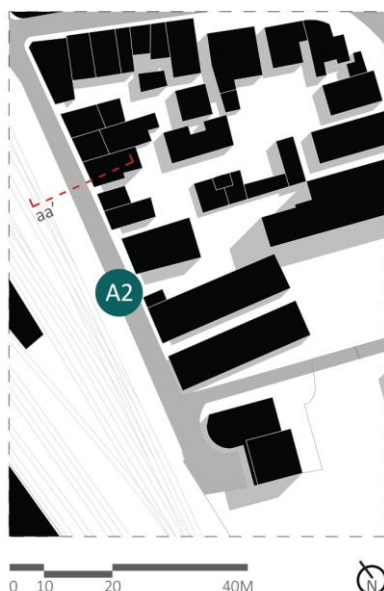
Principais debilidades:

- Exiguidade de alguns troços da infraestrutura pedonal;
- Passeios sem rebaixos nas intersecções com as passadeiras;
- Localização de elementos de mobiliário urbano (abrigo de passageiros e cabine telefónica) que comprometem a área pedonal;
- Passagem de peões aérea não acessível a pessoas com mobilidade condicionada e com grande impacto visual;



Figuras 36, 37 e 38 Fotografias Rua da República - troço 2

A2 RUA DA ESTAÇÃO



Descrição: Via de sentido único com início na confluência das ruas da República (A1) e Dr. Abel Silva Lino (A3), ladeada pela linha de caminho-de-ferro e por edificado com funções habitacionais, comerciais e de serviços, sendo aqui a sede da Junta de Freguesia da Pampilhosa. Existem do lado esquerdo dois bancos (mobiliário urbano) que condicionam a faixa de circulação livre. Por sua vez, do lado direito, existe um contentor RSU (Resíduos Sólidos Urbanos) que interrompe o espaço para a circulação pedonal. Apesar do estacionamento ser permitido apenas ao longo de alguns troços da via, o mesmo acaba por acontecer em toda a sua extensão, traduzindo-se numa capacidade de cerca de vinte automóveis.

Figura 39 Planta Rua da Estação

Perfil atual:

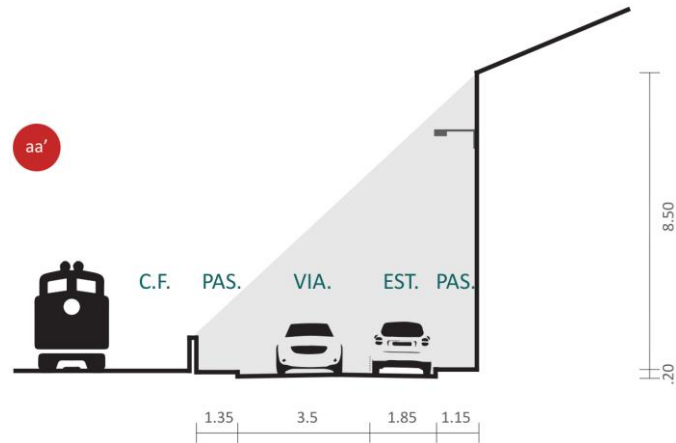


Figura 40 Corte Rua da Estação

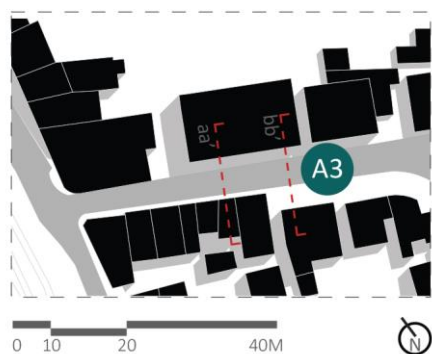
Principais debilidades:

- Exiguidade dos passeios em alguns troços;
- Faixa de circulação pedonal comprometida pela colocação de mobiliário urbano;
- Estacionamento fora das zonas em que o mesmo é autorizado;



Figuras 41, 42, 43 e 44 Fotografias Rua da Estação

A3 RUA DR. ABEL SILVA LINDO



Descrição: Via de dois sentidos que estabelece a ligação entre a Rua Joaquim Cruz (A10) e a Rua da República (A1), com ocupação maioritariamente habitacional, com ocorrência de algumas unidades comerciais e de serviços (estação dos CTT). Nesta via ocorre o estacionamento informal que se traduz numa capacidade de dez automóveis.

Figura 45 Planta Rua Dr. Abel Silva Lindo

Perfil atual:

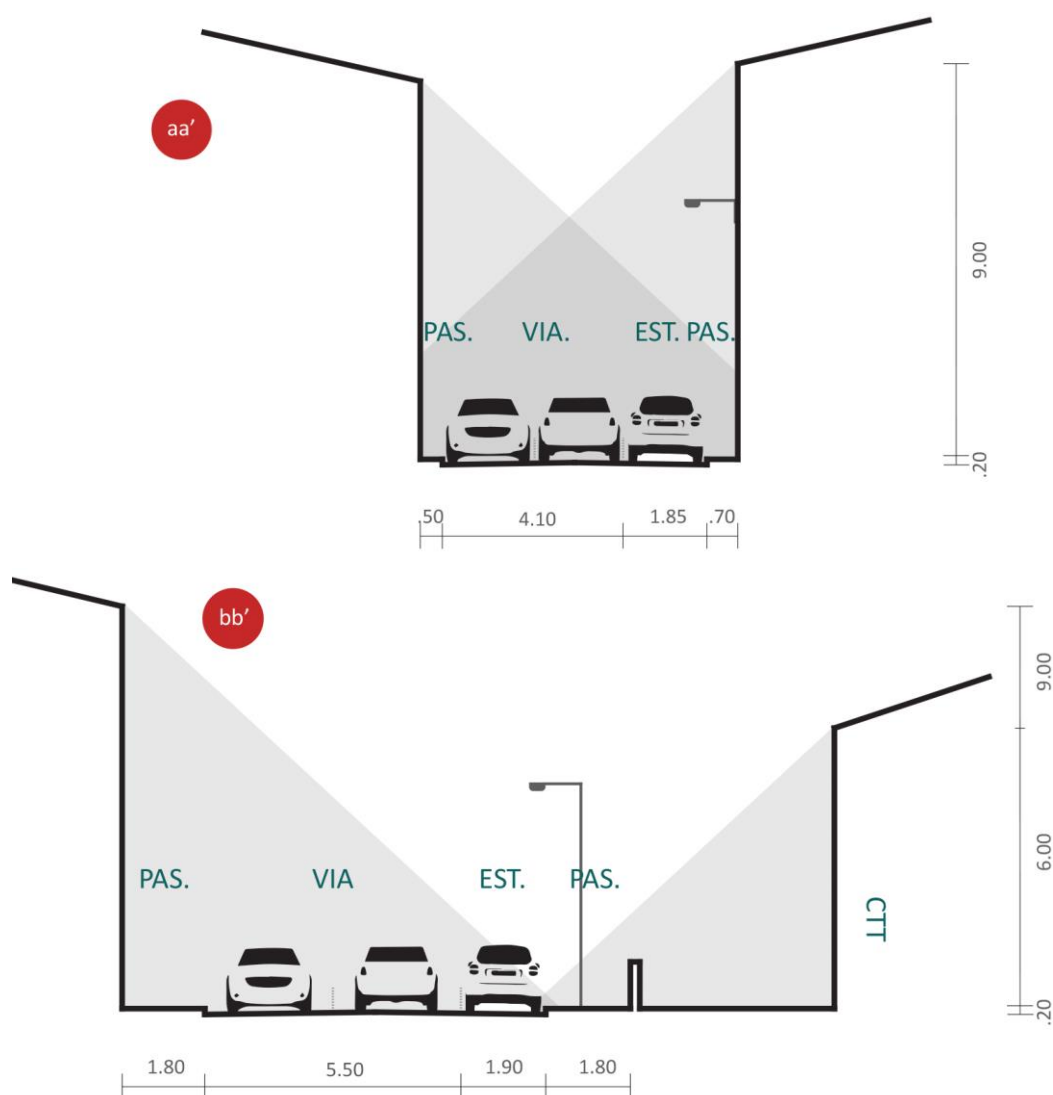


Figura 46 Cortes Rua Dr. Abel Silva Lindo

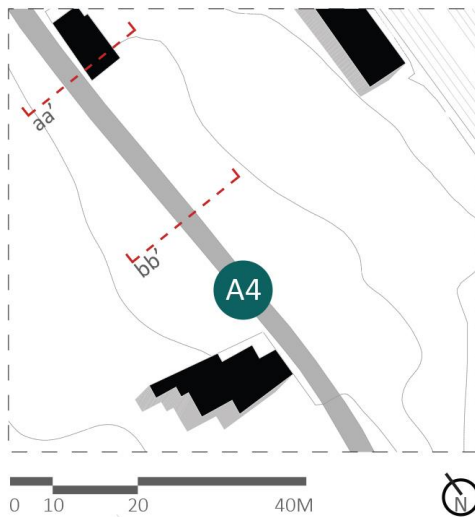
Principais debilidades:

- Estacionamento na faixa de rodagem;
- Estreitamento do passeio;
- Mobiliário urbano (contentor do lixo) que provoca estreitamento do passeio;



Figuras 47 e 48 Fotografias Rua Dr. Abel Silva Lindo

A4 RUA DAS CERÂMICAS



Descrição: Via de dois sentidos. É a via de principal acesso entre Pampilhosa e Canedo tendo início no entroncamento entre as ruas das Devesas (A5) e Santo António (A6). Possui uma ocupação unicamente habitacional embora em número bastante reduzido. Não existe estacionamento e tem acesso, em todo o seu comprimento, à área anteriormente caracterizada como vazio urbano, o conjunto de fábricas abandonadas.

Figura 49 Planta Rua das Cerâmicas

Perfil atual:



Figura 50 Cortes Rua das Cerâmicas

Principais debilidades:

- Pavimento da via em mau estado;
- Muro do lado direito da via em mau estado e em risco de ruir;
- Via sem passeios e passadeiras;



Figura 51 Fotografia Rua das Cerâmicas

A5 RUA DAS DEVESAS

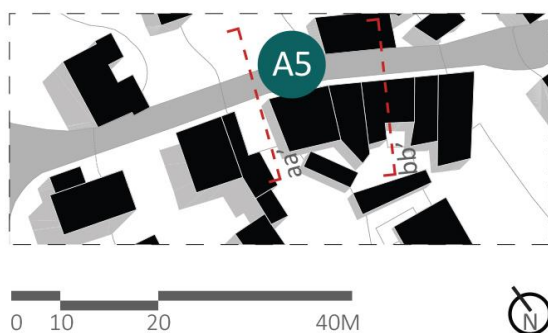


Figura 52 Planta Rua das Devesas

Descrição: Via de dois sentidos, mas sem saída. Limitada num dos seus extremos pela linha de caminho-de-ferro dando origem a uma passagem pedonal. É ladeada no seu todo por edifícios de habitação maioritariamente de dois pisos. A via tem início no entroncamento entre as ruas das Cerâmicas (A4) e de Santo António (A6). Do seu lado direito tem acesso à área caracterizada anteriormente por vazio urbano. Embora a rua não tenha marcação de estacionamento, o mesmo acontece em grande parte da sua extensão comportando cerca de quinze automóveis.

Perfil atual:

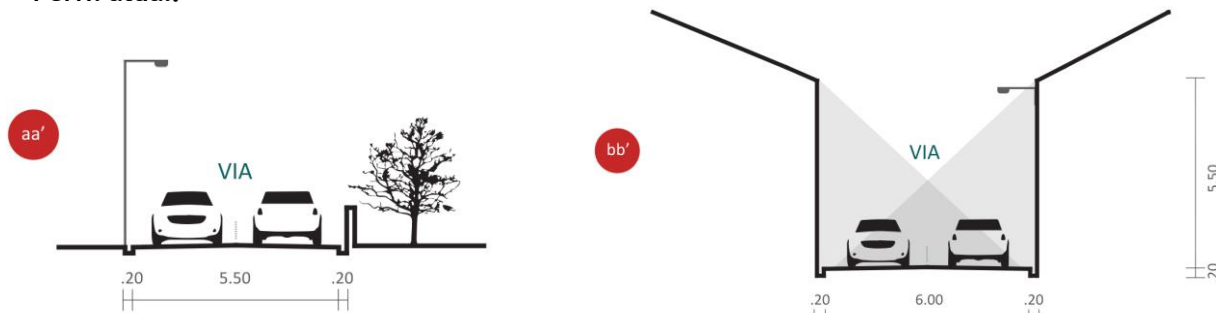


Figura 53 Cortes Rua das Devesas

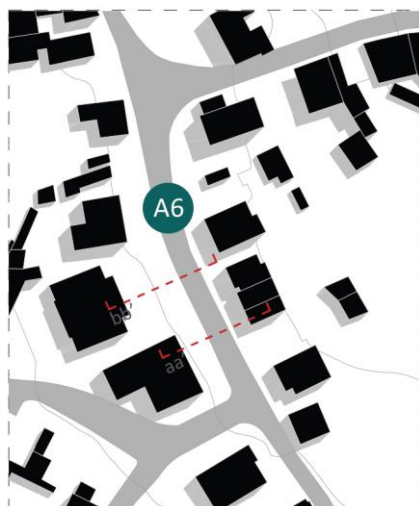
Principais debilidades:

- Pavimento da faixa de rodagem em mau estado;
- Via sem passeios e passadeiras;
- Rua sem saída e limitada pela linha de caminho-de-ferro com atravessamento pedonal da mesma;



Figuras 54, 55 e 56 Fotografias Rua das Devesas

A6 RUA DE SANTO ANTÓNIO



Descrição: Via de dois sentidos que se desenvolve entre as ruas das Cerâmicas (A4), Campo de Futebol e das Devesas (A5) tendo uma ocupação maioritariamente habitacional (habitação unifamiliar + habitação coletiva) e comércio. Junto ao edifício de habitação coletiva existe um conjunto de seis estacionamentos devidamente marcados, o restante comprimento da via não padece de qualquer marcação, acontecendo este pontualmente pelos seus moradores em ambos os lados da via. As cêrceas variam entre os quatro pisos e habitações de piso térreo.



Figura 57 Planta Rua de Santo António

Perfil atual:

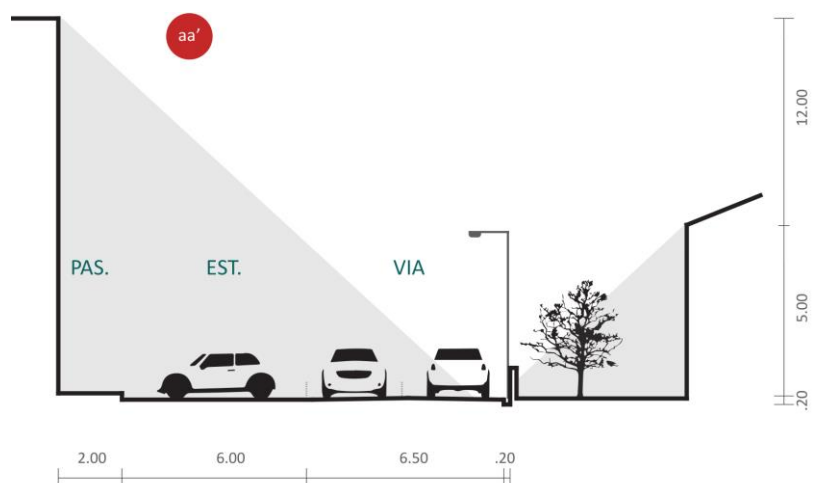


Figura 58 Corte Rua de Santo António

Principais debilidades:

- Estacionamento indevido na faixa de rodagem em grande parte do troço da via;
- Passeio existente em um só lado da via;



Figuras 59, 60 e 61 Fotografias Rua de Santo António

6.1.2 ANÁLISE SWOT

Na análise SWOT apresentada (volume II folha 14) para a área de intervenção as Forças, Fraquezas, Oportunidades e Ameaças foram divididas em quatro grupos de análise: a estrutura viária existente, a rede de transportes, os espaços públicos e o sistema económico, social e cultural.

F
O
R
Ç
A
S

Estrutura Viária:

Comércio tradicional; Edifícios de atração turística; Riqueza cultural; Proximidade da Unidade de Cuidados Continuados

Rede de Transportes:

Suficiente distribuição da rede de transportes; Transportes públicos em boas condições; Localização da rede ferroviária e da praça de táxis;

Espaços Públicos:

Alguns espaços de lazer em boas condições; Alguma atividade desportiva;

Económico, Social e Cultural:

Comércio de proximidade; Fluxo de pessoas; Património cultural visitável; Património industrial;

F
R
A
Q
U
E
Z
A
S

Estrutura Viária:

Estado degradado das vias principais; Passeios e edificado antigo degradado; Subdimensionamento e degradação das vias secundárias; Barreira Urbana - linha de caminhos-de-ferro;

Rede de Transportes:

Falta de estacionamento devido; Estacionamento indevido causa congestionamento do trânsito; Afluência automóvel;

Espaços Públicos:

Falta/inadequação de mobiliário urbano; Falta de espaços de lazer/estar; Poluição sonora e visual; Degradação dos espaços públicos existentes;

Económico, Social e Cultural:

Acesso bastante condicionado à estação; Património industrial abandonado e degradado não visitável - Vazio Urbano;

Estrutura Viária:

Localização privilegiada face às principais vias de acesso;
Proximidade ao centro da vila; Possibilidade de acessos entre a zona
Este e Oeste da estação; Riqueza de espaços arborizados;

Rede de Transportes:

Uso de transportes públicos como meio de transporte; Fluidez viária;
Facilidade de deslocação;

Espaços Públicos:

Possibilidade de expansão da zona desportiva; Criação de espaços
verdes públicos na zona da envolvente da estação;

Económico, Social e Cultural:

Proximidade do tecido de interesse cultural e social; Desenvolvimento
de atividades; Proporcionar desenvolvimento económico; Possibilidade
de reabilitação do património industrial; Expansão territorial;

Estrutura Viária:

Falta de poder económico; Diminuição do tráfego ferroviário;

Rede de Transportes:

Topografia condiciona percursos; Degradação das vias primárias e
secundárias; Degradação das linhas de ferro;

Espaços Públicos:

Custo de manutenção dos espaços; Orografia condiciona a criação de
espaços públicos;

Económico, Social e Cultural:

Interesse político-económico; Custo de manutenção dos espaços;
Destruição do património por abandono;

6.2 PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA

6.2.1 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

Para compreender a situação atual de ocupação da zona em estudo, procede-se a uma análise profunda da situação atual da mesma. Crê-se ser crucial para o bom desenvolvimento da estratégia de intervenção uma assertiva observação das especificidades associadas ao espaço.

Num primeiro momento é feita uma análise da estrutura viária (volume II planta 3) para assim se perceber quais as vias de maior tráfego e concluir como se dividem as vias principais e secundárias. Observamos que os espaços verdes, estacionamento público, equipamentos, serviços e comércio (volume II planta 8) aparecem sempre associados às vias principais sendo que os espaços verdes são escassos e de tamanho reduzido quando comparados com a malha urbana envolvente. A habitação (volume II planta 5) é maioritariamente unifamiliar edificada sempre junto às vias de comunicação, existindo um elevado número de edifícios abandonados (volume II planta 6). Observando a planta 9 do volume II concluímos que a malha edificada é composta maioritariamente por edifícios de 2 pisos.

A área em estudo na presente dissertação é caracterizada no Plano Diretor Municipal da Mealhada (PDM) como uma Unidade Operativa de Planeamento e Gestão (UOPG). Segundo este documento, pretende-se a revitalização e reutilização dos espaços devolutos promovendo o desenvolvimento de uma nova centralidade no aglomerado urbano da Pampilhosa articulada com os espaços urbanos envolventes (Zona do Alto de Santo António e Canedo).

Os principais objetivos da proposta de requalificação urbana da zona da estação e complexo ferroviário da Pampilhosa são:

- 1 Assegurar o desenho da malha viária e do tecido urbano da zona, articulado com a Rua das Cerâmicas e com a variante ao Canedo;
- 2 Promover a diminuição do efeito barreira criado pelas linhas de comboio;
- 3 Qualificação do Espaço Público;
- 4 Ocupação Territorial com funções urbanas;
- 5 Reabilitação de edifícios industriais abandonados garantindo a correta inserção da zona industrial com os espaços envolventes;
- 6 Requalificação das Ruas com base no estudo prévio apresentado anteriormente;

A estratégia urbana pensada para a área de estudo tem como principal objetivo a proposta de vários momentos de acessibilidade pedonal aos dois lados da estação. Estas novas acessibilidades serão projetadas de forma a diminuir o impacto criado pela infraestrutura ferroviária - barreira urbana, permitindo ainda dar uma nova ocupação territorial à zona industrial abandonada.

Pretende-se a reconstrução de 5 edifícios com programas distintos: um Pavilhão Multiusos (1), um Museu da Cerâmica (2), um Museu Ferroviário (3), um Restaurante/Cafetaria (4) e uma Residência (5) de apoio à estação. Os restantes edifícios serão demolidos e todo o espaço exterior envolvente aos edifícios propostos será desenhado como um parque urbano.

Para delinear as travessias propostas foi tido em conta o fluxo pedonal presente na zona de intervenção, sendo que com base nessa análise percebeu-se que é importante os três eixos representados na Figura 62. Na proposta apresentada é demolida a passagem aérea existente entre a estação e a Rua da República e abolida a entrada para a estação que presentemente é feita pelo atravessamento pedonal das linhas causando um risco eminente à população. Estes eixos são compostos por três momentos: os túneis, as pontes aéreas e os acessos verticais de ligação entre os anteriores.

O eixo A torna-se importante na medida em que faz uma ligação direta entre o estacionamento público existente junto à Unidade de Cuidados de Saúde e a estação. Permite também que a população residente no Canedo possa aceder à estação e à Rua da República de forma rápida, encontrando-se a 8m de altura da cota da estação. O eixo B é o eixo central da proposta e permite a ligação direta entre a Rua da República e a Rua das Cerâmicas, é a ponte pedonal mais extensa e não tem acesso direto à estação, sendo que este é feito unicamente através do túnel subterrâneo que tem começo na Rua da República. Este eixo considerou-se importante por estar próximo da zona de comércio da Baixa da Pampilhosa, permitindo assim que a população residente a Oeste da estação (Alto de Santo António) possa fazer a travessia da barreira urbana de forma livre e instantânea. É a passagem pedonal mais elevada estando a 10m da cota da estação.



Figura 62 Eixos geradores da proposta

O eixo C é proposto no seguimento da entrada existente para a estação, tendo uma ligação com a Rua Dr. Abel Silva Lindo permitindo um acesso direto à estação. Esta ponte pedonal encontra-se a 8m da cota da estação. Todas estas estruturas pedonais aéreas são construídas numa estrutura em aço, sendo que a plataforma de circulação é constituída por madeira tipo deck e as guardas laterais em aço corten.

Na medida em que existe uma diferença altimétrica de 11m entre a Rua das Cerâmicas e a Rua da República, a solução encontrada e que melhor se adequa ao território foi a divisão em patamares com 2m de altura, criando diferentes espaços ao longo de todo o percurso e possibilitando de uma forma direta a acessibilidade entre estes dois pontos, colmatando a carência de acessos que existe nesta área. Os patamares, por sua vez, ligam-se através de rampas.

Para além de ligar três pontos críticos do território, este sistema proporciona percursos alternativos promovendo a estrutura verde do local. Baseando-se num desenho regular, os visitantes do parque podem usufruir de uma grande variedade de espaços e percursos, obtendo diferentes experiências perante os variados espaços propostos.

O parque proposto irá conter percursos pedonais que fazem a ligação entre a Estação e a Rua das Cerâmicas que por sua vez serão ligados por percursos subterrâneos que liga a estação à Rua da República, mantendo assim a ligação entre os dois lados da vila separados pela barreira urbana - estação. De forma a tornar o espaço mais agradável e apelativo aos habitantes pretende-se consolidar diferentes vivências, integrando parques infantis, zonas para prática de exercício físico, zonas de exposição de material cerâmico existente nos edifícios abandonados e a reabilitação dos edifícios acima descritos. São criados três núcleos de estacionamento público sendo retirados os existentes nas vias de circulação da zona de intervenção, um parque de merendas, um parque de parkour, um espaço de equipamentos de treino outdoor, um parque de diversão infantil, um espaço livre dedicado a eventos, espetáculos e exposições e três anfiteatros ao ar livre.

Na Rua da República é criado um passeio de acesso à estação integrando também um espaço verde público sendo erguido um muro em tijolo maciço impossibilitando o acesso pedonal às linhas de caminho-de-ferro. A pavimentação do troço 2 da Rua da República é alterado para paralelos de pedra granítica de forma a controlar a marcha de circulação rodoviária neste troço.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por se tratar de um território ocupado por uma estrutura ferroviária, por um conjunto de edifícios industriais abandonados e em estado devoluto e pela conseqüente desvalorização do património edificado envolvente e desqualificação do espaço público, torna-se um enorme desafio intervir na área em estudo. Tendo como ponto de partida apresentar uma solução para a barreira e vazio urbano presentes nessa área, revelou-se de extrema importância tornar esses espaços atrativos para a vida em comunidade através do Projeto Urbano. Portanto, esta dissertação tornou-se uma oportunidade de refletir sobre as temáticas de Barreira e Vazio Urbano e também sobre como intervir em espaços industriais abandonados.

A proposta baseia-se numa estratégia de requalificação urbana tendo em vista a mobilidade pedonal da comunidade que vive a zona da Baixa da Pampilhosa, potenciando o comércio local e oferecendo qualidade e importância ao espaço público. Apoia-se ainda na melhoria das acessibilidades, no ajuste da mobilidade ao plano proposto e na multiplicidade de espaços públicos propostos. A este último ponto foi dada particular atenção aquando do desenvolvimento do projeto, de forma a combater a incerteza de futuro que normalmente está associada a este tipo de projetos. Por se tratar de uma grande área, e de modo a aumentar a atratividade do local, os espaços públicos propostos apresentam uma flexibilidade de usos, aumentando assim a utilização e manutenção destes espaços por parte da população. De um modo geral, na conceção do projeto entendeu-se a qualidade do espaço público como o elemento capaz de alavancar o grau de centralidade desta zona, através da valorização arquitetónica e urbanística.

A organização deste território tem como objetivo principal interligar os dois lados envolventes à estação (Rua da República e Rua das Cerâmicas) e a própria estação, vencendo assim a barreira e o vazio urbano ali presentes, através de espaços de referência, espaços verdes e edifícios públicos. Para alcançar esse objetivo foram criadas novas continuidades urbanas que asseguram a existência de uma rede de espaços públicos contínuos, ligando assim os diferentes tecidos urbanos envolventes.

8 BIBLIOGRAFIA

- AUGÉ, Marc.** *NÃO LUGARES. INTRODUÇÃO A UMA ANTROPOLOGIA DA SOBREMERNIDADE.* Lisboa 90ª Editora, 2005
- BICCA, Paulo.** (2017). *ARQUITETURAS DO VAZIO.* Texto disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.201/6432>
- BOONET, Pierre.** (2003). *SOB O CONDICIONAMENTO DO SOLO.* In GUERRA, Abilio METROPOLO - Catálogo do Fórum de Debates 5ª Bienal de Arquitetura e Design de São Paulo
- BORDE, Andréa da Lacerda Pessôa.** (2006). *VAZIOS URBANOS: PERSPECTIVAS CONTEMPORÂNEAS.* Tese de Doutorado em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil.
- BORJA, Jordi.** (2010). *ESPAÇO PÚBLICO, CONDIÇÃO DA CIDADE DEMOCRÁTICA. A CRIAÇÃO DE UM LUGAR DE INTERCÂMBIO.* Texto disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.072/353>
- CAMPOS, Mariana.** (2014). *BAIXA CRÚZIA, CONTRIBUIÇÃO PARA A REABILITAÇÃO DE UMA ÁREA NA BAIXA DE COIMBRA.* Dissertação de Mestrado em Arquitetura, Faculdade de Ciências e Tecnologia - Universidade de Coimbra, Portugal.
- CANSADO, Pedro Miguel Marques.** (2014). *PROJETO URBANO PARA SANTA APOLÓNIA - XABREGAS REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO E CONEXÕES URBANAS.* Dissertação de Mestrado em Arquitetura - Universidade Técnica de Lisboa, Portugal.
- CULLEN, Gordon.** *PAISAGEM URBANA.* Lisboa: Edições 70, 2008
- DITTMAR, Adriana Cristina Corsico.** (2006). *PAISAGEM E MORFOLOGIA DE VAZIOS URBANOS, ANÁLISE E TRANSFORMAÇÃO DOS ESPAÇOS RESIDUAIS E REMANESCENTES URBANOS FERROVIÁRIOS EM CURITIBA - PARANÁ.* Dissertação de Mestrado em Gestão Urbana, Universidade Católica, Paraná.
- EVA, Carla.** (1993) *O COMBOIO, VIAGEM DA PAMPILHOSA NO TRANSPORTE DO PROGRESSO E DO SONHO* in. PAMPILHOSA UMA TERRA E UM POVO Nº 12
- LYNCH, Kevin.** *A BOA FORMA DA CIDADE.* Lisboa: Edições 70, 2007
- LYNCH, Kevin.** *A IMAGEM DA CIDADE.* Lisboa: Edições 70, 2009
- MARQUES, Maria Alegria Fernandes.** (1986). *PAMPILHOSA OITO SÉCULOS DE HISTÓRIA*
- MENDES, José M. Amado.** (1991). *CERÂMICA E PATRIMÓNIO INDUSTRIAL - O CASO DA PAMPILHOSA* in. PAMPILHOSA Uma Terra e um Povo nº10 página 59-76, Revista do Grupo Etnográfico da Defesa do Património e Ambiente da Região da Pampilhosa.
- MORGADO, Carla Sofia.** (2005). *PROTAGONISMO DE LA AUSENCIA. INTERPRETACION URBANÍSTICA DE LA FORMACIÓN METROPOLITANA DE LISBOA DESDE LO DESOCUPADO.* Dissertação de Mestrado em Urbanismo, Barcelona, Espanha.
- MOUETTE, Dominique.** (1998). *OS PEDESTRES E O EFEITO BARREIRA.* Tese de Doutorado, Escola Politécnica - Universidade de São Paulo, Brasil.
- MOUETTE, Dominique.** (2004). *PROPOSTA DE UMA METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO DO EFEITO BARREIRA.* Revista dos Transportes Públicos - ANO 26.
- NOBRE, Eduardo Alberto Cusce.** *RENOVAÇÃO URBANA EM BATTERY PARK CITY.* Texto disponível em: http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/e_nobre/battery_park.pdf
- OLIVEIRA, Helder Pereira de.** (2015). *MODERNIDADE E ESPAÇO URBANO - VAZIOS URBANOS. O CASO DA COVILHÃ.* Tese de Doutorado em Arquitetura, Faculdade das Engenharias - Universidade da Beira Interior, Covilhã, Portugal.

PANERAI, Philipe. (2006). *ANÁLISE URBANA*. Editora Universidade de Brasília.

PORTAS, Nuno. (2000). *DO VAZIO AO CHEIO*. Texto disponível em: www.cidadeimaginaria.org/eu/Dovazioaocheio.doc

QUEIRÓS, José. (1987). *CERÂMICA PORTUGUESA E OUTROS ESTUDOS. ORGANIZAÇÃO, APRESENTAÇÃO, NOTAS DE ADENDA ICONOGRÁFICA À EDIÇÃO DE 1907*. Ed. Presença

REIS, Tiago André Henrique. (2013). *O VAZIO URBANO COMO OPORTUNIDADE DE REGENERAÇÃO TERRITORIAL - A RIBEIRA DE ODIVELAS E O EQUIPAMENTO COMUNITÁRIO COMO ELEMENTOS DE AGREGAÇÃO E INCLUSÃO SOCIAL*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura - Universidade de Lisboa, Portugal.

RODRIGUES, Alice Correia Godinho. (2006). *PAMPILHOSA - ORIGEM DO LUGAR DO ENTRONCAMENTO - SUBSÍDIO PARA O ESTUDO DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES - A LINHA DA BEIRA ALTA (1882-1920)*. Revista do Grupo Etnográfico de Defesa do Património e Ambiente da Região da Pampilhosa

SANTOS, Sílvia Canastra S. (2011). *ESPAÇOS URBANOS EXPECTANTES COMO OPORTUNIDADES PARA REQUALIFICAÇÃO: ENTRE A CIDADE E O RIO (ENVOLVENTE DA CORDOARIA)*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura, Universidade Técnica de Lisboa.

SOLÁ-MORALES, Ignasi. (2002). *TERRAIN VAGUE*. Territórios, Gustavo Guilli. Texto disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-35561>

SOUSA, Claudia Azevedo de. (2010). *DO CHEIO PARA O VAZIO, METODOLOGIA E ESTRATÉGIA NA AVALIAÇÃO DE ESPAÇOS URBANOS OBSOLETOS*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura, Universidade Técnica de Lisboa, Portugal.

TAVARES, Ana Filipa. (2008). *REABILITAÇÃO URBANA - O CASO DOS PEQUENOS CENTROS HISTÓRICOS*. Dissertação de Mestrado em Engenharia do Ambiente, Faculdade de Ciências e Tecnologia - Universidade Nova de Lisboa, Portugal.

VALE, António Manuel Magalhães Costa do. (2016). *O CASO D'A IDEAL: UMA INTERVENÇÃO NO ESPAÇO URBANO DA BAIXA DE COIMBRA*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura, Faculdade de Ciências e Tecnologia - Universidade de Coimbra, Portugal

9 ANEXOS

9.1 LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO DO AUTOR DA ZONA DE INTERVENÇÃO



REQUALIFICAÇÃO URBANA DA ZONA DA ESTAÇÃO E COMPLEXO FERROVIÁRIO DA PAMPILHOSA
Barreira e Vazio Urbano



9.2 ÍNDICE DE PEÇAS DESENHADAS

Folha Nº 1 Planta de Localização	Escala 1:5000
Folha Nº 2 Planta Orográfica	Escala 1:5000
Folha Nº 3 Análise - Estrutura Viária e Caracterização	Escala 1:3000
Folha Nº 4 Análise - Malha Urbana	Escala 1:3000
Folha Nº 5 Análise - Tipo de Habitação	Escala 1:2000
Folha Nº 6 Análise - Edifícios Abandonados	Escala 1:2000
Folha Nº 7 Análise - Tipo de Edificado; Espaços Verdes e Estacionamento	Escala 1:2000
Folha Nº 8 Análise - Número de Pisos do Edificado	Escala 1:2000
Folha Nº 9 Análise - Barreira e Vazio Urbano	Escala 1:2000
Folha Nº 10 Análise - Mobiliário Urbano Existente	Escala 1:2000
Folha Nº 11 Análise - Estudo Prévio das Ruas	Escala Variável
Folha Nº 12 Análise - Estudo Prévio das Ruas	Escala Variável
Folha Nº 13 Análise - Estudo Prévio das Ruas	Escala Variável
Folha Nº 14 Análise - Análise SWOT	Sem Escala
Folha Nº 15 Percurso Fotográfico - Pontos de Interesse	Sem Escala
Folha Nº 16 Planta de Implantação	Escala 1:1000
Folha Nº 17 Planta de Pormenorização	Escala 1:200
Folha Nº 18 Cortes AA', BB', CC' e DD'	Escala 1:200
Folha Nº 19 Cortes EE', FF', GG' e HH'	Escala 1:200
Folha Nº 20 Cortes II', JJ', KK' e LL'	Escala 1:200
Folha Nº 21 Pormenorização Corte FF'	Escala 1:100 e 1:50
Folha Nº 22 Pormenorização Estrada 1 Rua da República	Escala 1:100 e 1:20
Folha Nº 23 Pormenorização Estrada 2 Rua das Cerâmicas	Escala 1:100 e 1:20
Folha Nº 24 Axonometria da Proposta	Sem Escala