



UNIVERSIDADE DA BEIRA INTERIOR
Engenharia

CIDADE, ESPAÇO PÚBLICO E FRENTE DE ÁGUA

Projecto de regeneração em Ribeira de Santarém

David Dias Quinas

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

Orientadora: Prof^a. Doutora Ana Rita Martins Ochoa de Castro

Covilhã, Outubro de 2013

Agradecimentos

À Prof^a. Doutora Ana Rita Martins Ochoa de Castro pelo apoio, paciência e empenho ao longo de toda a orientação da dissertação.

À Prof^a. Doutora Ana Lúcia Virtudes, Dr. Celso Braz, Dr^a Margarida Oliveira e Carina Oliveira pelo envolvimento ao longo de todo o trabalho.

Aos meus familiares, pela minha formação e educação.

Aos amigos e colegas de curso pelo acompanhamento ao longo dos anos académicos.

Em especial ao João Dias, Júlio Soares, Mariana Santos e Margarida Silva pela paciência e carinho.

À Maria, por tudo.

Resumo

Ao espaço público, elemento integrante das cidades, são atribuídas propriedades de articulação fundamentais no desenho urbano. Na evolução do espaço urbano, surgem novas transformações, que mudam a imagem da cidade, assim como diversos hábitos e usos. Integradas nestas mutações, as frentes de água reflectem várias fases de desenvolvimento, influenciadas pelo também, desenvolvimento das infraestruturas de mobilidade, entre outros factores.

Dentro da óptica teórica, que reúne conteúdos que se aplicarão numa fase prática posterior, a presente dissertação começa por abordar elementos da cidade em relação ao espaço público. Nunca esquecendo a componente social que este desempenha, destaca-se a relação utilizador/ espaço, que deverá deter uma directa influência na sua concepção. Simultaneamente, a temática das frentes de água é também abordada, nomeadamente através da perspectiva das suas mutações ao longo do tempo. A sua redescoberta transforma-as em novos espaços públicos. Estudadas através de exemplos emblemáticos, cria-se uma sequência histórica, que abarca casos tanto no panorama internacional como nacional.

Numa segunda fase, estuda-se, de forma mais específica, as complexas relações entre as cidades e as suas frentes de água. Para tal, procede-se a uma selecção de um segmento do estudo ao longo do Rio Tejo, integrando alguns núcleos urbanos entre Lisboa e Abrantes. É durante esta análise que se percebe, num nível mais prático, as potencialidades de cada espaço, que levam a uma conclusão e a uma nova fase da dissertação: a proposta de projecto.

A investigação é assim conduzida para um caso de estudo específico, a cidade de Santarém, a qual é analisada através da perspectiva do seu desenvolvimento urbano, para posteriormente se desenvolver um projecto de regeneração para o núcleo de Ribeira de Santarém.

Para esta intervenção, pretende-se ter em conta algumas das necessidades reais do espaço, evidenciando a arquitectura como ferramenta essencial e modeladora da forma. Através da criação de um programa direccionado principalmente para a regeneração urbana, pretende-se revitalizar a zona, de modo a incentivar a sua reutilização, bem como a sua reconexão ao centro da cidade.

Palavras-chave:

Cidade, Dinâmicas urbanas, Espaço Público, Frentes de Água, Regeneração urbana

Abstract

Public space as a city element has articulation properties fundamental in urban design. Looking into urban space evolution, there are always new transformations showing up that change the city image, as well as habits and uses.

The waterfronts reflect these urban mutations through different development phases influenced by the mobility evolution among other aspects.

All the theoretical part joins contents that will be applied in a first phase, where it starts to introduce the city / public space relation. The social component plays a relevant role where the relation between people and space must not be forgotten at all. Waterfronts are simultaneously introduced here as a new chapter. They are studied by their mutations over time. The waterfronts rediscovery turns them in to new public spaces. During this chapter the most emblematic cases are described, where an historic sequence are created, from a international scenery to a national.

In a second phase, the work takes a study about some specific cities and their complex relations with waterfronts. To proceed with it, a selection is created where a study segment shows cases along Rio Tejo: from Lisbon to Abrantes. This analysis gives, in a practice notion, the potentiality of each space, what takes the process to a new phase: architecture project. The analysis continues in one single study case (Santarém), where the city and its evolution become elements of study and essential to the waterfront regeneration project in Ribeira de Santarém.

To proceed with it, it was important realize the real local needs, showing architecture as shape modulator tool. A multifunctional program starts an urban regeneration, having the revitalization, reuse and reconnection between center city and its waterfront, as the main propose.

Keywords

City; Urban dynamics; Public space; Waterfronts; Urban regeneration

Índice

Capítulo 1: Introdução.....	2
1.1 Nota Introdutória	5
1.2 Objectivos	6
1.3 Metodologia	7
1.4 Estrutura da tese	8
1.5 Estado da arte	9
Capítulo 2: Cidade e espaço público	12
2.1 Definição de espaço público	17
2.1.1 Cidade e marketing	19
2.1.2 Privatização do espaço público.....	19
2.1.3 Espaço público e mobilidade.....	21
2.2 Importância do espaço público.....	21
2.2.1 Sociedade e espaço público.....	23
2.3 Projecto e desenho do espaço público na cidade actual.....	24
2.3.1 Tipologias e usos	25
2.4 Aspectos que contribuem para a qualidade do espaço público	29
2.4.1 Estruturas naturais	31
2.4.2 Elementos de arte pública	33
2.4.3 Sistemas de comunicação no espaço público.....	34
2.4.4 Mobiliário urbano	35
2.4.5 Elementos de iluminação.....	35
Capítulo 3: Frentes de água	38
3.1 Origem e desenvolvimento: Relação cidade/porto	43
3.2 Operações de regeneração em frentes de água	47
3.2.3 Os casos de Boston e Baltimore: exemplos pioneiros	49
3.3 Frentes de água: uma nova prioridade.....	52
3.3.1 Modelos e estratégias de reconversão.....	54
3.4 Casos Europeus	55
3.4.1 Londres.....	55
3.4.2 Barcelona	57
3.4.3 Lisboa: Expo 98 e o Parque das Nações	60
3.4.4 Programa Pólis	61
Capítulo 4: Projecto de regeneração em Ribeira de Santarém	66
4.1 Contextualização da proposta.....	69
4.1.1 Lisboa.....	69
4.1.2 Abrantes.....	69
4.2 Santarém	71
4.2.1 Evolução urbana	73

4.2.2 Cidade baixa: zona ribeirinha	75
4.2.3 Linha de caminho de ferro	75
4.2.4 Alfange e Ribeira de Santarém	77
4.3 Proposta de projecto: conceito e programa	79
4.3.1 Local de intervenção.....	79
4.3.2 Confrontação com os Instrumentos de Gestão Territorial	80
4.3.3 Descrição da proposta	80
4.3.4 Espaço público	81
4.3.5 Infraestruturas de apoio.....	83
4.3.6 Recuperação do edificado	85
Conclusões	89
Referências bibliográficas	91
Anexos	95

Lista de Figuras

1. Buchanan street, Glasgow, Escócia.....	1
(Fonte: Flickr)	
2. Plaza Mayor, Madrid, Espanha.....	11
(Fonte: Wikipedia)	
3. Espaço público, Praga, República Checa	16
(Fonte: Flickr)	
4. Times Square, Nova Iorque, Estados Unidos da América.....	20
(Fonte: Flickr)	
5. Terreiro do Paço, Lisboa, Portugal.....	22
(Fonte: Flickr)	
6. Central Park, Nova Iorque, Estados Unidos da América	26
(Fonte: Flickr)	
7. Rua Augusta, Lisboa, Portugal.....	28
(Fonte: Flickr)	
8. Arte pública, Lisboa, Portugal.....	32
(Fonte: http://gratuito.blogs.sapo.pt/tag/monumentos)	
9. Mobiliário urbano, Londres, Inglaterra.....	36
(Fonte: Flickr)	
10. Waterfront Hall, Belfast, Irlanda	37
(Fonte: Flickr)	
11. Porto de Lisboa, Lisboa, Portugal.....	44
(Fonte: Flickr)	
12. Fases de desenvolvimento cidade-porto.....	46
(Fonte: Desenho do autor)	
13. Boston, Estados Unidos da América	50
(Fonte: http://www.boston.com/lifestyle/articles/2012/05/13/waterfront_has_arrived/)	
14. London Docklands, Londres, Inglaterra, Reino Unido	56
(Fonte: Flickr)	
15. Port Vell, Barcelona, Espanha.....	58
(Fonte: Flickr)	
16. Parque das Nações, Lisboa, Portugal.....	62
(Fonte: Flickr)	
17. Ribeira de Santarém, Santarém.....	65
(Fotografia do autor)	
18. Cidades em análise	70
(Desenho do autor)	
19. Frentes de água em Lisboa, Abrantes e Santarém.....	72
(Fonte: Google Maps, 2013)	
20. Organização urbana de Santarém, tempo romano	74
(Fonte: Barata, 1947)	

21. Intersecção da linha de caminhos de ferro em Ribeira de Santarém.....	76
(Fotografia do autor)	
22. Zona de intervenção em Ribeira de Santarém	78
(Mapa do autor)	
23. Processo conceptual . Identificação das principais linhas regradoras da malha urbana e a sua utilização na proposta.....	82
(Esquema do autor)	
24. Estruturas: estudos da disposição do espaço - cheios/vazios	84
(Esquema do autor)	
25. Quarteirão em análise em Ribeira de Santarém	86
(Mapa do autor)	
26. Representação da proposta de projecto	88
(Esquema do autor)	

Capítulo 1: Introdução

Capítulo I: Introdução

Nota Introdutória

Objectivos

Metodologia

Estrutura da tese

Estado da arte

1.1 Nota Introdutória

Os espaços públicos assumem-se nas cidades actuais como elementos urbanos articuladores, mas também como espaços de sociabilidade. Ligados a funções de acessibilidade e encontro, são fundamentais na construção do tecido urbano, onde a participação dos seus utilizadores se torna fundamental, como elementos que o completam.

Dentro do espaço público revelam-se diferentes tipologias, por sua vez associadas a diferentes funções, desempenhando diferentes papéis no quotidiano urbano.

As frentes de água são espaços que têm vindo a sofrer grandes mudanças ao longo dos tempos. Abandonadas e tornadas obsoletas no período pós-industrial, aparecem recentemente como espaços revitalizados e utilizados para a construção de uma nova imagem das cidades, sofrendo intervenções nas vertentes do lazer, espaços comerciais, habitação, entre outros tipos de funcionalidades.

Estes novos espaços públicos, integrados em diversos projectos de regeneração urbana, procuram oferecer às populações zonas de qualidade e de carácter multifuncional, bem como introduzir novas centralidades nas respectivas cidades.

Desta forma, a presente dissertação terá como principal foco de estudo a análise da complexidade de relações entre espaço público e frentes de água, procurando-se assim criar uma base teórica de suporte à proposta final: a intervenção em Ribeira de Santarém.

1.2 Objectivos

Objectivos Gerais

1. Estudar a relação de cidade com as diferentes mutações do espaço público e sua influência na imagem da cidade;
2. Incluir historicamente o desenvolvimento do espaço público, as diferentes funcionalidades e a sua inserção no meio urbano, tendo em conta os seus usos e valores para a sociedade;
3. Analisar a história e evolução das frentes de água, através da recolha de vários exemplos práticos. Perceber a relação entre cidade e frente fluvial/marítima;
4. Propor um projecto de requalificação, regeneração e revitalização de espaço público e frente de água.

Objectivos Específicos

1. Realizar um projecto de regeneração urbana para a Ribeira de Santarém, incidindo diretamente nas suas actuais carencias, mas também nas suas potencialidades; melhorar a relação espacial e socialmente entre o centro e a zona baixa da cidade;
2. Aplicar estratégias urbanas que promovam uma proposta sustentável, capaz de criar um desenvolvimento futuro da zona intervencionada e sua revitalização;
3. Como principais intenções de projecto, requalificar alguns elementos edificados abandonados, com valor histórico e de memória, reintegrando-os através de novas funções; reorganizar o espaço público e incluir estruturas de apoio consideradas necessárias.

1.3 Metodologia

Metodologicamente, o trabalho apresenta uma divisão em quatro fases distintas.

A primeira fase (enquadramento teórico), consistiu numa abordagem inicial ao tema, onde se reuniu informação acerca dos temas fundamentais ao longo do trabalho: *Cidade; Espaço público; Frentes de água*. Recorrendo a alguns dos autores mais relevantes para cada conteúdo, procurou-se enquadrar o tema através de uma recolha bibliográfica abrangente.

Numa segunda fase, procedeu-se ao estudo de alguns dos núcleos urbanos presentes desde de Lisboa até Abrantes, utilizando a linha do Tejo como elemento orientador. Dentro desta selecção inicial de um segmento, pretendeu-se fazer uma análise geral de modo a enquadrar a situação da frente fluvial, como possibilidade de intervenção. Apresentaram-se critérios/ características acerca das suas componentes urbanas em relação com os temas principais deste trabalho (espaço público e frente de água).

Numa terceira fase aborda-se um único caso - Santarém. A identificação e percepção de necessidades e potencialidades da cidade, mostraram-se como elementos que influenciam qualquer tipo de intervenção/projecto na fase seguinte. Para o domínio local, procedeu-se à consulta de documentação específica, nomeadamente cartografia, planos de ordenamento do território, registos gráficos e visitas ao espaço.

Para a construção da proposta de projecto de carácter multifuncional - quarta fase - , recorreu-se ao contacto com o local e sua observação directa, registo fotográficos e gráficos, de modo a recolher informação para a intervenção. Estas assumiram-se como ferramentas principais para o trabalho, que resultaram numa regeneração do espaço público, requalificação e implementação de novas estruturas.

Assim, o projecto para a Ribeira de Santarém, nasce com o intuito de reconectar o lugar com a cidade.

1.4 Estrutura da tese

Pode-se assumir que a organização de todo o trabalho se baseia em duas partes fundamentais.

A Parte I (teoria e conceito) envolve-se na pesquisa e recolha de informação que se mostrará fundamental na vertente prática, dividido entre capítulo 2) *Cidade e Espaço Público*, e capítulo 3) *Frentes de água*.

A Parte II, integrada no capítulo 4 do trabalho, contempla um processo que, através de sucessivas fases de “zooms” e de progressão na análise, se inicia com uma abordagem a três casos, concluindo-se com uma proposta de projecto num caso singular.

Nesta fase, verifica-se o desenrolar entre três secções. A primeira - *Identificação de aglomerados ao longo do Tejo* - surge com a contextualização das frentes fluviais ao longo do Tejo, com o estudo genérico de três casos. Posteriormente é estudada a evolução urbana de Santarém, que depois de um estudo urbano, transporta a investigação a um único caso, que desencadeará a proposta de projecto, em Ribeira de Santarém.

Surge assim um processo que se desenrola através de sucessivas análises e de escalas distintas, encaminhando toda a informação para a fase final do trabalho: o projecto de intervenção.

1.5 Estado da arte

As referências acerca de espaço público e frentes de água, estendem-se entre imensos e diversos autores. Assim, para a pesquisa da presente dissertação, foram escolhidas as obras que mais se destacam dentro desses mesmos temas.

Dentro do primeiro conceito (espaço público), foi importante perceber a relação da cidade e do espaço público, recorrendo a Lynch (1999), que na obra “A imagem da cidade” nos fala acerca dos componentes urbanos e de como eles podem transformar a cidade. Dentro do espaço público e das tipologias que os compõe, “O chão da cidade” de Brandão (2002) e “*Winning back the public spaces*” de Gehl (2003) dão-nos a conhecer um guia de classificação de espaços, assim como os seus elementos, aspectos e características num bom funcionamento da cidade. Todos os conceitos apresentados ao longo da dissertação, foram fundamentados através de Merlin e Choay. (2010), com a consulta do *Dictionnaire de l’urbanisme et de l’aménagement*, mas também, no que se refere a uma terminologia dos espaços públicos portugueses e suas especificidades, o texto “Tipologia de espaços urbanos” de Silva Dias (1999).

No estudo das frentes de água, começa-se por abordar a cidade portuária e as primeiras transformações. Através de Del Rio (2004) e Meyer (1999), abordam-se as várias fases de desenvolvimento e como estas áreas se deixam abandonar ao longo do tempo, sendo alvos de novas regenerações e redescobertas, mais recentemente. Na reconversão de frentes de água recorre-se a Shaw (2001) e a Bruttomesso (2001), que abordam estes espaços através de descrições cronológicas dos exemplos pioneiros e mais emblemáticos das respectivas intervenções.

No panorama nacional, o estudo de Correia *et al.* (2000) foi igualmente importante, na medida em que nos dá a conhecer exemplos integrados no grande plano de estratégia e intervenção ambiental que foi o programa Pólis e que inclui diversos casos de regeneração de frentes de água.

Capítulo 2: Cidade e espaço público



Capítulo II:
Cidade e espaço público

Definição de espaço público

Importância do espaço público

Projecto e desenho do espaço público na cidade actual

Aspectos que contribuem para a qualidade do espaço público

“¿Qué es una ciudad? Un lugar con mucha gente. Un espacio público, abierto y protegido.”¹
(BORJA,2000:13)

¹ “O que é uma cidade ? Um lugar com muita gente. Um espaço público aberto e protegido.” (tradução livre do autor)



3. Espaço público, Praga, República Checa

2.1 Definição de espaço público

Existem inúmeras definições e noções de espaço público.

No *'Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement'* (MERLIN, CHOAY, 2010:317), podemos obter a seguinte designação de espaço público:

“ D’usage assez récent en urbanisme, la notion d’espace public n’y fait cependant pas toujours l’objet d’une définition rigoureuse. On peut considérer l’espace public comme la partie du domaine public non bâti, affectée à des usages publics. L’espace public est donc formé par une propriété et par une affectation d’usage. (...) Ainsi la constitution d’un ‘espace public’ accompagne paradoxalement la régression d’une participation directe quotidienne à la vie civique urbaine. L’habitat et les lieux de travail - étrangers l’un à l’autre - dessinent en creux les lieux d’activités banalisées, le domaine de ‘l’homme de la rue’, de ‘l’usager’. (...) En tant que composé d’espaces ouverts ou extérieurs, l’espace public s’oppose, au sein du domaine public, aux édifices publics. Mais il comporte aussi bien des espaces minéraux (rues, places, boulevards, passages couverts) que des espaces verts (parcs, jardins publics, squares, cimetières, etc.) ou des espaces plantés (malls, cours, etc.). (...) ”²

O espaço público é a representação de uma sociedade, onde se pode relatar, compreender a história de uma cidade. Não é apenas um vazio entre ruas e edifícios.

Noutra vertente, *“el espacio público es un concepto jurídico (pero no únicamente): un espacio sometido a una regulación específica por parte de la administración pública, propietaria o que posee la facultad del dominio sobre el suelo y que garantiza la accesibilidad a todos y fija las condiciones de utilización y de instalación de actividades. El espacio público moderno resulta de la separación formal (legal) entre la propiedad privada urbana (expresada en el catastro y vinculada generalmente al derecho a edificar) y la*

² “A noção de espaço público por parte do urbanismo, não apresenta uma definição rigorosa. O espaço público pode ser considerado como parte do domínio público, deste modo para uso público. É uma propriedade que assim está ligada a uma gestão de uso. A constituição de um espaço público acompanha paradoxalmente uma participação directa na vida urbana quotidiana. Conceitos como a habitação e o local de trabalho, designam também lugares de atividades comuns. Podem ser formados por áreas abertas ou ao ar livre como por edifícios públicos. Outros elementos de comunicação (ruas, praças, avenidas), espaços verdes (parques, jardins, cemitérios), integram também as demais constituições.” (tradução livre do autor)

propiedad pública (o dominio público por subrogación normativa o por adquisición de derechos por medio de la cesión).”³ (BORJA, 2000:27)

Uma má gestão do espaço público pode ser directamente responsável por problemas sociais, económicos ou políticos. A questão social terá sempre uma ligação ao espaço público e este contribui para uma justiça urbana e social, pois não faz distinção e restrição dos seus utilizadores, ricos ou pobres.

Do ponto de vista do Urbanismo, o espaço público não é apenas o espaço que sobra entre o construído. Em termos de projecto urbano, seja qual for a sua escala, há que considerá-lo como elemento regulador, capaz de organizar um território e de suportar diversos usos e funções.

Na óptica política, o espaço público é a expressão colectiva da vida comunitária, de encontro e trocas quotidianas. Estas realizações são susceptíveis de um tratamento urbanístico, que cria espaços de transição, que contribuem para o desenvolvimento de meios urbanos colectivos.

Do ponto de vista cultural, o espaço público não se limita a monumentalidade e aos espaços não construídos, mas sim a um conjunto de edifícios, equipamentos e infraestruturas da cidade. Menosprezar o espaço público é contribuir para a criação de processos de exclusão.

“Mais do que o simples somatório de um vasto conjunto de infraestruturas, equipamentos e elementos naturais e artificiais, destinados a prestar serviços e a satisfazer as necessidades da comunidade, a cidade é hoje considerada, cada vez mais, como um sistema.” (BRANDÃO, 2002: 24)

³ “O espaço público pode ser um conceito jurídico, um espaço submetido a uma regulação específica por parte da administração pública, que garante a acessibilidade a todos e fixa as condições de utilização e de instalação de actividades. Resulta da separação formal (legal) entre a propriedade urbana (vinculada normalmente ao direito de edificar) e propriedade pública (vinculada a domínio público através de aquisição ou concessão).” (tradução livre do autor)

2.1.1 Cidade e marketing

A imagem dos espaços públicos assume uma relevância crescente no marketing das cidades, notando-se uma relação com a competitividade urbana e um aproximar do conceito de “vender a cidade”.

Na “venda” de uma cidade, procura-se oferecer serviços e recursos aos possíveis utilizadores que, dão resposta às demais necessidades, introduzindo atributos específicos e valorizados.

Aposta-se sobretudo, numa imagem forte que passe para o exterior e que seja capaz de atrair investidores ou turistas, tornando assim mais fácil todo o tipo de exportações. A necessidade de obter infraestruturas para promoção e atracção é importante, ao mesmo tempo que a sua manutenção se torna fundamental para uma existência a longo-prazo e preservação do meio. Ao introduzir a cidade num contexto económico, percebe-se também qual o conceito envolvente e que cada projecto a ser planeado deve agir de forma realista. (ARANTES, 2002)

Com base em padrões culturais e diferentes visões, Jan Gehl (2001) descreve quatro tipos de cidade:

- A cidade tradicional: os lugares de encontro, de comércio e circulação continuam a coexistir em equilíbrio.
- A cidade invadida: onde os usos individuais, geralmente o tráfego de carros, usurpam o território à custa de outros usos do espaço urbano.
- A cidade abandonada, onde o espaço e vida pública desapareceram.
- A cidade recuperada, onde grandes esforços são feitos para encontrar um novo equilíbrio entre os usos da cidade como lugar de encontro, comércio e circulação.

2.1.2 Privatização do espaço público

A cidade é o produto cultural, a realização humana mais completa que a história urbana oferece. Constrói-se e destrói-se a cada dia. (BORJA, 2000)

Durante o século XX, o urbanismo formalizou uma distinção entre o que é espaço privado e espaço público, regulando os usos, garantindo uma diversidade de funções e usos colectivos que se podiam desenvolver em cada espaço.

Foram vários os factores que vieram provocar uma crise no espaço público. A dinâmica da propriedade privada, a ocupação por parte do automóvel do espaço de circulação, a proeminência de centros comerciais fechados, etc.

Na tentativa de resolução destes problemas, propõem-se actualmente soluções que privilegiem uma vertente multifuncional e flexível, utilizavel por todos os tipos de cidadãos, ou seja, espaços que reúnam várias características e que juntem diferentes utilizações num só.



4. Times Square, Nova Iorque, Estados Unidos da América

A obsessão ao mercado e a submissão à competitividade, fazem parte de uma dinâmica onde se denota a força económica privada e política face a uma iniciativa pública debilitada. Exemplos onde se tentam construir cidades a partir de parques temáticos, zonas empresariais ou bairros. O resultado de toda esta política acaba por se reflectir nos espaços públicos que, deste modo, sofrem as consequências dos “produtos urbanos”.

A privatização dos espaços juntamente com a deformação do urbanismo funcionalista, mostram uma nova imagem da cidade emergente.

2.1.3 Espaço público e mobilidade

A mobilidade surge como uma das maiores influências para o desenvolvimentos e evolução da cidade. A introdução de novas formas e o pesado tráfego de carros começam a tornar-se incompatíveis com a utilização dos espaços na cidade, como lugar de encontro e comércio.

Actualmente, o conflito entre o tráfego e o uso do espaço como lugar de encontro e comércio, tornam-se cada vez mais evidentes, enquanto a cidade assiste a uma mudança na forma de comércio, inicialmente nas ruas e praças e finalmente para centros comerciais de enormes dimensões, localizados em periferias de cidade.

2.2 Importância do espaço público

Como aponta Gehl (2003), o espaço público congrega três funções fundamentais: local de encontro, local de comércio e local de tráfego ou acessibilidade. Todas estas funções são importantes na relação do espaço com a cidade. O estímulo de participação dos cidadãos torna-se cada vez mais importante, assim como a qualidade do meio urbano se torna relevante na construção do tecido urbano.

A história de uma cidade cruza-se com a história dos seus espaços públicos. A cidade, entendida como um sistema de redes ou de conjunto de elementos, permite a circulação e o encontro, ordena a cidade e as diferentes zonas, demonstrando uma diversidade social e cultural.

O meio urbano, considerado como um indicador de qualidade urbana, também actua como um instrumento de uma política urbanística de construir cidade sobre as cidades, qualificar as periferias e renovar os centros históricos.



5. Terreiro do Paço, Lisboa, Portugal

2.2.1 Sociedade e espaço público

O espaço público funciona como lugar de socialização e de vida urbana, pelo que deve oferecer qualidades para que quem o use se sinta confortável e em segurança. Assim, também se pode abordar o espaço público como lugar de integração social, dependendo da forma como se concebe ou desenha. Cada projecto pode ser responsável por criar novos pontos centrais (novas centralidades) onde não haviam ou novos pontos de mobilidade e fluxos.

O desafio da criação de espaço público passa por valores culturais devidamente debatidos, oposto a questões técnicas ou debates entre urbanistas como, por vezes, parecem sobrevalorizar.

A sociedade tem por direito o uso do espaço público, devendo este garantir aspectos de qualidade e igualdade para a apropriação de diferentes classes sociais, géneros ou idade.

O espaço público supõe o domínio público, o uso social e colectivo e requer uma possível multifuncionalidade. É importante que o espaço público seja elemento de continuidade e orientador do mesmo. São as suas formas, o seu desenho e materiais que caracterizam uma cidade.

O habitante dá novas formas ao meio físico onde se insere. A cidade, como conjunto de elementos, mostra uma organização mutável com fins variados. Assim, as funções fundamentais podem ser expressas pelas formas da cidade: circulação, aproveitamento dos espaços, pontos-chave, focais.

As pessoas criam uma relação com as formas que têm um passado histórico ou experiência anterior. O meio ambiente visual torna-se uma parte integrante da vida dos habitantes. (LYNCH,1999:105)

A importância do espaço público pode assim passar por várias razões: em primeiro lugar, o espaço público é o lugar onde se manifesta e se detecta a crise da cidade. Por outro lado é o espaço, onde surgem novas realidades urbanas e a intenção de “*fazer cidade na cidade*”. (BORJA,2000)

2.3 Projecto e desenho do espaço público na cidade actual

“O bom desenho do espaço público, além de assegurar em muitos casos um adequado contributo para a valorização do património arquitectónico e urbanístico, para a reconversão das zonas ribeirinhas, para a recuperação do comércio tradicional, ou para a recuperação de áreas urbanas degradadas, torna-se cada vez mais uma parte própria da cultura urbana, da cidadania.” (BRANDÃO,2002:16)

Para a observação do bom ou mau desenho do espaço público, devem ser considerados elementos como a sustentabilidade, a eficiência, a coerência e a flexibilidade.

Assim, deverá estar dentro da realidade local e da comunidade, integrado em parâmetros de estética estimulantes, deverá proporcionar uma fácil manutenção. Para tal efeito, deve existir uma estrutura que o mantenha num estado agradável, tendo em conta factores ambientais, sócias, culturais ou políticos.

Assim, qualquer intervenção deverá ter em conta não só níveis de criatividade ou imaginativos, mas acima de tudo, deverá perspectivar níveis de desenvolvimentos (nacionais, regionais ou locais). Tais aspectos prioritários assegurarão ao projecto expectativas para que quaisquer acções não fracassem e não contribuam de forma não eficaz para a comunidade. Surge assim a necessidade do envolvimento de vários conjuntos sociais criando um sistema que torne a intervenção no espaço público não só um projecto do momento, mas que se mantenha a longo prazo. Para que isso aconteça, deve-se considerar vários aspectos e factores que funcionarão diretamente com o projecto:

- Consistência de um programa, ou seja, a caracterização de diferentes políticas que estabelecem objetivos prévios;
- Conhecimento das condições que influenciam as áreas de intervenção, abordando os problemas sociais e as identidades do lugar. Deste modo, devem valorizar-se aspectos que promovam e destaquem a singularidade do local. Acrescentado a todos estes factores, surgem outros como características económicas e culturais das diferentes regiões que se traduzem fundamentais em qualquer intervenção.

DETR (2000) destaca os seguintes elementos para uma correcta intervenção no espaço público: *1.Estrutura Urbana; 2.Grão Urbano⁴; 3.Paisagem; 4.Densidade e diversidade; 5.Escala e Fisionomia.*

Outros elementos devem ser tidos em conta, tais como a relação com o meio envolvente e edificações do local onde se irá intervir. A qualidade ambiental não pode nem deve ser

⁴ Padrão criado pelos blocos urbanos, malha e edifícios.

afastada da análise de um todo. A adopção de metodologias criteriosas é sem dúvida importante para quem prevê e planeia uma intervenção pública. Todo o resultado final é influenciado pela projecção e por todo um processo por parte do interveniente. Uma boa metodologia transmite, deste modo, a visão do executante.

A actualização acerca do estado da economia e mercado pode determinar questões relacionadas com o próprio investimento e a sua rentabilidade. Por vezes, o preço elevado não está directamente associado a uma boa intervenção, o que leva a encontrar soluções imaginativas e criativas para cada espaço. É importante que cada intervenção tenha uma estrutura que seja adaptável à realidade do seu destino.

O envolvimento da comunidade nas medidas e nas opções a implementar e a participação dos cidadãos nos processos relativos ao espaço público, são factores que desempenham um papel fundamental na utilização e organização das cidades.

2.3.1 Tipologias e usos

Para Brandão (2002), os espaços públicos podem ser classificados segundo as características e funções que desempenham.

Torna-se importante entender as tipologias que preenchem a cidade e seu uso, de modo a perceber a relação dos cidadãos com o meio, o que procuram em cada espaço.

Propõem-se assim as seguintes tipologias: parques urbanos, jardins públicos, avenidas e ruas, praças e largos e margens fluviais ou marítimas.

Os parques urbanos são espaços livres com uma área considerável. Constituídos por zonas ajardinadas, passeios, zonas de repouso, monumentos e estátuas, podem servir um bairro ou mesmo uma cidade inteira.

“ O parque urbano é simultaneamente um equipamento social, um elemento estruturante do tecido urbano e espaço livre necessário para a qualidade do ambiente urbano. Localiza-se preferencialmente em zonas centrais e exige um área da ordem das dezenas de hectares, podendo chegar a algumas centenas nas grandes cidades. A sua envolvente resulta particularmente qualificada e, por isso, deve ser preparada para suportar índices de utilização mais elevados sem prejuízo do equilíbrio e contenção de cércas (...) Dentro do parque, por princípio, não devem ser introduzidos outros equipamentos. Toleram-se, quanto muito, alguns serviços ligeiros de apoio. Só se justifica construir parques urbanos em aglomerados com mais de 25.000 a 30.000 habitantes.” (COSTA LOBO, PARDAL, 2000)



6. Central Park, Nova Iorque, Estados Unidos da América

Os jardins públicos são espaços livres assim como os parques urbanos, mas mais vocacionados para o âmbito local. A sua influência faz-se sentir mais ao nível de bairro e a sua constituição passa por zonas verdes extensas, recreios, áreas de repouso e miradouros.

Destinados maioritariamente ao convívio, podem ser áreas que têm um período de encerramento ou não.

“ São equipamentos sociais de recreio e lazer de âmbito mais local do que o parque urbano. Distingue-se do parques por ter uma área geralmente inferior a 10 hectares e uma estrutura que condiciona em grande parte os utentes a permanecerem em zonas formais, pavimentos e mobiladas.” (COSTA LOBO, PARDAL, 2000)

As avenidas e ruas são elementos que permitem a circulação, quer de veículos quer de pessoas (com excepção das ruas de uso pedonal exclusivo e vias-rápidas).

São responsáveis pelo tráfego exercido nas cidades. Na visão de Dias (1999), são elementos que podem ser considerados de circulação e lazer simultaneamente, visto serem constituídas por passeios largos e arrançados, assim como faixas de rodagem que sofrem o mesmo tratamento, unindo pontos importantes da cidade.

Borja (2000), defende que um tratamento adequado das ruas e vias urbanas deve ter critérios de distinção, para as poder tratar de uma forma diferente. É necessário garantir o uso polivalente, tanto a nível de espaço público como de acessibilidade e articulação com a cidade. Medidas que também são válidas para praças e outros equipamentos urbanos.

Para Lynch (1999), as ruas como rede de linhas e deslocação urbana, são dos elementos mais significativos pois tudo pode ser organizado através destes. As vias chave devem conseguir de certa forma apresentar ou marcar uma cidade. A concentração de actividades, características principais, texturas, são aspectos que podem ser usados para tal efeito. Criam não só um valor estético mas, de certa forma, são marcos que orientam o peão e lhe dizem qual o estado ou a sua posição. Quando o percurso é enriquecido com tais elementos, nota-se um significado maior, tornando-se uma diferente experiência de deslocação.

As praças, largos, pracetas e terreiros são espaços livres e podem ter diversas formas. Destinadas principalmente ao peão, apresentam cuidado e tratamento do pavimento. São elementos que surgem normalmente rodeados por edifícios.



7. Rua Augusta, Lisboa, Portugal

De acordo com Dias (1999), as praças assumem-se como elementos de convergência de ruas, com uma ligação a actividades comerciais ou estatais. Da praça deriva também a praçeta, de dimensão mais reduzida, normalmente com forma em 'U'.

Os largos consideram-se normalmente como alargamentos de espaço ou canal. Por sua vez, os terreiros tinham uma vocação comercial de receber produtos que chegavam à cidade, como também de serem 'palcos' de eventos pontuais.

Destinados à utilização e circulação prioritária de veículos a motor, as vias férreas, auto-estradas, vias rápidas e parques de estacionamento são, no geral elementos condicionados e limitadores do espaço.

Por fim, as margens fluviais e marítimas constam numa faixa de terreno contígua à linha que limita o leito das águas. Geralmente, são do domínio público e estão sob tutela de um organismo público. Estes espaços criam a possibilidade do uso colectivo, propiciando percursos pedonais de qualidade. Podem conter mobiliário urbano de apoio a actividades de desporto ou repouso.

2.4 Aspectos que contribuem para a qualidade do espaço público

O espaço público é definidor da qualidade da cidade, porque indica, por sua vez, a qualidade da vida dos seus utilizadores e habitantes. É atribuída uma dimensão sociocultural ao espaço público. Como lugar de relação e identificação, proporciona o contacto entre as pessoas, animação urbana e expressão comunitária.

As evoluções de grandes cidades europeias e americanas remetem-nas para um passado, onde a imagem da cidade era criada pelo espaço público. Um sistema de lugares, uma rede de heterogeneidade e de encontro. O desafio real das cidades passa por estabelecer uma ligação entre centralidades e periferias, através da mobilidade.

Quando se fala em aspectos do espaço público, os aspectos presentes podem dividir-se em dois tipos. Num primeiro plano, os critérios gerais apresentam-nos parâmetros como a mobilidade, acessibilidade, conforto ou sustentabilidade. Noutra plano, surgem os critérios específicos nas áreas de intervenção como elementos e estruturas naturais, elementos de expressão artística, sistemas de comunicação, mobiliário urbano, estruturas de iluminação e ainda as vias e infraestruturas de transporte. Pode dizer-se deste modo que os critérios específicos podem ou não proporcionar os critérios gerais, consoante a sua forma de aplicação e manutenção.

Entende-se que o espaço público, como produto final, deverá unir todos estes aspectos e aplicá-los como um só, para o bom funcionamento e utilização do espaço.

De seguida, enumeram-se os vários critérios que devem gerir conceptualmente o projecto do espaço público (gerais).

A identidade de um local é criada pela forma como a população se relaciona e se apropria do mesmo. Os espaços guardam memórias e factores históricos que se representam na sua identidade esta que, por sua vez, é reconhecida pelas pessoas. Quando não se nota a presença de qualquer factor histórico, surge uma dificuldade acrescida de se criar uma identidade própria, concluindo que o espaço público deve respeitar em primeiro lugar os padrões culturais, assim como promover as marcas históricas a este ligados.

Qualquer espaço público deve conseguir integrar-se e, deste modo, dar continuidade à malha urbana onde se insere. É importante saber identificar as características envolventes, para que seja um novo espaço que tenha em conta elementos como redes viários e que funcione como um pedaço de uma rede complexa e funcional. Assim, independentemente do novo projecto de espaço público, deve assegurar-se a sua integração, não esquecendo a ligação com as infraestruturas já existentes.

Um projecto de espaço público deve, sem dúvida, ter em conta parâmetros de conforto e segurança, que consigam proporcionar ao espaço sensações que transmitam um bem-estar a todos os seus utilizadores.

Detalhes como a acessibilidade, manutenção ou iluminação podem ser determinantes para uma boa resolução do desenho do espaço. A questão de conforto nos espaços públicos podem variar substancialmente, de modo que há critérios como qualidade acústica, visual ou ergonómica, conservação ou manutenção e utilização de vegetação, que podem ser peças para aumentar ou diminuir essa sensação.

A mobilidade e acessibilidade devem criar uma aproximação física e social entre o utilizador e o espaço por este frequentado, de modo a que este dê resposta às necessidades das pessoas, principalmente com mobilidade reduzida e crianças, proporcionando as condições para seu uso.

Havendo a liberdade total por partes dos utilizadores, estes espaços podem e devem ser frequentados por qualquer indivíduo da população, não havendo qualquer excepção a nível social, étnico ou religioso, promovendo-se assim a inclusão social. Devem-se disponibilizar, deste modo, infraestruturas que sirvam as diferentes necessidades dos diferentes grupos. Ultimamente, tem-se assistido a uma apropriação do espaço público, onde se começa a ver uma crescente inclusão de infraestruturas que são eminentemente privadas, não apresentando um benefício para a sociedade.

A legibilidade de um espaço relaciona-se com a percepção que os utilizadores têm e a comunicação que os equipamentos do próprio espaço têm com o próprio espaço.

Lynch (1999) afirma que existem cinco elementos que configuram a imagem urbana e que contribuem para a sua legibilidade, a saber, vias, limites, bairros, cruzamentos e pontos marcantes. A criação de marcos ou de pontos focais podem ser factores que caracterizam e orientam um espaço.

Para permitir a utilização diversa por parte da sociedade, um projecto de espaço público deve apresentar e maximizar a diversidade de usos. É importante oferecer uma diversa gama de actividades ou opções para tal, de modo a potenciar e a enriquecer a zona e a própria população. Uma mais valia neste aspecto da diversidade passa por haver uma adaptação a qualquer situação e de terem a capacidade de serem multifuncionais.

Questões relacionadas com a durabilidade e a sustentabilidade são levantadas quando existe uma preocupação de fazer a adaptação de materiais e equipamentos com os meios biofísicos e humanos. A preocupação de oferecer a cada espaço gestões equilibradas, é cada vez mais frequente em cada processo.

2.4.1 Estruturas naturais

As estruturas naturais, critérios específicos do espaço, intervêm directamente no espaço público e influenciam o seu funcionamento. É importante dar importância a um equilíbrio entre o que é construído e os elementos naturais já existentes que podem permanecer e fazer parte de qualquer novo espaço.

Primeiramente, é importante ter em conta os factores designados como 'elementos do clima': a temperatura; a humidade; a precipitação; o vento.

De seguida, uma análise de factores que podem qualificar o projecto de espaço público, devido à sua influência e presença biofísica.

Um dos elementos mais importantes em diversos projectos de espaço público, e que será o foco da vertente prática desta dissertação, é a água. A água deve ser encarada como um recurso com bastante valor na paisagem urbana, embora o seu uso deva ser cuidadosamente equacionado no intuito de não criar consequências negativas destas acções. Dentro deste elemento, várias situações deverão ser consideradas, tais como as cheias e as inundações. Estes acontecimentos podem estar relacionados com a falta de limpeza dos cursos de água, assim como a má ocupação humana do território.

Outro dos elementos mais importantes e que mais contribui para um equilíbrio ecológico é a vegetação. Devido às suas diferentes texturas, cores e variações, esta desempenha um papel importante no espaço. Podem fornecer informações e legibilidade de diferentes maneiras,



8. Arte pública, Lisboa, Portugal

bem como configurar diferentes aspectos, criando limites, sensações de conforto e segurança ou características estéticas.

Entre os demais efeitos, a utilização de vegetação deve conferir aspectos como: integração de edifícios e equipamentos; demarcar fronteiras e áreas; modelar o solo; barreiras visuais; reforçar vistas; criar protecções do sol, vento e ruído; direcionar a circulação pedonal.

2.4.2 Elementos de arte pública

O termo de arte pública não deve ser entendido apenas com o seu significado mais imediato. A arte pública engloba um conjunto de elementos como exposições, *performances* e ainda obras de carácter temporário. Todas estas obras, contribuem de certa forma para uma maior dinamização do espaço e integração na comunidade.

Todas as intervenções em diferentes espaços criam e revelam sensações para quem as observa, sensação que pode variar consoante o local. As consequências da introdução deste elemento são inúmeras, desde embelezamento estético nas cidades, revelação de valores ou memórias culturais.

De uma forma sintética, a arte pública é *“uma forma de expressão, que entende a disponibilidade do espaço como lugar, no qual a identidade e a atividade social podem ser melhoradas.”* (BRANDÃO, 2000: 58)

Toda a arte pública merece uma manutenção e responsabilidade por parte de quem a implementa, de modo a manter o seu valor estético e cultural.

A arte pública deve ser abordada, não como um objecto isolado, mas como um objecto que transporta um contexto. Considera-se *“a arte pública como elementos que constituem uma referência não só física, mas simbólica no espaço urbano”*. (OCHOA, 2012: 53)

Existem várias maneiras de abordar o conceito de arte pública, mas aqui será importante referi-lo como um elemento que pode contribuir para a qualidade do espaço público e, ainda mais, nas frentes de água.

Segundo Remesar (2000), a arte pública pode ser considerada como um agente de coprodução do lugar, como elemento chave para processos sociais de apropriação do espaço.

Os elementos de arte pública primam pelo seu valor estético, mas a sua colocação correcta assume uma igual ou maior relevância, como refere Ochoa (2012),

“A colocação de arte pública no espaço urbano levanta diversas questões. Dentro de uma cidade, que zonas são eleitas para a colocação de arte pública? Porque é que determinadas zonas possuem mais arte pública que outras? (...) Escolhidas as zonas a contemplar, que critérios estão por detrás da eleição de um determinado lugar para acolher arte pública? Nesse lugar, de que forma se coloca a arte pública? (ao nível do chão, elevada, (...)) Poderemos identificar modelos por detrás do acto, aparentemente simples, de colocar? E que implicações advêm dessa colocação?”

A colocação de arte pública no espaço público deverá estabelecer relações com os lugares onde se implanta. Por exemplo, em espaços de maior dimensão como as praças, deverá ser deixada uma área frente ao elemento. Um incorrecto posicionamento poderá desvalorizar em o elemento em questão, mas também o próprio espaço em que este se integra.

2.4.3 Sistemas de comunicação no espaço público

Em todo o espaço público é necessário e fundamental estabelecer sistemas permanentes de comunicação que indiquem e criem compreensão entre os utilizadores e o local. Todos os elementos de comunicação têm uma mensagem que deve ser passada para o público de uma forma clara.

Dentro destes sistemas, podemos distinguir vários tipos de elementos, segundo Sims (1999):

- Elementos de orientação: mapas, planos, marcos;
- Elementos de informação: painéis de informação de trânsito, relógios;
- Elementos de direcção, geralmente assumem-se como elementos explícitos de circulação;
- Elementos de identificação, são essencialmente instrumentos que designam uma situação concreta. Podem designar uma obra de arte, edifícios ou estruturas;
- Elementos reguladores: sinal ética e sinalização de saída, instruções para casos de emergência;
- Elementos ornamentais: bandeiras, placas comemorativas.

Nos posicionamentos de qualquer suporte de comunicação deve-se conhecer e avaliar o espaço em questão. Constituído principalmente por automobilistas, peões ou ciclistas, todo o sistema de comunicação deve ser reconhecido e lido à distância.

2.4.4 Mobiliário urbano

Segundo o *‘Dictionnaire de l urbanisme et de l aménagement’* (MERLIN, CHOAY, 2010:477), pode-se definir mobiliário urbano como:

“les objets légers et déplaçables, mais non mobiles qui, dans les agglomérations, complémentent l’ensemble de immeubles et de la voirie pour la commodité et le confort extérieur des habitants. L’utilisation de ce terme, datée des années 1950, est postérieure à l’apparition de ces objets dans l’espace public urbain.(...)”⁵

Integrado no espaço público e com o objetivo de suportar várias funcionalidades, surge o mobiliário urbano, o qual se relaciona com aspectos de conforto, informação ou segurança, no geral, de apoio a diversos tipos de necessidades do público.

Os equipamentos e mobiliário urbano englobam bancos, mesas, cinzeiros, bebedouros, suportes informativos, expositores, corrimãos, gradeamentos de protecção, suportes de estacionamento de bicicletas, quiosques, pavilhões, entre outros.

Todos estes elementos devem assegurar a funcionalidade e a sua polivalência de utilização, assim como devem proporcionar um bem estar ao cidadão. O reforço da identidade local também se revela importante na implantação de mobiliário.

2.4.5 Elementos de iluminação

Enquanto infraestrutura essencial, a iluminação artificial no espaço público desempenha um papel decisivo e criador de condições essenciais de funcionamento. Assim como em qualquer edifício, a iluminação e luz se assumem como elementos importantes, também os sistemas de iluminação públicos reforçam a percepção do meio, ao mesmo tempo que melhoram a segurança e criam conforto.

Qualquer conjunto de iluminação deve ser pensado de uma forma coerente. Um conjunto de infraestruturas aumentam substancialmente a qualidade do meio urbano, através dos seus componentes devidamente articulados.

⁵ *“Objetos leves e transportáveis, mas não móveis que nas áreas urbanas, complementam os edifícios e as estradas para a convivência e conforto dos moradores e visitantes. O uso do termo surge desde 1950, e é posterior ao aparecimento de tais objectos no espaço público.”* (tradução livre do autor)



9. Mobiliário urbano, Londres, Inglaterra

A photograph of the Waterfront Hall in Belfast, Ireland, at dusk. The building is illuminated with warm lights, and its reflection is visible in the water. In the foreground, a dark metal railing with a large, rounded post is visible. The sky is a deep blue, and other city buildings are visible in the background.

Capítulo 3: Frentes de água

Capítulo III: Frentes de água

Origem e desenvolvimento: Relação cidade/porto

Operações de regeneração em frentes de água

Frentes de água: uma nova prioridade

Casos Europeus

“The waterfront isn’t just something unto itself. It’s connected to everything else”.⁶
Jane Jacobs

⁶ *“A frente de água não é algo apenas isolado, está ligado com toda a sua envolvente.” (tradução livre do autor)*

As frentes de água apresentam-se naturalmente como lugares de dinâmica e de comunicação entre um limite terrestre e um limite aquático.

Ao longo da sua existência, as frentes de água assistiram a várias mudanças e a diferentes usos. Hoje, tentam afirmar-se como espaços vocacionados para o uso público. As frentes de água pretendem sobretudo ser locais de acesso público, possibilitando uma amplitude física e visual aos seus utilizadores.

Neste aspecto, pretende-se que as frentes de água melhorem e proporcionem qualidade às cidades, integrando e afectando aspectos económicos, políticos, culturais e sociais.

É importante perceber o que aconteceu desde a II Guerra Mundial até ao presente, fenómenos que vieram a “criar”\ originaram uma “revolução urbana”.

As zonas abandonadas (no período pós-industrial) começam a ser reorganizadas e revitalizadas, não só ganhando uma nova imagem física, como funcional. O princípio mais relevante para projectos de regeneração das frentes de água, será a sua redescoberta e posteriormente, a sua reconexão com a cidade, embora todos os projectos tenham os seus objetivos e sirvam os seus próprios propósitos. (BRUTTOMESSO, 2001)

3.1 Origem e desenvolvimento: relação cidade/porto

As primeiras actividades nas frentes marítimas e fluviais reportam-nos à época dos Descobrimentos. A partir do século XVI, houve um desenvolvimento a nível mundial, ligado ao mercantilismo, onde Portugal e Espanha serviam como porta de entrada para o comércio na Europa. Seguiram-se a Inglaterra, França e Holanda tornando as actividades marítimas ainda mais evidentes numa rede de comércio mundial.

Um dos maiores exemplos com características únicas de cidades localizadas nas frentes de água são as cidades portuárias. O elemento água exprime, aqui, a justificação e existência do porto. Por um lado, a presença de um porto na cidade marca espacialmente e economicamente o desenvolvimento da cidade. Por outro lado, o seu funcionamento cria condicionantes na relação entre a frente de água e a respectiva cidade.

Durante os séculos XVIII e XIX, o porto assumia-se na cidade como um centro de actividades económicas. Funcionava como um elemento de transição e relação entre a própria cidade e a água. O desenvolvimento natural da cidade veio transformar a relação até aqui existente, implementando diversas mudanças. (ROBERTSON, 2003)

A Revolução Industrial “forçou” uma evolução a nível de transporte, circulação e outros aspectos, acabando por afectar os portos tradicionais. O aumento das cargas e passageiros fizeram com que os portos aumentassem as suas infraestruturas. Com toda esta evolução, novos espaços de indústria foram ocupados, criando uma faixa que funcionava como barreira



11. Porto de Lisboa, Lisboa, Portugal

entre a cidade e a zona industrial. Com o contínuo crescimento, surgem os contentores, uma inovação no campo do transporte de mercadorias. Requerendo ainda mais espaço para a nova forma de mover e acondicionar conteúdos, muitos foram os portos que se deslocaram das zonas mais centrais para espaços que tivessem condições para o executar das suas actividades.

Todo este desenvolvimento irá também influenciar um crescimento quase forçado na urbanização das cidades.

Com as várias mudanças nos sistemas de comércio, as actividades portuárias deixam de requerer um contacto directo com a vida social, deslocando-as para lugares afastados dos centros das cidades.

Não se pode culpar inteiramente os portos pela afastamento das cidades das suas frentes de água. Há vários exemplos que ilustram a pouca importância dada por parte das cidades, originando estas zonas vazias nas costas do rio ou mar.

As várias transformações verificadas ao nível dos transportes marítimos também podem ser considerados influentes nas alterações nos portos e na cidade. Aqui, podem enumerar-se dois exemplos. Se por um lado, através de condições geográficas e estratégicas se nota uma grande ligação entre a cidade e o porto, por outro, existem portos menos competitivos que com a diminuição de tráfego que acabam por encerrar.

Em função do antes referido, podem-se destacar três principais fases que ilustram a relação da cidade com o porto, com base em Meyer (1999) (Fig. 12).

1) A primeira fase apresenta uma ligação próxima entre a cidade e o porto. A mão de obra é proveniente da cidade e a cidade está próxima dos locais de transporte e produção.

2) Na segunda fase, alguns portos afastam-se da cidade, deslocando as indústrias para novos espaços, afastados da zona urbana, deixando as frentes de água obsoletas e abandonadas.

Podem enumerar-se algumas razões do abandono de espaço de frente de água como:

- As várias transformações das actividades portuárias como crescente falta de espaço, perda de poder económico, aumento de mercadorias, mudança de preferência de transporte por parte dos passageiros e desenvolvimento da relação cidade-porto;
- A realocação da indústria, através de uma reorganização do espaço, aumento das exigências a nível ambientais, acessibilidade, etc;
- A desactualização do tecido urbano, com falta de intervenção na regeneração do tecido existente, com preferência dos investidores em estratégias de descentralização;



12. Fases de desenvolvimento cidade-porto

- As mudanças nas infraestruturas onde se nota o abandono de algumas vias rodoviárias, consequência de uma diminuição de tráfego juntos às frentes de água.

3) A terceira fase cria uma reaproximação, onde se tenta revitalizar este espaços vazios, com novos programas para a frente de água, devolvendo a água à cidade.

Estes acontecimentos desencadeiam um número de operações em volta destas áreas com um impacto na cidade e nos seus habitantes, ligando a água a uma nova expressão associada ao ambiente e à natureza.

Quando se aborda o tema de cidade portuária e frente de água, reconhece-se que existem, por um lado, consequências sociais e económicas, mas por outro, é importante salientar que surgem novas oportunidades de planeamento e intervenção.

São inúmeros os exemplos onde a reutilização das áreas portuárias e das suas frentes marítimas sofrem um processo de revitalização, intervenções pontuais ou planeamentos estratégicos. Com o objectivo de gerar impactos positivos na sua envolvente, o processo supõe uma maximização de investimentos e sucesso no campo económico, cultural, habitacional, turístico, entre outros. Algumas destas experiências internacionais bem sucedidas são o resultado de uma operação de resolução de problemáticas. As antigas áreas portuárias voltam assim a assumir um papel estratégico. (DEL RIO, 2004)

3.2 Operações de regeneração em frentes de água

Segundo Viegas *et al.* (1997), as operações da regeneração de frentes de água, apresentam três campos de análise: contexto, cenário e impacto.

Em termos de contexto (Viegas *et al.*, 1997), a II Guerra Mundial assume-se como um marco importante no contexto do desenvolvimento das frentes de água. Os 30 anos após este acontecimento constituem um período de desenvolvimento neste campo, integrados em modelos económicos que fizeram várias cidades crescer sobre esta influência de um urbanismo racionalista, de investimento público, deslocalização de zonas industriais. Contudo, na década de 70, os choques petrolíferos e a crise económica instalam-se fazendo com que este modelo de desenvolvimento e expansão intitulado de “fordista” chegue ao fim.

Inicia-se assim um processo de globalização que viria a transformar o mundo das comunicações e transacções. É neste contexto que se formam várias capitais da economia mundial, algumas de recente formação como as cidades do sudeste asiático, enquanto outros centros urbanos da primeira era de industrialização perdem importância, como o caso da maioria das cidades portuárias do mediterrâneo.

Todas as infraestruturas dos antigos portos sofreram um abandono e entraram em obsolescência funcional. Estas zonas, que antes correspondiam a limites de espaço urbano, transformaram-se em zonas vazias, criando um novo desafio para as cidades que se depararam com uma nova questão: o preenchimento destes vazios.

A maioria das cidades portuárias procuram assim uma resposta para ocupar estes espaços vazios deixados por uma reconfiguração logística, no sentido de encontrar uma identidade tão forte quanto houve no início que moldou as frentes de água de cada cidade.

Muitos dos vazios urbanos que resultaram da recomposição económica no final da década de 70 tornaram-se áreas privilegiadas para a captação da cidade.

Neste contexto, a redescoberta das frentes de água ditou novos conjuntos urbanísticos suportados por investimentos na criação de projectos de oportunidade, construindo vantagens competitivas a nível de escala e investimento.

Devido às características destes espaços, as reconversões urbanas começaram a integrar eventos ocasionais, assinalados como pretextos e motores de grandes projectos urbanos - exposições, congressos, feiras, etc. As grandes oportunidades de reconversão urbanística tornaram-se também meios de concentração de investimentos. Permitiram criar sociedades de capital que puseram em marcha grandes obras de infraestruturização.

No que se refere ao cenário (ou imagem dos espaços), Viegas *et al.* (1997), afirma que os factores de inovação de desenho urbano e qualidade ambiental são cada vez mais importantes. A diversidade de soluções que podemos encontrar decorre quase num sentido directo da complexidade que se encontra no programa de cada caso. Outros exemplos de espaço público vão surgindo, de fruição pública e de gestão privada como os jardins de inverno, shoppings, hipermercados, etc.

As novas formas de habitar, trabalhar, lazer na cidade requerem agora um nível de inovação mais elevado. A complexidade, diversidade e imprevisibilidade nos programas urbanos evidenciam novas formas de habitar através da hipermobilidade e uso das telecomunicações. A reconversão de frentes de água exige à arquitectura um grau elevado de flexibilidade e diversidade no seu próprio projecto.

Em termos de impacto nas cidades (Viegas *et al.*, 1997), a regeneração destas zonas à borda de água cria uma tensão permanente entre frente de água e a cidade quando em termos de uso se pode notar uma sobreocupação e intensidade.

Os exemplos de Baltimore e Boston, que nos anos 80 serviram de modelo diversas intervenções posteriores através da sua espectacularidade e de um certo artificialismo, vêem-se agora a ser “substituídos” por operações de mais pequena escala. As cidades começaram a preocupar-se mais com a relação cidadão - espaço, tomando consciência das realidades e necessidades que suportam as necessidades da população.

3.2.3 Os casos de Boston e Baltimore: exemplos pioneiros

O exemplo de Boston é marcado por uma demolição de praticamente toda a zona do centro da cidade. Desenhado por I.M. Pei, o novo centro cívico municipal seria o elemento a desencadear toda esta renovação. Na frente de água, uma equipa liderada por Kevin Lynch e John Mayers propõe a preservação de todos os edifícios históricos e a integração da cidade com o mar. Vários edifícios foram planeados e integrados na regeneração da frente de água, como o caso do *New England Aquarium*.

No seu primeiro ano de funcionamento, todo o conjunto obteve 10 milhões de visitantes, um equivalente à Disneylandia. Durante os anos 80, este número subiria, atingindo visitas de 16 pessoas/ ano, superior a números de turistas no México ou no Havai. Com todo este desenvolvimento, todos os imóveis numa curta área envolvente tiveram um crescimento notável no seu valor. Todo este crescimento afectou a própria economia da cidade, tornando-se numa história de relevância na expansão da cidade de Boston.

Sem dúvida que a cidade Boston merece o crédito por ser o exemplo pioneiro. Através do seu plano de regeneração intitulado “*Harbourpark*”, a revitalização passou pelo núcleo histórico da cidade, utilizando antigos armazéns como escritórios ou museus. Esta nova imagem da cidade consistiu em quatro projectos: *Charlestown Navy Yard*, *Harbour Point*, *Rowe’s Wharf and Sout Seaport District*, todos eles com a intenção de reintegrar a malha urbana com a frente de água e maximizar o uso público. (MAMBRO, 1993; GORDON, 1996).

Paralelamente a Boston, outro exemplo de sucesso foi Baltimore. No final da década de 50, a cidade foi alvo de um plano de intervenção e regeneração da cidade, numa primeira fase na zona mais urbana onde foi notável a renovação de alguns quarteirões. Vários projectos sucederam com o objectivo de intervir em zonas comerciais e de negócios.

O projecto começou por desenhar uma malha que conjugava várias ruas e percursos na direcção da área do porto, *Inner Harbour*, que seria destacada para a segunda fase de intervenção.



13. Boston, Estados Unidos da América

Implantado em 1973, consistiu em retirar algumas das edificações antigas e abandonadas, dando uma nova imagem à zona portuária, instalando uma série de novos empreendimentos e actividades, tornando-a no ponto de atracção principal da cidade. O investimento presente nesta operação foi na ordem dos 180 milhões de dólares (137 milhões de euros), mas apresentou um resultado significativo: uma multidão de turistas e visitantes juntamente com os postos de trabalho que a área criou.

Vários edifícios integrados neste programa vieram contribuir para uma evolução e melhoria da imagem da cidade, que captou a atenção de várias agências, proporcionando eventos e outras actividades. Exemplos disso são o *Maryland Science Center*, *Hyatt Regency Hotel* ou o centro de convenções feito de raiz. Os maiores sucessos alcançados deveram-se ao *Festival Mall*, uma infraestrutura com cerca de 12 cafés e restaurantes, mercados, 60 lojas, tudo localizado em dois pavilhões inspirados em antigos mercados. Todo este conjunto conseguiu no seu primeiro ano obter mais visitas e vendas do que Boston. Outra infraestrutura que contribuiu para tal sucesso foi, assim como Boston, o Aquário Nacional, conseguindo 1 milhão de visitantes, no primeiro ano.

Para atrair novos moradores, sobretudo jovens de classe média, criou-se um plano habitacional. Este plano consistia em oferecer a cada família pelo preço de um dólar, casas completamente desapropriadas e em estado deteriorado, exigindo-se que passassem a morar lá e que, naturalmente, as recuperassem.

Segundo Shaw (2001), é possível distinguir quatro gerações de planos de intervenção em frentes de água.

A primeira geração remete-nos para uma influência norte americana onde as frentes de água seriam espaços de comércio e outros eventos comerciais.

A segunda geração de desenvolvimento, por volta de 1980, integra intervenções em locais com características muito distintas, nomeadamente Londres, Sydney, Toronto, Barcelona ou Roterdão.

Numa terceira geração de desenvolvimento, referem-se cidades como Liverpool, Cardiff e na Europa, assim como alguns exemplos na Ásia, como Shangai. Esta terceira onda é caracterizada por uma mudança e expansão de cidades que se transformaram e ganharam uma dimensão enorme num curto espaço de tempo.

Shaw (2001) ainda faz referência a uma quarta geração, que surge durante a primeira década do último século e é o resultado de trinta anos de experiências e visões, aplicações de ideias e, posteriormente, a sua consolidação. O contexto onde se insere fica marcada por uma recessão económica, levando várias cidades a repensar as suas intervenções, assim como o uso de recursos, não apresentando exemplos concretos.

3.3 Frentes de água: uma nova prioridade

Em diversas situações, a água é encarada como uma barreira ou obstáculo; num processo de regeneração deve ser considerada tudo menos isso. Podendo funcionar como elemento de ligação, a água pode constituir um prolongamento da cidade, afirmando ainda mais esta relação. As frentes de água apresentam um grande desafio em processos de intervenção, todavia são espaços com enormes potenciais.

Os actuais projectos para as frentes de água apresentam maioritariamente características de reestruturação de uma situação já existente. Poucos são os exemplos onde estas reconversões se assumem como elemento que inicia o desenvolvimento urbanístico, embora consigam funcionar como espaços muito autónomos.

As já referenciadas experiências neste campo como Boston, Baltimore ou Vancouver e São Francisco têm um peso determinante, acabando por criar um modelo para os projectos que a partir daqui surgiram.

Começa a nascer uma oportunidade de as cidades voltarem à margem marítima ou fluvial. Em maior parte dos casos, a tentativa de reganhar o acesso público foi repensado, movendo sectores do centro da cidade para as frentes de água. A revitalização torna-se numa estratégia e operação que redefine funções urbanas ou mesmo a imagem da cidade.

Os conteúdos programáticos recreativos, desportivos ou culturais são elementos importantes na reconversão de espaços portuários antigos. Sendo espaços abertos em contacto com a água, certas vezes simbolizam a “Imagem da cidade”. (BUSQUETS,1997; 35-38)

Podemos identificar, segundo Bruttomesso (2001), três ferramentas de intervenção que as frentes água devem integrar:

- **Recomposição:** dá um sentido único e comum a diferente partes, física e funcional;
- **Regeneração:** revitaliza áreas urbanas que têm um tamanho considerável e normalmente estão centralmente localizadas;
- **Recuperação:** reestruturação e restauração de edifícios existentes e suas estruturas.

Estas ferramentas de intervenção em frentes de água estão ligadas a uma iniciativa que visa reconectar a cidade e a sua frente, fisicamente e funcionalmente.

A regeneração das frentes de água tem vindo a ser feita de diferentes formas e perspectivas. Com base em diversas análises por parte de geógrafos, planeadores ou urbanistas, vários factores tornaram-se essenciais para tais processos. Segundo Bruttomesso (2001), existem três factores conceptuais essenciais:

- Reunir o maior número de funcionalidades a uma área, mantendo uma relação entre a frente de água e a restante malha urbana;
- Alcançar posteriormente uma mistura de actividades, dentro da área reconstruída;
- Preservar a presença de funções público/privadas, espaços e utilizadores.

As frentes de água fazem-se de intersecções entre espaço de produção e de vida quotidiana. Sempre foram caracterizadas por serem espaços abertos, símbolos de qualidade, beleza e riqueza. Com um número variado de funções, mantiveram um movimento entre cidadãos e turistas.

A reutilização e revitalização das frentes de água é fundamental, devido à importância de reconexão com a cidade inteira e a forma como a criação de oportunidades de negócios que estes espaços podem proporcionar. Toda a intervenção deve ter em conta a construção típica e feita para o local em questão, respondendo a necessidades e enaltecendo as potencialidades do espaço. Exemplos onde as demais intervenções se tornam cópias de modelos já utilizados, sem qualquer relação com a realidade do espaço tornam-se debatíveis no sentido social e arquitectónico. Tais reproduções de modelos antes experimentados não se podem considerar totalmente incorrectos, no entanto, já se começaria a lidar com aspectos culturais, onde não se reflecte uma articulação com a construção urbana de cada lugar.

Tendo em conta que o objectivo primário dos projectos é a recuperação, deve-se também criar um espaço onde se produzam várias actividades e funções, com a possibilidade de oferecer diversos serviços à população. A população assume sem dúvida um papel de relevância. São responsáveis pela vida nas cidades e nas frentes de água, por preencher as novas ruas, espaços abertos ou edifícios, a população deve justificar a nova imagem que se fabricou. Rotinas e novos elementos dão sinais de que existe uma nova vida, ao tentar transportar qualquer utilizador para o lugar, e ao mesmo tempo, integrá-lo.

A integração traz outro aspecto importante: a identidade. São inúmeros os casos onde não existe qualquer referência de cultura, história ou qualidade no desenho urbano. Segundo Bruttomesso (2001), essas lacunas nas intervenções vêm criar uma sensação de 'dejá vu', onde se recolhe um conjunto de sensações que torna o utilizador incapaz de decifrar em que lugar do mundo está.

Para a resolução dentro destas intervenções, o autor refere que o processo deve ser conduzido com determinação, sempre na tentativa de recuperar e manter a relação cidade-água.

Como conclusão, podem, portanto, referir-se os seguintes factores para a resolução e regeneração de frentes de água:

- Aproveitar o existente;
- Integrar as novas intervenções;
- Desenhar espaços e não edifícios;
- Criar relação entre o que é público e privado;
- Criar um plano de negócio;
- Apoio e suporte da comunidade.

3.3.1 Modelos e estratégias de reconversão

De acordo com os pressupostos já enunciados e segundo Bosquets (1997), podem identificar-se as estratégias de intervenção em frentes de água segundo a sua localização:

1. O modelo asiático, com grande dinâmica no arquipélago japonês, apresenta grandes operações de preenchimento, com a produção de desenvolvimentos urbanos multifuncionais. Pode-se concluir que a criação de um novo espaço se torna mais importante do que a renovação do já existente.
2. O modelo norte-americano apresenta um processo de transformação de pequenas peças de um conjunto maior. A vertente do turismo assume-se como o tema em massa para o sustento da proposta.
3. O modelo europeu apresenta opções gerais de reconversão, ainda que se desenvolvam em partes. O modelo europeu não apresenta projectos muito desenvolvidos, visto que a transformação portuária a grande escala tem sido relativamente recente.

Actualmente, é necessário observar os distintos projectos nos diferentes continentes, tendo atenção ao potencial de cada espaço e ao contexto em que está inserido, ao contrário do modelo americano aplicado em vários exemplos de cidades, sem noção das necessidades ou realidades.

Em alguns casos, cada reconversão compõe-se de uma articulação de várias peças (cidade-frente água); um programa programático e critérios de projecto urbano.

Para canalizar uma reconversão das frentes de água, deve-se construir um esquema básico que regule as opções das infraestruturas e os princípios básicos da transformação. Há que apresentar propostas sobre a forma urbana que possam ser executadas, evitando cair numa desregularização total do projecto.

As estruturas deixadas pelos antigos portos na maior parte dos casos europeus facilitam sempre e oferecem uma estrutura que pode ser aproveitada para cada operação de frente de água.

3.4 Casos Europeus

Cada operação de reconversão apresenta características variadas. Como já se referiu, cada operação deve ter em conta aspectos geográficos, as dinâmicas da cidade e o próprio utilizador, os habitantes. Apesar das diferenças entre casos, existe um ponto em comum: cada projecto de reconversão tem ou deveria ter sempre o objectivo de devolver a água à cidade.

Neste sentido, as cidades mediterrâneas despertam um especial interesse nas suas operações. O projecto urbano deve dar sentido a novas funcionalidades, resolvendo o conflito entre a proximidade da linha de água e o acesso desde os sectores residenciais.

3.4.1 Londres

Londres representa um dos primeiros e mais emblemáticos exemplos de reconversões de frente de água. A actividade portuária em Londres surge no século XVIII, as docas inglesas constituídas por armazéns e barreiras, eram como um tipo de protecção que recebia as embarcações e as protegia de possíveis assaltos ou de tempestades.

Londres possuía um enorme porto, centro financeiro e um império em expansão. Trunfos que, apesar das Guerras Napoleónicas entre 1802 e 1815, não pararam de se desenvolver. Os transportes públicos vieram transportar a cidade para um crescimento na periferia densificando a área urbanizada.

As linhas férreas e a mudança dos meios de transporte por volta de 1830 iniciaram um processo de deslocalização, o que deixou grandes fábricas vazias. Porém, o rio Tamisa continuava a apresentar um enorme tráfego de navios, levando o governo inglês a encontrar uma solução. As novas docas contruídas em *Isle of Dogs* e em *Wapping* foram financiadas pela *West India Docks Company* na tentativa de solucionar o problema de circulação.

O objectivo sempre passou por tornar o seu porto importante no mundo das transacções mundiais vindo, posteriormente, a sofrer obras de modernização para o alcançar. Com a indústria a passar por um processo de mudança, os portos perderam a sua importância na economia, o que originou um abandono. Depois de vários planos para ocupar estes espaços vazios, no ano de 1980, assiste-se a um nascer de novas actividades e projectos, como a emblemática operação das *London Docklands*.



14. London Docklands, Londres, Inglaterra, Reino Unido

Durante a II Guerra Mundial, muitas das infraestruturas foram destruídas, o que colocou a cidade inglesa numa situação de sacrifício e esforço para conseguir recuperar e reconstruir a cidade. Ainda assim, em 1948, consegue reunir condições para receber os Jogos Olímpicos realizados no estádio de Wembley.

A tecnologia e novas formas de transporte não paravam de evoluir e o aparecimento dos contentores como transporte de mercadorias veio trazer problemas de espaço. Para dar resposta à situação, novos terminais foram construídos a norte de Londres, deixando a frente de água ao abandono. Esse espaço em 1981, é alvo de uma intervenção por parte da *London Docklands Development Corporation*, com o intuito de criar um centro empresarial no espaço obsoleto. Vários foram os projectos desenvolvidos com destaque para *Docklands Light Railway*⁷, *London City Airport*⁸ e o *Canary Wharf*⁹.

Vários foram os projectos que surgiram ao longo dos anos situados nas margens do rio Tamisa, ocupando as áreas deixadas pela indústria. *Stratford* apresenta-se como um exemplo desta reconversão, zona que mais recentemente recebeu os Jogos Olímpicos de 2012. Assim como veio a suceder em inúmeras cidades, os grandes eventos são responsáveis pelo crescimento e regeneração de zonas abandonadas, também em Londres.

O rio Tamisa volta a ganhar mais tráfego e, o que antigamente era evitado pela população mais rica, hoje em dia é um ponto atrativo, fazendo do porto um dos locais mais visitados da cidade.

3.4.2 Barcelona

Barcelona apresenta-se como uma das cidades cuja frente de água tem sido alvo de várias intervenções. Inicialmente usada para actividades portuárias e militares (defesa da cidade), a frente marítima inicia a sua conexão ao mar, no início do século XV, recebendo a construção de um porto, com o objectivo de tornar Barcelona capaz de competir com Valência, Marselha ou Génova.

Com todas estas operações, a população começa rapidamente a aumentar e a cidade a crescer em direcção a Sul. Em 1444, começa-se a construir espaços de lazer e circulação que

⁷ Reconversão de linhas de comboio para um novo sistema de transporte público.

⁸ Pequeno aeroporto inaugurado em 1987.

⁹ Centro de negócios que incentivava os investidores a ocuparem a frente de água com uma série de benefícios e isenções.



15. Port Vell, Barcelona, Espanha

ligavam a cidade à sua frente, sendo o maior exemplo *Las Ramblas*¹⁰. Tornando inevitável o desenvolvimento do porto, desenvolveram-se várias infraestruturas. Outra intervenção de relevância foi a construção da *Barceloneta*¹¹, um bairro residencial entre a cidade velha e o porto, reforçando a ligação entre estes dois elementos.

Com o aumento da população devido à industrialização, foi necessário proceder a um melhoramento nas infraestruturas do porto. Entre várias propostas, em 1861 a proposta do engenheiro Ildefonso Cerdá acaba por substituir uma versão anterior a do arquitecto Rovira i Trias. O plano de Cerdá definia o porto como um grande centro económico, onde foi necessário a criação de novas redes e ligações portuárias.

O aparecimento da primeira linha férrea com acesso ao porto surge também nesta altura. Ocupando uma posição paralela ao mar, tornou-se num obstáculo que por consequência levou à criação de novos cais de mercadorias, aumentando a área total das actividades portuárias. Com toda esta evolução, o porto de Barcelona tornar-se-ia num dos mais competitivos e industrializados portos da Europa.

A crise de 1929, a Guerra Civil de Espanha e a ascensão de Franco ao poder em 1939 foram alguns acontecimentos que não permitiram a integração de nenhum dos planos definidos pelo GATCPAC¹², que tinham o objetivo de reorganizar a cidade e o porto. Barcelona passou por uma fase de dependência enorme em relação a Madrid pois não havia investimentos na própria cidade, deixando o porto isolado.

No final dos anos 60, começaram a surgir novos planos com o intuito de privilegiar a identidade catalã. O plano de ordenação e projecto da zona de serviços do porto de Barcelona em 1967 por Antoni Bonet i Castellana é exemplo disso. Vários planos não passaram mais do que projectos devido à falta de meios financeiros. Tal situação viria a mudar com o regresso da democracia em 1979, com uma nova mentalidade de reconstruir a cidade do interior mantendo o conceito de cidade aberta para o mar. Várias intervenções ao nível de espaço público surgiram e as indústrias começaram a deslocar-se para fora da cidade, originando uma reestruturação do plano da frente de água.

¹⁰ *Rambla* é um tipo de rua larga e com grande movimentação pedonal, típica em Espanha. A mais conhecida das ramblas é *Las Rambas* ou *La Rambla*, rua que liga a praça da Catalunha ao Porto Velho em Barcelona.

¹¹ *La Barceloneta* é um bairro marítimo no distrito de *Ciutat Vella* de Barcelona, construído durante o século XVIII e projecto pelo engenheiro Prosper Verboom para acomodar os moradores do bairro de *La Ribera* que perderam as suas casas pela demolição ordenada por Felipe V para construir *Cidadela*.

¹² GATEPAC (Grupo de Artistas y Técnicos Españoles Para la Arquitectura Contemporánea).

Um dos maiores impulsionadores para operações urbanísticas foi, sem dúvida, os Jogos Olímpicos em 1992. Com os recursos obtidos através destes eventos de grande dimensão, foi possível a reabilitação definitiva de *Port Vell* (Porto Velho) e da área de *Poble Nou*, a oriente da cidade. Os Jogos Olímpicos tiveram um papel fundamental no que é hoje a imagem da frente de água da cidade. A Villa Olímpica (zona criada para alojamento dos atletas) foi colocada na frente ribeirinha levando a reconectar a cidade e o mar. Grandes intervenções e operações transformaram esta zona e deram uma nova imagem à mesma.

Mais tarde em 2004, com o apoio da UNESCO, foi criado o Fórum Internacional de Culturas. O objectivo deste programa passou por reconquistar o litoral através de praias, marinas e parques; criar um interface entre cidade e o mar e criar um novo centro urbano cultural. Desde então até ao momento actual, a frente ribeirinha tem sofrido intervenções constantes de menos dimensão, mas que definem a identidade que apresenta.

3.4.3 Lisboa: Expo 98 e o Parque das Nações

Em 1998, a cidade de Lisboa recebeu o evento da Expo 98. A Exposição foi responsável e impulsionadora da regeneração da frente de água Lisboa, transformando-a no que conhecemos actualmente. A EXPO 98 veio iniciar uma requalificação urbanística e ambiental assim como uma modernização e internacionalização de toda a cidade de Lisboa, ao nível de serviços e infraestruturas.

O projecto corresponde a uma revalorização da cidade com o próprio rio numa tentativa de recuperar o ambiente e a paisagem, gerando um novo centro metropolitano integrado com a cidade, e criando por conseguinte uma nova centralidade.

A zona do Parque das Nações com uma área de 340 ha sofreu uma profunda intervenção onde se destaca a descontaminação dos solos ocupados pelas companhias petrolíferas. Foram desmontadas e demolidas a maior parte das construções existentes, dando início a um processo de montagem de instalações de águas, redes eléctricas, telecomunicações, entre outras importantes operações.

Numa primeira fase, o planeamento abrangeu a concepção de espaço público e de edificado incluindo áreas residenciais, acessibilidades e transportes.

O projecto veio criar uma cidade nova, onde os exemplos de arquitectura são variados¹³.

As acessibilidades foram um ponto fulcral em toda a organização da área, com a construção de novas infraestruturas para dar o apoio à circulação - Ponte Vasco da Gama, extensão da rede de metro e Gare do Oriente.

¹³ Entre outros edifícios, destacam-se o Pavilhão de Portugal, Pavilhão Atlântico (actual Meo Arena), Oceanário, ou a Gare do Oriente.

A Exposição Mundial de 1998¹⁴ atraiu cerca de 11 milhões de visitantes, que durante este período puderam presenciar variados eventos que ocorreram no agora Parque das Nações. Entre 1 a 15 de Outubro de 1998, o recinto de toda a exposição esteve fechado para poder reabrir mais tarde ao público (já intitulado de Parque das Nações). Alguns dos pavilhões mantiveram-se, enquanto outros se transformaram e ganharam novas funções como é o caso do Casino de Lisboa, antigo pavilhão do futuro. Com a venda de muitas zonas para habitação e escritórios, as receitas superaram em oito vezes o custo da exposição. A zona oriental de Lisboa é actualmente das mais modernas da cidade, a nível habitacional, comercial ou cultural, apresentando uma vista e contacto com o rio Tejo.

Ao nível do espaço público, apresenta-se como uma zona onde se nota uma qualidade e organização dos diversos elementos e zonas públicas. É um exemplo de sucesso a nível de utilização por parte dos seus utilizadores e uma referência para outros projectos que se possam desenvolver.

Este evento integrou a implementação de um programa de arte pública,¹⁵ transformando a frente ribeirinha oriental numa das áreas da cidade mais densamente monumentalizadas (Ochoa, 2012), através de elementos contemporâneos.

3.4.4 Programa Pólis

Na sequência da operação Expo 98 e de certa forma bebendo dos seus ensinamentos, o programa Pólis apresentou-se no panorama nacional, como o maior exemplo de estratégia de intervenção ambiental, incluindo em alguns dos seus casos, zonas de frentes de água.

Criado com base em estratégias nacionais e comunitárias, o programa Pólis interviu em matéria de requalificação do território, tendo como principal objectivo a melhoria da qualidade da cidade e do ambiente.

Não pretendendo ser um instrumento de resolução de todos os problemas ambientais ou urbanísticos, tentou demonstrar o que se pode alterar a nível urbanístico, melhorando os pólos urbanos, motores de desenvolvimento local e regional.

Com base na experiência adquirida na operação da EXPO 98, a Parque EXPO foi a empresa que por incumbência do Estado, ficou responsável pela definição da estratégia da intervenção em 18 cidades e implementação e gestão das intervenções em 10 dessas cidades. A requalificação

¹⁴ Decorreu entre 22 de Maio e 30 de Setembro de 1998.

¹⁵ Este programa, concertando nomes nacionais e internacionais ligados às artes plásticas, teve como princípios de acção a recusa do sentido de arte pública como mero acessório do tecido urbano, fazendo a apologia da intervenção artística como meio paisagísticos, alargando o seu plano de actuação à definição e vivência da topografia do território e manifestando-se essencialmente em dois eixos plásticos de intervenção: 1) pavimentos e revestimentos; 2) elementos escultóricos. Sendo o lema da exposição “Os Oceanos, Um Património para o Futuro”, também algumas das temáticas celebradas pelas obras focaram o imaginário da água.



16. Parque das Nações, Lisboa, Portugal

urbana e valorização ambiental como objectivos principais privilegiou os territórios onde as operações se desenvolveram, beneficiando espaços de utilização colectiva e valorização dos centros históricos.

Enumeram-se assim uma série de objectivos que foram integrados em iniciativas exemplares enquadrados no programa (CORREIA *et al*, 2000):

- Desenvolver operações integradas de requalificação urbana com uma forte componente ambiental;
- Desenvolver acções de requalificação e revitalização de centros urbanos de modo a reforçarem o seu papel na região;
- Apoiar acções de requalificação que permitam melhorar a qualidade do ambiente urbano e valorizar a presença de elementos ambientais como as frentes de rio ou costa;
- Apoiar iniciativas que visam aumentar as zonas verdes, promover áreas pedonais e condicionar o trânsito automóvel.

O financiamento do programa Pólis dividiu-se em três categorias: 1) Nacional público, 2) Fundos comunitários e 3) Autofinanciamento, onde se verifica, na categoria de nacional público, uma divisão entre Estado e municípios.

Como exemplos de frentes de água intervencionadas no âmbito do programa Pólis, temos Albufeira, Costa Caparica, Viana do Castelo e Vila Nova de Gaia.

A intervenção na cidade de Albufeira veio criar uma requalificação urbana e valorizar a parte ambiental do centro antigo da cidade como centro de animação urbano-turística, com a melhoria da mobilidade e da qualidade do próprio espaço público. Com a expansão do espaço balnear de Albufeira pretendeu-se garantir a sustentabilidade do centro antigo e da frente de mar.

O caso do projecto da Costa da Caparica integrou uma intervenção na requalificação e valorização ambiental, dando a maior importância aos elementos naturais estruturantes da cidade e sobretudo nas infraestruturas de praia.

Através do programa Pólis, a frente de água de Viana do Castelo teve a oportunidade de se reconectar com a cidade. A intervenção no espaço público reforçou a existência dos elementos naturais estruturantes (rio Lima, Frente Atlântica e Monte de Santa Luzia). O desenvolvimento de toda a frente ribeirinha teve como base a colocação de equipamentos públicos e recuperação de edifícios públicos.

Já a frente de Rio de Vila Nova de Gaia foi alvo de uma reestruturação do porto de pesca da Afurada, do seu espaço público e na criação da marginal de Canidelo e Afurada.

Embora as estratégias em cada intervenção pudessem variar, todas tiveram um objectivo comum: a reaproximação da cidade com as suas respectivas frentes de água.

Capítulo 4: Projecto de regeneração em Ribeira de Santarém



Capítulo IV:
Projecto de regeneração em Ribeira de Santarém

Contextualização da proposta
Santarém
Proposta de projecto: conceito e programa

4.1 Contextualização da proposta

Considerando a importância das frentes de água para a evolução dos centros urbanos, assiste-se à necessidade de fazer uma introdução e contextualização acerca das cidades ao longo do rio Tejo, elemento natural, que cria contacto com vários exemplos e suas frentes ribeirinhas. No âmbito deste trabalho, foram escolhidos casos de estudo de modo a fundamentar a intervenção prática. Embora seja possível destacar mais casos semelhantes, foram escolhidas os exemplos de Lisboa, Abrantes e Santarém, cidades que apesar de possuírem diferentes características a nível de escala, têm em comum o facto de ao longo dos anos terem vindo a sofrer intervenções ribeirinhas.

Recentemente, tem-se verificado que estas cidades ao longo do Tejo têm vindo a tirar partido destas características, criando uma rede de núcleos ribeirinhos, bem como a realização de variados eventos¹⁶.

4.1.1 Lisboa

Lisboa assume-se como um exemplo emblemático de regeneração e aproveitamento dos espaços que se encontram em contacto com a frente de água. O desenvolvimento da sua frente de água e os movimentos das suas zonas portuárias tornaram-na como uma referência. As características deste primeiro exemplo passam pela utilização do espaço e o relacionamento com a frente de água, através de espaço público de qualidade.

A relação de Lisboa com a sua borda de água tem como maior referência a Expo'98, já referida no capítulo anterior. A sua dimensão e o território que se estende ao longo do rio Tejo, proporcionam um exemplo de grande escala e único neste contexto nacional de intervenções.

4.1.2 Abrantes

Considerando o passado histórico da cidade, a parte urbana mais emblemática (o centro histórico da cidade), situa-se numa zona mais elevada. A expansão da cidade foi consequência da urbanização da periferia, situação considerada inevitável que levou a um aproveitamento do espaço junto à margem sul do rio Tejo, que atravessa a cidade.

¹⁶ Dos exemplos mais recentes podemos referir os mercados ribeirinhos que se realizaram no ultimo Verão nas cidades de Abrantes, Constância e Barquinha.



18. Cidades em análise

As suas margens fluviais sofreram em 2007 uma significativa operação de regeneração, fruto de um investimento de aproximadamente 20 milhões de euros. O espaço intitulado de *Aquapolis*, assume-se como uma zona de lazer e desporto, com o objectivo de ser aproveitado para convivência social, lazer, turismo, cultura e recreio para os habitantes e turistas. Ainda no mesmo ano, foi inaugurado o açude de Abrantes, infraestrutura importante a nível ambiental.

Distribuído pelas duas margens, o programa integra zonas de estacionamento, restauração, desporto, parque autocaravanas, parque infantil, um espaço de espectáculos ao ar livre com cobertura tensível e zonas verdes. Em fase de projecto, está ainda um Centro Náutico e uma pista internacional de pesca a ser instalado na margem norte. Historicamente foi mantido o que resta dos pilares de uma ponte do século XIX.

Em destaque, a escultura de Charters de Almeida, uma obra de grandes dimensões intitulada “Cidades Imaginárias”. Na margem sul, a arte pública apresenta-se através de uma escultura do artista Santos Lopes com um texto de Fernando Pessoa inscrito.

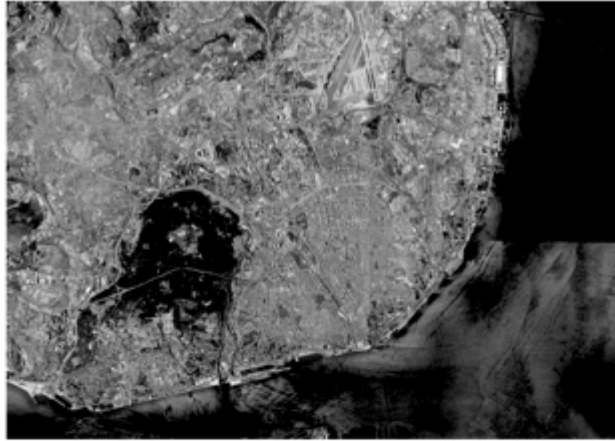
Todo o projecto permitiu reconectar a cidade, através do rio, com uma zona socialmente mais afastada. A requalificação da zona ribeirinha, permitiu o acesso a este espaço por um maior número de pessoas, habitantes ou turistas, dinamizando-se a própria cidade.

Abrantes, assume-se como um exemplo, em ambas as margens do rio Tejo, de requalificação de espaços numa zona de contacto frente de água fluvial. Tornou-se num espaço versátil, fazendo com que Abrantes seja reconhecido como uma cidade em comunhão com a água, fruto de uma reconexão do seu centro urbano com a periferia.

4.2 Santarém

Santarém, surge intencionalmente, como o último caso a analisar e será estudado com um maior grau de aprofundamento.

Contrariamente às cidades apresentadas anteriormente, Santarém, não se encontra em contacto directo com o rio Tejo, podendo ser considerado como exemplo de uma desconexão entre cidade e frente de água.



19. Frentes de água em Lisboa, Abrantes e Santarém

“Das cidades ribeirinhas banhadas pelo Tejo, Santarém será a que mais tem vivido de costas para o rio, ignorando todo o potencial turístico que tem a seus pés.”

(Público, 2011)

Em 2007, o Presidente da Câmara de Santarém propôs um plano estratégico de intervenção na zona ribeirinha da cidade, um investimento que rondava o valor de 100 milhões de euros. O plano permitiria “a requalificação dos bairros ribeirinhos de Alfange e Ribeira de Santarém, ambos em avançado grau de degradação, conta com a participação de privados essencialmente para a reabilitação e recuperação de imóveis”. (Público, 2007)

Também as vertentes de lazer e desporto seriam tidas em conta, havendo um investimento que possibilitaria um investimento em esplanadas e equipamentos para prática de desportos. Todo este processo só seria possível através de um acordo entre a autarquia e a Refer, que desviaria a linha de caminho de ferro do Norte, retirando a sua circulação de Ribeira de Santarém.

A suspensão do desvio da linha acabou por impedir o avanço deste projecto.

A desconexão entre cidade/água contribui para um desaproveitamento do potencial da zona da ribeirinha, como também, uma barreira social entre o centro de Santarém.

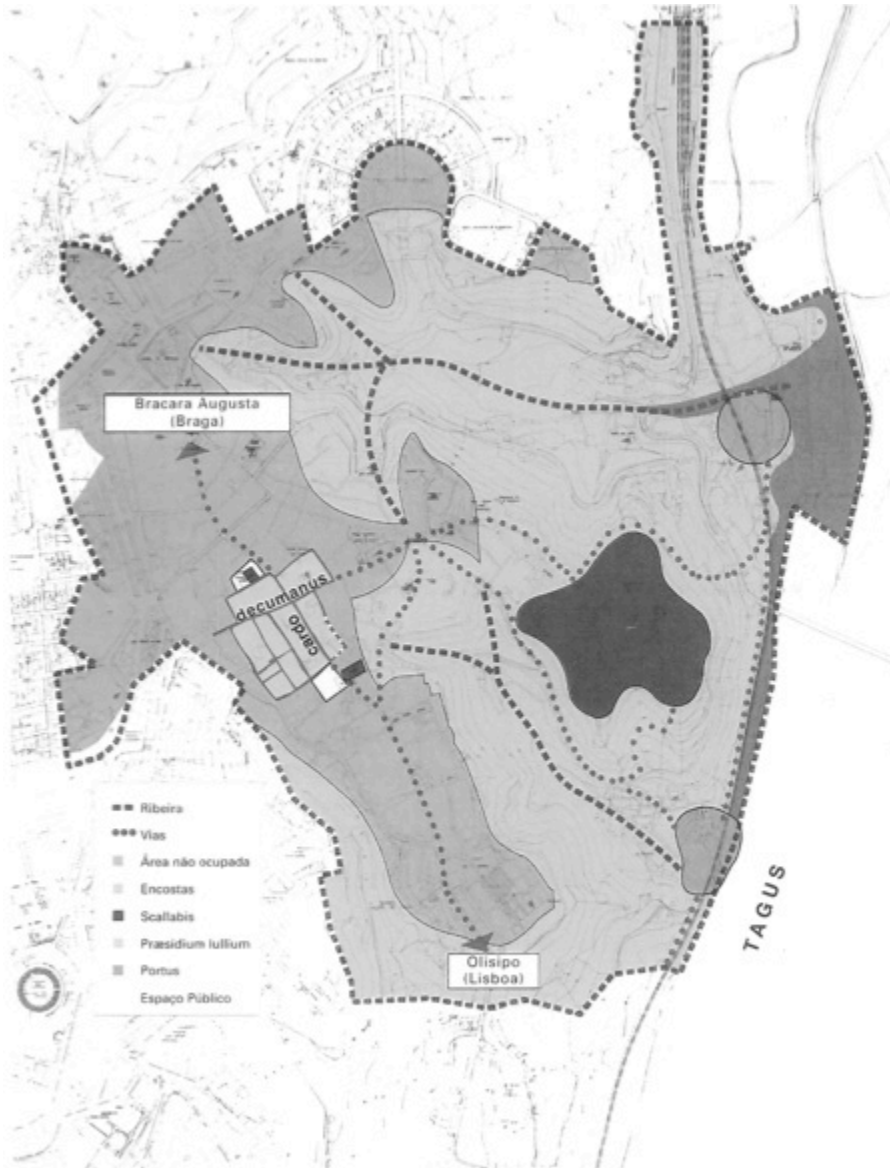
4.2.1 Evolução urbana

“Santarém está situada no cimo dum outeiro de cristas arredondadas com tal arte pela natureza, que toda a vila fica em terreno chão, excepto um bairro, bastante extenso, que fica nas faldas do mesmo outeiro, logo acima das águas do Tejo.” (Barata, 1947)

O território que constitui a área do centro urbano antigo de Santarém possui características geográficas originais, pela relação entre o Tejo que se destaca na margem direita, e a formação planáltica que se eleva.

O contraste entre o planalto e a planície, passando pelos vales profundos e ribeiras correndo em direcção ao rio cobertas de vegetação, fundem Santarém numa síntese natural e urbana.

O assentamento humano, junto à margem do Rio Tejo deu origem aos lugares que correspondem hoje aos núcleos de Alfange e Ribeira de Santarém. É difícil afirmar o que se desenvolveu em primeiro lugar, pois tanto um como o outro teriam argumentos indiscutíveis do ponto de vista analítico para tal.



20. Organização urbana de Santarém, tempo romano

A evolução da estrutura urbana, na área planáltica, era formada por um lugar militar e fortificado, onde a expansão foi limitada pela área do monte. Contudo este núcleo primitivo sofreu uma densificação do espaço posterior.

A cidade de Santarém, assentava num modelo onde Scallabis assumia-se como centro da urbe inserido nas encostas que ligavam o planalto ao Tejo. Era notável o desenvolvimento paralelo de duas zonas em contacto com água, que funcionariam como pontos de comércio e zona portuária.

É possível distinguir uma identidade reguladora e organizadora no conjunto de Santarém. Por um lado, liga a cidade à terra e ao monte que a caracteriza, por outro, a ligação com o rio, como elemento dinâmico e polarizador da ocupação humana. Santarém é uma cidade que representa várias cidades na mesma cidade.

Esta característica, justifica-se pela ocupação seguir um modelo ‘polinucleado’ em que cada núcleo cria a sua própria identidade, mantendo a unidade de conjunto, preservando a estrutura pré-existente, independentemente dos acontecimentos que a natureza e o homem possam infringir.

4.2.2 Cidade baixa: zona ribeirinha

A parte baixa da cidade, é constituída por dois núcleos localizados na margem direita do rio, Alfange e Ribeira de Santarém, que deram origem a actividades portuárias, comerciantes e piscatórias. A particularidade de uma cidade que se constitui por núcleos urbanos com funções e actividades diferentes, torna-a ainda mais singular, em virtude de apresentar pontos com características distintas, mas funcionarem todos como um conjunto.

Durante a sua história, recorre-se a comparações com Veneza, devido o uso de barcos fluviais nas ruas e becos da Ribeira de Santarém (cidade baixa), durante as periódicas cheias do Tejo, que antes das construções das barragens hidro-eléctricas, se registava em média, duas vezes por ano.

4.2.3 Linha de caminho de ferro

Por volta do século XIX, surgiu um aumento sucessivo na população residente na vila alta. Isto veio trazer um aumento de área de implantação construída como o aumento de construção em pisos. O núcleo de Alfange, não apresentava modificações enquanto que o núcleo de Ribeira de Santarém, crescia até atingir a sua expansão máxima. A ribeira de Santarém tendeu a criar uma forma que se assemelhou a um leque aberto alongando-se frente de água.



21. Intersecção da linha de caminhos de ferro em Ribeira de Santarém

A construção da linha de comboio, cujo traçado escolhido foi marginal ao rio, conduziu a alterações profundas nos núcleos de Alfange e Ribeira de Santarém, destruindo edifícios notáveis e parte da sua estrutura urbana.

O traçado da linha de caminho de ferro veio rasgar o núcleo urbano em duas partes. Também a estrada da estação, construída quase na mesma altura, veio ferir a estrutura do bairro, ao cortar parte do tecido urbano, impedindo a evolução para o sentido oeste.

Em Alfange afectou totalmente a frente-rio, criando uma barreira física entre o núcleo e o rio conduzindo à sua regressão e marginalização.

A ribeira de Santarém, que conhecia momentos de grande actividade comercial e industrial foi abalada pela divisão do bairro em duas partes. Ainda assim, esta medida não o aniquilou de vez, pois veio criar novas alternativas de transporte de pessoas e bens.

A nova estrutura viária e a construção da ponte sobre o Tejo, causaram a perda de importância do rio como via primordial para comunicação e transporte.

4.2.4 Alfange e Ribeira de Santarém

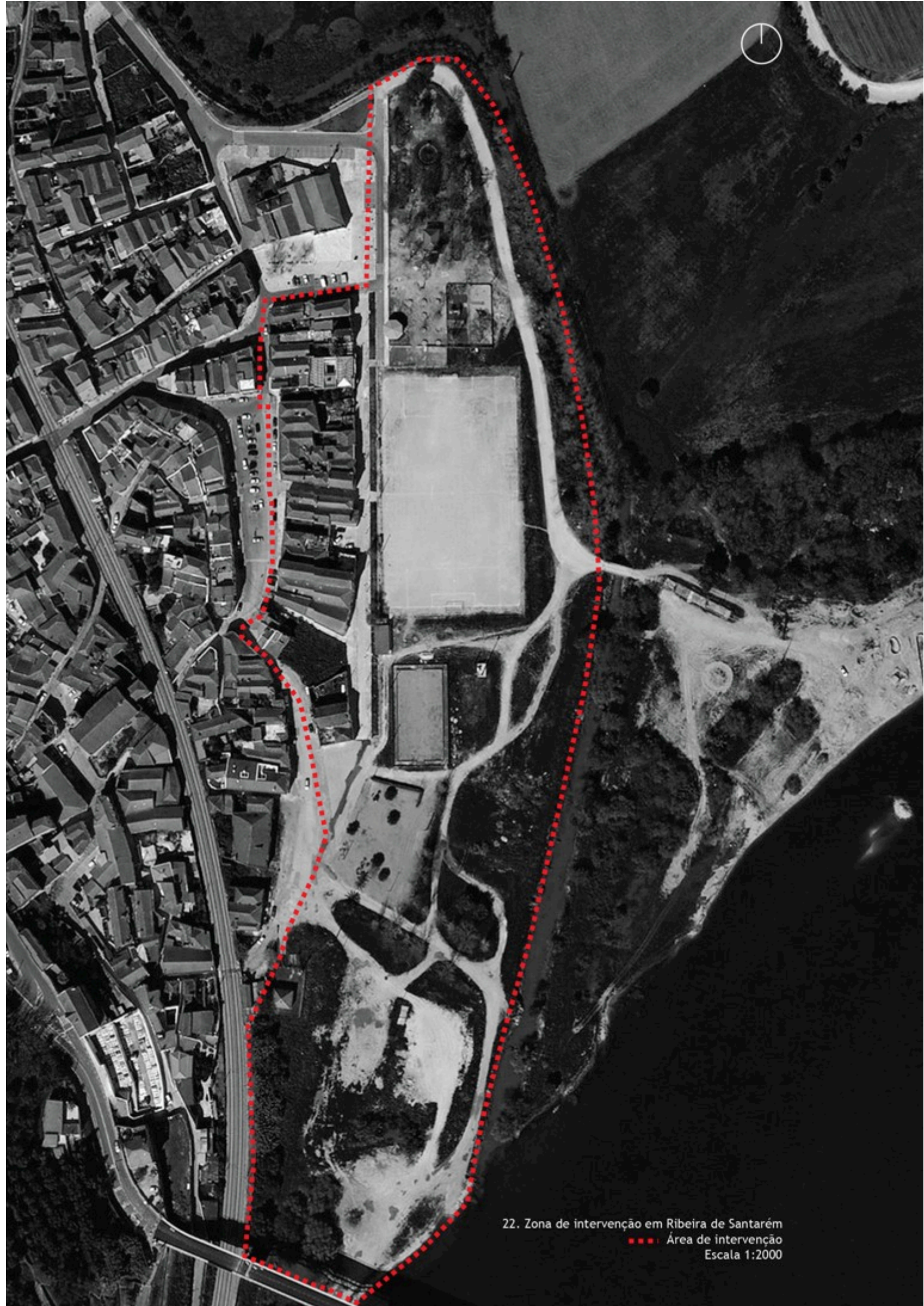
O bairro da ribeira de Santarém, tal como o de Alfange, localizam-se na margem direita do Rio Tejo. A relação estrutural entre a Ribeira de Santarém e o núcleo do planalto sempre foi muito forte, articulando-se através de uma rede de percursos que venciam as diferenças de níveis entre os dois pontos.

O desenvolvimento da Ribeira de Santarém, conteve em si vários momentos de ocupação do espaço, principalmente com um primeiro núcleo muralhado, que possuía uma identidade própria pela sua forma oval, como pela sua situação física.

Ainda assim, todas estas barreiras que destruíram aspectos físicos, económicos, sociais e históricos, não foram suficientes para quebrar a unidade urbana que rapidamente recuperou. Mapa evolução Santarém. A estação dos caminhos de ferro, mais a norte, veio neste sentido influenciar o desenvolvimento.

A estação, os percursos de ligação ao planalto, o rio e a ponte sobre o Tejo, vieram de certa forma criar vitalidade no bairro da Ribeira de Santarém.

A unidade do seu conjunto urbano, permite estabelecer relações visuais com a Alcáçova e também com o rio, proporcionando um entendimento muito singular do planalto e dos outros espaços presentes.



22. Zona de intervenção em Ribeira de Santarém
●●●● Área de intervenção
Escala 1:2000

O bairro de Alfange, continuou a revelar-se como uma tendência marginal onde a sua localização e acessibilidade sofram evoluções, melhorando as condições de acesso. Embora algumas tentativas de inversão desta situação tenham sido tomadas (construção de um bairro económico, 1966 ; elaboração de um plano de pormenor, 1992), este núcleo aparente ser hoje, uma zona um pouco afastada da cidade.

O bairro da Ribeira de Santarém, veio perdendo também a sua relevância. As cheias periódicas, começaram a diminuir e a acontecer com menos frequência e a sua vida tornou-se mais fechada. Resta a energia do passado que se pode ler nas suas componentes edificadas. É através dos marcos históricos restantes que, juntamente com uma estratégia de reconexão com a cidade, que a Ribeira de Santarém se assume como local de eleição para o projecto de regeneração. (BARATA, 1947)

4.3 Proposta de projecto: conceito e programa

4.3.1 Local de intervenção

O bairro da Ribeira de Santarém apresenta não só um problema em termos urbanísticos (a degradação do edificado), mas também e sobretudo, social. Assim, qualquer intervenção nesta zona deve considerar as suas acções e repercussões em todos estes aspectos.

Como consequência de localização numa zona mais baixa, criou-se uma barreira e separação, entre a zona baixa e a zona alta da cidade. A maior parte das deslocações e fluxos, justificam-se apenas pela estação de caminhos de ferro, que ali se implantou devido à passagem da linha por esta zona, mas que actualmente cria uma barreira.

O local de intervenção é delimitado a este pela ribeira de Runes e a Oeste pelo bairro de Ribeira de Santarém, apresentando em sua maior parte, blocos habitacionais. A sul o prolongamento da linha de caminho de férrea intersecta o núcleo de Alfange.

Entre necessidades e potencialidades, surgem aspectos que devem ser considerados, devido às características do local. A sua localização e proximidade com a frente de água, comporta tanto aspectos negativos como positivos. Se por um lado, a questão das cheias estará sempre presente num local que, sofre periodicamente uma subida do nível das águas, por outro lado, o contacto com a água e o afastamento de zonas de maior bulício, trazem a este espaço uma vivência mais tranquila que pode ser potenciada, no âmbito de intervenções futuras.

No processo de reconexão com o centro, é necessário perceber o estatuto social da Ribeira de Santarém. Funciona quase como núcleo independente e os habitantes pertencem, de uma forma geral, a classes mais desfavorecidas que ali se instalaram, pelo preço mais baixo de imóveis. A necessidade de reintegrar esta população desvenda todo o potencial da zona ribeirinha para tal acção.

4.3.2 Confrontação com os Instrumentos de Gestão Territorial

Na zona da Ribeira de Santarém, é importante referir a sua confrontação com os Instrumentos de Gestão Territorial. Localizada numa zona em contacto com a água e a intersecção da ribeira de Runes, é inevitável as condicionantes presentes que organizam e regulam o território.

Na Planta de Condicionantes do Plano Director Municipal de Santarém é possível verificar a proximidade de uma zona de reserva ecológica (REN), que não interfere com área de intervenção, mas que a limita. (Anexo 1)

Já a Planta de Ordenamento classifica todo o local como “zona 2 de área urbanizável”, equivalente a espaços urbanizáveis de média densidade. (Anexo 2)

Esta classificação indica uma densidade populacional menos que 130 habitantes por hectare. O coeficiente de ocupação de solo (COS) deverá ser menor que 0,50 e o coeficiente de afectação de solo (CAS) não deve ultrapassar 0,40.

A área é, simultaneamente limite do perímetro urbano da cidade, criado pela própria ribeira. Também determina o Plano Director Municipal que cêrcea máxima de construção não deve exceder os 15 metros, assim como os 4 pisos por edifício.

O Plano Director Municipal faz ainda referência ao uso dos espaços verdes urbanos, referindo-se que é permitida a edificação de construções destinadas à sua manutenção, bem como de equipamentos colectivos complementares que favoreçam a fruição desses mesmos espaços por parte da população.

4.3.3 Descrição da proposta

A estratégia de intervenção para a Ribeira de Santarém tem como objectivo fundamental reconectar a cidade (centro de Santarém), com a parte mais baixa da cidade. Para isso, a proposta programática passa por incrementar a utilização do espaço, por motivos de funcionalidade ou necessidade, mas também por oferecer infraestruturas de qualidade.

Deste modo, a intervenção contempla três partes principais:

- 1) Regeneração do espaço que se integra junto à frente ribeirinha (Fig. 22), reorganizando-o, com a criação de diferentes zonas e percursos na medida de aproveitar o potencial do meio envolvente;
- 2) Criação de infraestruturas de apoio, através de pequenos módulos com diferentes funcionalidades;
- 3) Requalificação de um edifício pertencente ao quarteirão em análise, aqui proposto como exemplo de regeneração a aplicar como padrão nos restantes edifícios em semelhante estado de conservação (consideravelmente degradados).

Estas três diferentes partes, completam o conjunto de intervenção, como uma rede que se aplica estrategicamente naquela zona. Torna-se importante, perceber em que área cada uma destas intervenções se aplica.

Considerando que o perímetro de intervenção se localiza junto ao Rio Tejo, as inundações e cheias são fenómenos familiarizados com o bairro. Embora, hoje em dia, ocorram com menos frequência, toda a intervenção, foi concebida tendo em conta esses factores, como também na disposição em níveis de cotas alternadas de acordo com a ortogonalidade na malha (aspectos que contribuem para uma circulação da água em casos mais extremos de cheias). É uma realidade que se deve ter em conta, assumindo que pode ter contacto frequente com o espaço. O que se pretende neste aspecto, é adaptar da melhor forma o projecto aos seus factores externos.

A própria população de Ribeira de Santarém já vive com estes acontecimentos, por isso a intervenção deve também ter em conta este aspecto, procurando-se minimizar o embate. Assim, a atitude assumida nesta proposta não será assim, a de evitar ao máximo o contacto das cheias, mas assumir este facto e trabalhar com es facto, procurando minimizar os seus efeitos, através da arquitectura.

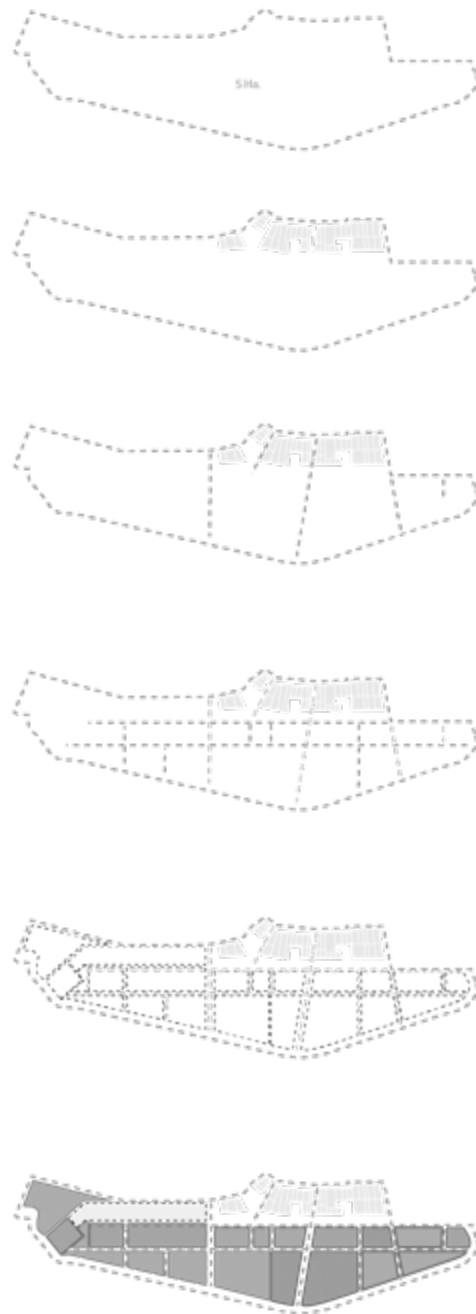
4.3.4 Espaço público

A reorganização do espaço público, assume-se como aspecto principal do todo do projecto. Partindo da malha urbana já existente, surge como necessidade primária a separação e afirmação dos diferentes espaços. A intenção passa por criar um espaço flexível e apropriável pelos utilizadores, de modo a não criar um conceito rígido. Embora se note uma malha bastante ortogonal, a apropriação deve ser feita de um modo intuitivo.

Propõem-se de novos percursos hierarquizados, onde existem circulações que se afirmam mais que outras, através de aspectos como os diferentes tipos de pavimento e os materiais utilizados. A distinção é feita pelas características de cada elemento.

O projecto apresenta várias zonas entre diferentes temas e funções. Propõe-se zonas verdes e elementos de vegetação, bem como um parque infantil e uma zona para pic-nics.

Numa vertente mas cultural, propõe-se ainda um anfiteatro ao ar livre, para proporcionar eventos naquele espaço. Ao seu lado, uma praça com o espelho de água como elemento central, que pretende ser uma zona de livre de apropriação, sem qualquer função rígida definida. A zona mais alta recebe diversas estruturas de apoio (cafés, restaurantes e balneários), que se encaixam numa linha contínua ao longo de todo o projecto.



23. O Processo conceptual. Identificação das principais linhas regradoras da malha urbana e sua utilização na proposta

Optou-se por aplicar um material notável nas artérias que intersectam todo o espaço. O betão claro como material principal cria não só um contraste com os espaços verdes envolventes, mas com o seu impacto visual realça os percursos mais importantes. As conexões secundárias acabam por ser fluxos entre os diferentes alturas. Criou-se uma pista de ciclovia/corrída que, acaba por se assumir como um limite do espaço de intervenção.

4.3.5 Infraestruturas de apoio

As infraestruturas de apoio contribuem para um enriquecimento do espaço proposto e potenciam a sua vertente de lazer.

A partir de um módulo base, com sucessivas experiências geométricas, como simetria ou repetição, são propostas diversas as opções que podem ser criadas e adaptadas, trabalhando entre espaços cheios e vazios.

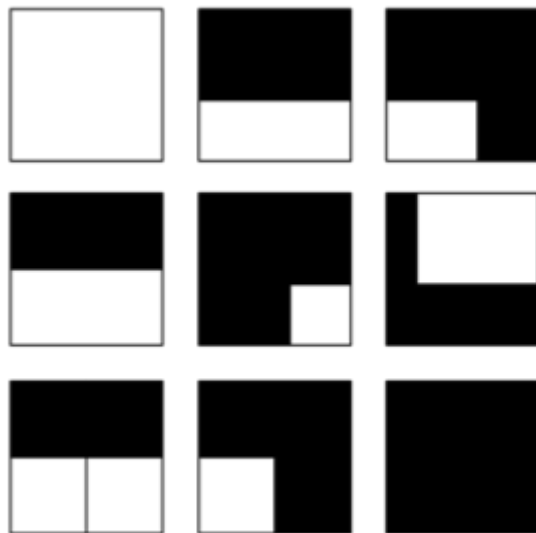
Distribuídos ao longo da área, os pequenos modelos de apoio fornecem blocos com funções adaptados a cada espaço, tornando-se simultaneamente pontos de referência na própria circulação, através da sua disposição geométrica e contínua.

Pretendeu-se criar uma sequência de estruturas integradas na paisagem e adaptáveis às especificidades do local e situações esporádicas que possam ocorrer, nomeadamente cheias ou inundações.

Partindo de uma forma inicial quadrada com dimensões de 10x10m, outras formas de organização surgiram, atingindo uma dimensão máxima de 20x10m, de modo a manter a sua dimensão reduzida, mas funcional.

A estrutura base de todos os módulos passa por elevá-los do solo cerca de 40 centímetros evitando o contacto directo com o solo, transmitindo de igual forma sensação de leveza destes blocos. O acesso é feito através de uma rampa que vence esse desnível. A estrutura principal feita em metal, assume-se como o esqueleto, enquanto que o revestimento é feito em policarbonato translúcido permitindo a entrada de luz natural no seu todo. Esta opção de revestimento passa por haver uma certa adaptabilidade, criando a opção de haver passagem de luz ou não para determinados espaços.

Note-se que a localização destes blocos faz-se numa faixa mais recuada no projecto. A intenção passa por criar zonas para as infraestruturas de apoio, alinhando-as todas no mesmo eixo, mantendo uma lógica funcional e distributiva da massa no meio público.



24. Estruturas: estudos da disposição dos espaços - cheios/vazios

Considerando a versatilidade do módulo, apresentam-se as variadas tipologias que se podem gerar de acordo com as funções:

1) Bar (dimensão 10x10 m) ; localizada em duas zonas. Mais a norte integrado no espaço verde envolvente, e mais a sul do local, perto da zona de estacionamento. Sendo o modelo com menor dimensão, oferece uma pequena zona de café aliada a uma esplanada.

2) Restaurante (dimensão: 20x10 m): apresenta uma dimensão maior que a tipologia anterior, funciona como restaurante e bar, sendo possível a localização de uma pequena cozinha e espaços de refeição. Localizado no coração do espaço ribeirinho, consegue obter uma vista geral para todos os pontos na sua envolvente;

3) Balneários (dimensão 20x10 m): dividido em duas zonas simétricas, (homens/mulheres) a estrutura de apoio oferece à já existente zona de desporto balneários e instalações sanitárias;

4) Centro de actividades fluviais (20x10 m): a última estrutura localiza-se no ponto mais perto do curso de água (rio Tejo), dando apoio a actividades que se possam realizar nesse âmbito (canoagem, pesca, etc). Contempla uma zona de balneários e uma armazém para arrumações de material variado.

4.3.6 Recuperação do edificado

O projecto de regeneração para a Ribeira de Santarém integra, em sua parte, a análise de um quarteirão que contém edifícios utilizados em diferentes funções como habitação ou armazéns. Grande parte destes, apresenta um estado obsoleto, sem qualquer utilização.

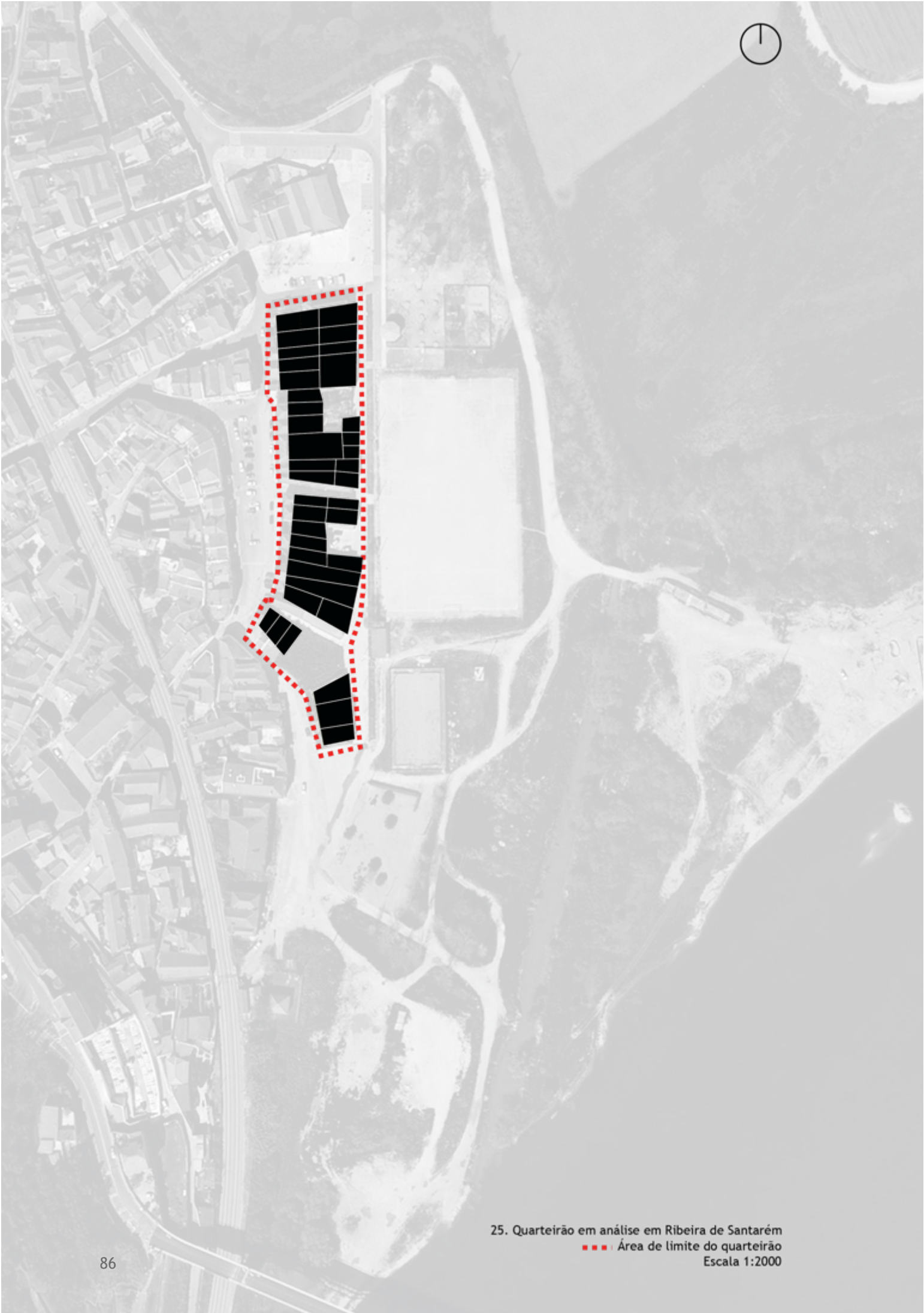
Assim, dentro de uma intervenção que passa por criar uma estratégia que possa mostrar uma opção de sustentabilidade do espaço a nível social, económico e arquitectónico, propõe-se a renovação e intervenção de um destes exemplos, funcionando com modelo a repetir.

Através de um levantamento fotográfico *in loco* e de uma avaliação do estado geral da edificação, foi possível chegar à conclusão que é urgente requalificar o edificado (consultar lista de desenhos).

A importância da requalificação do edificado assume um papel fundamental. Os edifícios, marcas de cultura e história do local, devem-se preservar, criando uma ligação temporal entre o passado e o presente.

A proposta passa então por integrar num destes edifícios sem uso actualmente, um serviço municipal (Departamento de Ordenamento da Câmara Municipal de Santarém¹⁷) que, através da sua localização procure criar na primeira instância um novo fluxo na zona, com a

¹⁷ A proposta surgiu em grande parte através de uma conversa com o Dr. Celso Braz, na discussão dos problemas e potencialidades, na resolução de uma estratégia para o espaço.



25. Quarteirão em análise em Ribeira de Santarém
■ ■ ■ Área de limite do quarteirão
Escala 1:2000

necessidade de uma deslocação a esta zona ribeirinha para assuntos relacionados com o departamento em questão.

A requalificação do edificado permite dar uma continuação ao que será feito no respectivo espaço público. Torna-se possível visualizar que este exemplo de recuperação pode desencadear outras requalificações.

A estrutura original foi mantida, as mudanças passam por criar novos espaços no seu interior, com as devidas divisões para o desempenho da sua função.

O edifício já constituído por dois pisos, integra um departamento dos serviços de ordenamento da cidade, localizado fora do centro histórico, facilitando o acesso na periferia do conjunto urbano de Santarém.

Programaticamente, o piso térreo destina-se ao atendimento ao público, sendo assim constituído por uma zona de recepção e de escritórios. Por sua vez, o primeiro piso contempla uma vertente mais privada, constituído por uma sala de reuniões, uma zona multifuncional e instalações sanitárias.

O conjunto final proposto passa assim, por tentar afirmar-se como uma zona de revitalização deste território. Através das estratégias impostas em cada acção no projecto, pretende-se assumir esta zona como uma nova centralidade, criando continuidades e recorrendo a novas infraestruturas e ofertas, com os principais objectivos de servir a comunidade. A longo prazo, pretende-se assim originar processos de crescimento tendencialmente sustentáveis, contemplando as potencialidades do lugar e tirando partido das suas características arquitectónicas e da sua proximidade com a frente de Rio.



26. Representação da proposta de projecto

Conclusões

O espaço público desempenha um papel fundamental nas cidades, nas suas vivências e na vida dos seus utilizadores.

O seu desenho revela-se assim de grande importância; consoante um bom ou mau desenho, os resultados podem variar grandemente, e os diferentes ambientes que transmitem podem ser bem ou mal sucedidos no meio urbano.

Assim, os novos espaços criados à escala de desenho urbano, requerem um imenso cuidado no seu desenvolvimento, visto o seu impacto enorme sobre a cidade. A organização correcta de cada elemento no meio urbano, torna-se vital na construção do conjunto urbano.

As frentes de água foram zonas que sofreram grandes mutações ao longo do tempo, mas que cada vez se assumem como espaços com grande potencial revitalizador do meio urbano, possuindo a vantagem paisagística da presença do elemento água.

Capazes de integrar multifuncionalidade, devem responder diretamente às necessidades emergentes,, nas respectivas cidades

No caso específico de Santarém, todo o potencial ribeirinho e de contacto com a água, deve ser visto como uma oportunidade, que pode desencadear em todos os aspectos, um crescimento urbano.

Se em diversas situações, a água é encarada como uma barreira ou obstáculo, num processo de regeneração urbana, ela deve ser considerada tudo menos isso. Podendo funcionar como elemento de ligação, a água pode constituir um prolongamento da cidade, afirmando ainda mais esta relação. As frentes de água apresentam-se assim como um grande desafio em processos de intervenção, representando espaços com enormes potenciais.

A intervenção em Ribeira de Santarém veio transmitir a potencialidade estratégica dos espaços de frente de água, e da influência que estes podem criar sobre o desenvolvimento urbano, para este exemplo, mas também para outros contextos.

Este tipo de projectos podem assim adquirir uma identidade própria, devido à sua localização, às características únicas e às suas espacialidades.

Únicos e diferentes, podem também deter um papel importante na integração da malha urbana, como ferramentas de reconexão não só arquitectónica e urbanística mas também - e fundamentalmente - social.

Para que estas operações possam ter sucesso será de grande importância promover a flexibilidade dos espaços que a integram - o facto de possibilitarem múltiplas apropriações - bem como a oferta de espaços multifuncionais, que possibilitem a afluência de populações diversas e de diversos extractos sociais e que combatam o isolamento que, em muitos casos, este tipo de núcleos tem vindo a ser votado.

Referências bibliográficas

ARANTES, O. ; VAINER, C. ; MARICATO, E. (2002). *A cidade do pensamento único*. Petrópolis: Editora Vozes.

BARATA, J. H. (1947). *Come de Médicis e o Ribatejo*. Coimbra.

BORJA, J. ; MUXI, Z. (2003). *El espacio público, ciudad e ciudadanía*. Barcelona: Electa.

BRANDÃO, P. (2002). *O Chão da Cidade: Guia de Avaliação do Design de Espaço Público*. Lisboa: Centro Português de Design.

BRUTTOMESSO, R. (1993). *Waterfronts: A new frontier for cities on Water*. Venice: International Center Cities on Water.

BRUTTOMESSO, R. (2001). *Complexity on the urban waterfront*. In Marshall,R. (ed) *Waterfronts in Post-Industrial Cities* . London and New York: Spon Press.

BUSQUETS, J. (1997). *Los Waterfronts de nuevo una prioridade urbanística*. Revista Mediterráneo n.º 10-11, 35-47

CHALINE, C.; VILAN, T. (1997). *La reconquête des waterfront: logique et enjeux de la régénération urbaine* . Revista Mediterráneo n.º 10-11, 21-35.

CORREIA, F.N.; CRUZ, J.B.; MARTINS, R.B.; LIBERATO, P.; MORBEY, L. (2000). *Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades* . Lisboa: Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território.

CUSTÓDIO,J.; MATA, L.; NAZARÉ, L (1996). *Santarém Cidade do Mundo Vol I*. Santarém: Câmara Municipal de Santarém.

DEL RIO, V. (2004) . *Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos*. Consultado em 2013.

Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/bases/texto091.asp>

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT, TRANSPORT AND THE REGIONS (DETR) (2000) . *By Design - Urban design in the planning system: towards better practice*. London: Department of the Environment, Transport and the Regions.

DIAS, F.S. (1999). *Tipologia de espaços urbanos* . Lisboa: Departamento de Administração Geral.

GEHL, J. ; GEMZOE, L. (2001). *New city spaces* . Copenhagen: The Danish Architectural Press.

GEHL, J. (2003), *Winning back the public Spaces*. Consultado em 2013 . Disponível em <http://www.publicspace.org/en/text-library/eng/a006-winning-back-the-public-spaces>

GUIMARÃES, F. J. (2006). *Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações* . Lisboa: Parquexpo.

LYCNH, K. (1999). *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70.

MAMBRO, D. A. (1993) . *Development of Boston Waterfront, in BRUTTOMESSO, R. (ed.) A new frontier for cities on water* . Venice: International Center Cities on Water.

MERLIN, P; CHOAY, F. (2010). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris: Presses Universitaires de France - PUF.

MEYER, H. (1999). *City and Port. Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam*. Utreque: International Books.

OCHOA, R. (2012). *Cidade e frente de água: papel articulador do espaço público*. Barcelona: Universitat de Barcelona.

OCHOA, R. (2013) . *Arte pública e articulação com a frente de água na cidade de Lisboa* . *On the waterfront*, Vol. 25, 57-83 . Consultado em Maio de 2013 . Disponível em <http://www.ub.edu/escult/Water/w-25/ochoa.pdf>

O MIRANTE (2012) . *Ribeira de Santarém continua à espera que lhe acudam* . 5 de Julho . Consultado em Julho de 2013 - Disponível em <http://semanal.omirante.pt/index.asp?idEdicao=555&id=84503&idSeccao=9333&Action=noticia>

O MIRANTE (2013). *A 'Veneza de Santarém' é uma aldeia em ruínas e Moiras Flores 'fugiu' sem cumprir uma das suas maiores promessas* . 9 de Maio . Consultado em Junho de 2013. Disponível em <http://semanal.omirante.pt/index.asp?idEdicao=599&id=91355&idSeccao=10290&Action=noticia>

PARDAL, S.; COSTA LOBO, M.; CORREIA, P.V.D. (2000). *Normas Urbanísticas* . Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa.

PPS - Project for Public Spaces, Consultado em Maio de 2013 - Disponível em: www.pps.org (23/03/2008)

PÚBLICO (2005). *Câmara de Santarém chega a acordo com Refer para variante na zona ribeirinha* . 26 de Agosto . Consultado em Setembro de 2013 . Disponível em <http://www.publico.pt/local/noticia/camara-de-santarem-chega-a-acordo-com-refer-para-variante-na-zona-ribeirinha-1231345>

PÚBLICO (2007). *Santarém quer investir cem milhões de euros na frente ribeirinha da cidade*. 3 de Outubro . Consultado em Setembro de 2013 - Disponível em <http://www.publico.pt/local/noticia/santarem-quer-investir-cem-milhoes-de-euros-na-frente-ribeirinha-da-cidade-1306444>

PÚBLICO (2011). *Santarém acredita na recuperação da zona ribeirinha* . 24 de Abril . Consultado em Agosto de 2013. Disponível em <http://publico.pt/local-lisboa/jornal/santarem-acredita-na-recuperacao-da-zona-ribeirinha-21916591#>

REMESAR, Antoni (2002). *The arts in urban development - waterfronts of art II*. Barcelona: Universitat de Barcelona.

ROBERTSON, R. (2003). *The three waves of globalisation: A history of a developing global consciousness*. London: Zed Books.

SEATTLE'S WATERFRONT DESIGN COLLABORATIVE (2010) . *Waterfronts: open spaces and interfaces of edges environments* . Seattle.

SHAW, B. (2001). *History at the water's edge*. In Marshall R. (ed), *Waterfronts in Post-industrial Cities*. London and New York: Spon Press.

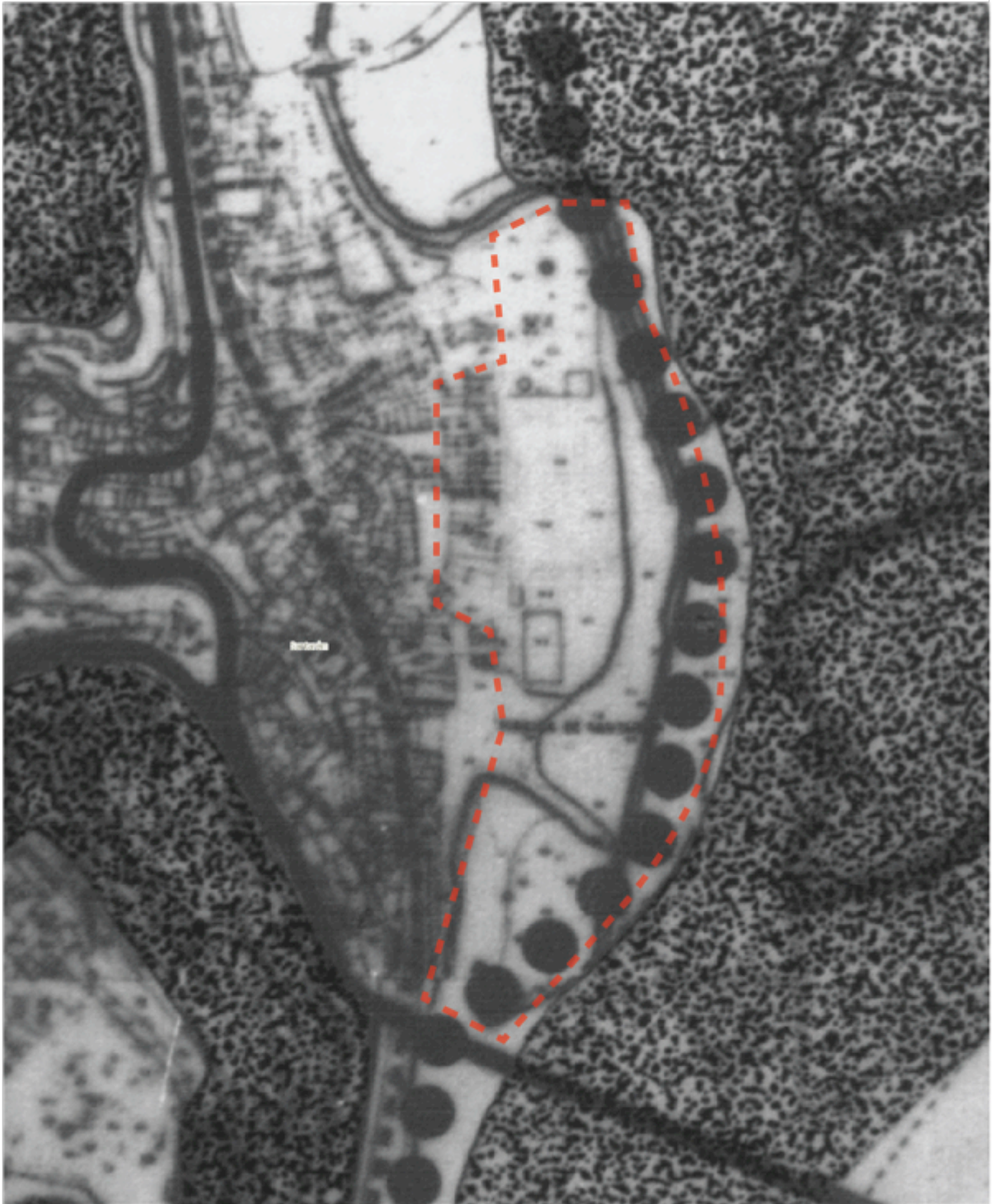
SIMS, M. (1991). *Sign Design: graphics, materials, techniques* . London: Thames & Hudson.

SMITH, H.; FERRARI, M.S.G. (2012). *Waterfront regeneration: experiences in city-building* . Oxford: Routledge.

VIEGAS, L.; BRANCO, M.; GRANDE, N. (1997). *Contexto, cenário e impactos das operações de reconversão urbana em "frentes de água"* . Revista Mediterrâneo n.º 10-11, 9-21.

Anexos

Anexo 1:
PDM - Planta de condicionantes



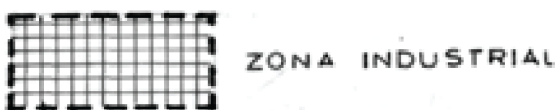
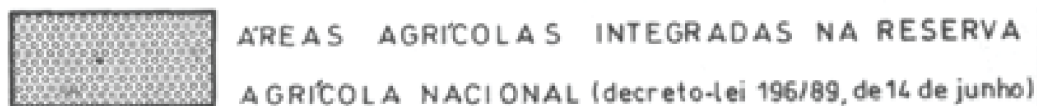
--- Área de intervenção

Escala 1:4000

Legenda:

■ PDM - Condicionantes (raster):

Planta da RAN Concelho





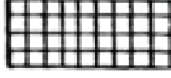





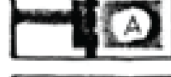




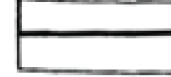






Planta da RAN Cidade















Planta da REN Cidade

LEGENDA








	PERÍMETRO FLORESTAL DE ALCANEDE	
	PARQUE NATURAL DAS SERRAS DE AIRE E CANDÉEIRO	
	ZONAS ARDIDAS	
	POSTO DE TRANSFORMAÇÃO	 INDÚSTRIA EXTRACTIVA
	CABOS DE ALIMENTAÇÃO DE BAIXA E ALTA TENSÃO	
	MARCOS GEODÉSICOS	
	MANCHAS FLORESTAIS COM OCUPAÇÃO SIGNIFICATIVA DE SOBREIROS	
	ZONA DE PROTECÇÃO DO HOSPITAL DISTRITAL DE SANTARÉM	
	ZONA DE SERVIDÃO MILITAR	
	CANAIS ADUTORES DO ALVIELA E CASTELO DO BODE	
REDE VIÁRIA		
	AUTOESTRADA DO NORTE	
	ESTRADAS NACIONAIS	
	ESTRADAS MUNICIPAIS E M. E CAMINHOS MUNICIPAIS C.M.	
	VIAS PROPOSTAS	
	REDE FERROVIÁRIA	
	LIMITES FREGUESIA	
	SUB-ESTAÇÕES ELÉCTRICAS	
		 MONUMENTO NACIONAL
		 IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO

-  LIXEIRA
-  AERODROMO (em licenciamento)
-  PERÍMETRO URBANO - D.L. 441/77 de 26/10
-  LIMITE DA ÁREA DE SERVIDÃO MILITAR
-  LIMITE DA ZONA ESPECIAL DE PROTECÇÃO A MONUMENTOS
-  POSTO DE TRANSFORMAÇÃO
-  CABO DE ALIMENTAÇÃO DE BAIXA E ALTA TENSÃO
-  SUBESTAÇÕES ELÉCTRICAS
-  EPAL
-  LIMITE DA ZONA DE PROTECÇÃO DO H.D.S.
-  LIMITE DA SUPERFÍCIE DE APROXIMAÇÃO E DESOBSTRUÇÃO DO HELIPORTO
-  ESPAÇO CANAL
| Ferroviário
| Rodoviário

Planta da REN Concelho

ÁREAS DA RESERVA ECOLÓGICA NACIONAL
CONTIDAS NO ÂMBITO DO DECRETO-LEI Nº 93/90, DE
19 DE MARÇO, COMPLEMENTADO PELO DECRETO-LEI
Nº 213/92, DE 12 DE OUTUBRO



-  ZONA INDUSTRIAL
-  LIMITE DE FREGUESIA
-  Limite do Parque Natural das Serras de Aires e Candeeiros
-  PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA ENVOLVENTE À VARIANTE À EN 114 - S.PEDRO/PORTELA DAS PADEIRAS
-  PLANO DE PORMENOR DA ZONA ENVOLVENTE À ESCOLA BÁSICA DO JARDIM DE BAIXO

Anexo 2
PDM - Planta de Ordenamento







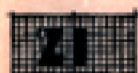


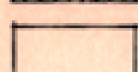








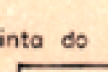
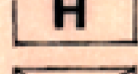
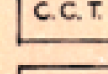

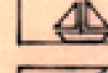
— — — Área de intervenção

Escala 1:4000

Legenda:

■ PDM - Ordenamento (raster):

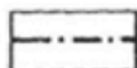
Planta de Ordenamento do Concelho

+++++	LIMITE DE FREGUESIA		
.....	PERÍMETROS URBANOS		
	ESPAÇOS URBANOS		AGLOMERADOS RURAIS
	ESPAÇOS URBANIZÁVEIS		ESPAÇOS VERDES DE ENQUADRAMENTO
	ESPAÇOS INDUSTRIAIS		
	ESPAÇOS PARA INDÚSTRIAS EXTRACTIVAS Pedreiras existentes		
	ESPAÇOS PARA INDÚSTRIAS EXTRACTIVAS (Espaços para expansão de exploração de pedreiras) e caulinos		O-Ornamentais C-Calçada CL-Caulinos
	ESPAÇOS AGROFLORESTAIS		
	ESPAÇOS AGROFLORESTAIS (integrados na RAN)		
	ESPAÇOS NATURAIS		
	ESPAÇOS CULTURAIS		
	ESPAÇOS CANAIS		
	UNIDADES OPERATIVAS DE PLANEAMENTO E GESTÃO UP1-Vale de Santarém UP2-Quinta do Gualdim UP3-Quinta das Martanas UP4-Quinta dos Anjos / Quinta do Poço		
	HOSPITAL DISTRITAL		C.C.T.-CENTRO Coordenador de transportes
	ETAR. EXISTENTE		DESPORTOS NÁUTICOS
	ETAR. PROPOSTA		RECREIO NÁUTICO
	ZONA DESPORTIVA		PARQUE DE CAMPISMO
-----	PARQUE NATURAL DAS SERRAS DE AIRES E CANDEEIROS		

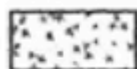
ESPAÇOS URBANOS



ÁREAS URBANAS CONSOLIDADAS - deteije planta 9.2

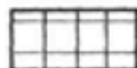


LIMITE DO CENTRO HISTÓRICO (ÁREAS URBANAS A PRESERVAR)

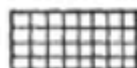


ESPAÇOS VERDES DE ENQUADRAMENTO

ESPAÇOS URBANIZÁVEIS



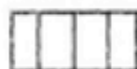
Z1 - ESPAÇOS HABITACIONAIS DE BAIXA DENSIDADE



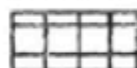
Z2 - ESPAÇOS HABITACIONAIS DE MÉDIA DENSIDADE



Z3 - ESPAÇOS HABITACIONAIS DE ALTA DENSIDADE



ZONA DE POVOAMENTO DISPERSO A ESTRUTURAR



ESPAÇOS PARA USO MISTO



ESPAÇOS VERDES URBANOS



ESPAÇOS VERDES URBANOS DE INTEGRAÇÃO PAISAGÍSTICA DE INFRAESTRUTURAS

ESPAÇOS INDUSTRIAIS



ESPAÇOS INDUSTRIAIS

ESPAÇOS DE EQUIPAMENTO



ÁREAS DE EQUIPAMENTO

C COMÉRCIO

CS COMÉRCIO E SERVIÇOS

CTT CENTRO COORDENADOR DE TRANSPORTES

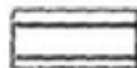
D DESPORTO

E ENSINO

▲ CAMPISMO

S SAÚDE

T TURISMO



C.N.E.M.A.

***** ÁREA DE SERVIÇO



ETAR



TRAÇADOS ALTERNATIVOS DO IP6



LIMITE DO PERÍMETRO URBANO



ESPAÇO CANAL (C.P.)

UP 4 QUINTA DOS ANJOS / QUINTA DO POÇO

 **LIMITE DO PERÍMETRO URBANO - D.L. 441/77 de 26/10**

 **LIMITE DO PERÍMETRO URBANO**

Z1 - ESPAÇOS HABITACIONAIS DE BAIXA DENSIDADE

Z2 - ESPAÇOS HABITACIONAIS DE MÉDIA DENSIDADE

Z3 - ESPAÇOS HABITACIONAIS DE ALTA DENSIDADE