LISBOA
UNIVERSIDADE DE LISBOA

FACULDADE DE ARQUITETURA
UNIVERSIDADE DE LISBOA

(RE) VIVER O NÚCLEO URBANO DE AGUALVA – CACÉM

Requalificação do Espaço Público na *Área de Reabilitação Urbana* (ARU) de Agualva e zona contígua

Inês Marques Neves Rocha Esteves

Projeto Final elaborado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura, especialização em Urbanismo

Orientação Científica:

Professora Doutora Filipa Serpa

Professor Doutor José Luís Crespo

Júri:

Presidente: Doutor Carlos Alberto Assunção Alho

Vogal: Doutor João Miguel Sousa Carvalho Ribeiro Silva Leite

DOCUMENTO DEFINITIVO

Lisboa, FA – ULisboa, Fevereiro, 2020

RESUMO

Ao longo dos anos surgiram diversas formas de "habitar" e ocupar as áreas periféricas. Desde uma paisagem urbana com pequenos aglomerados urbanos e marcadamente rurais até à cidade alargada densamente construída e povoada, a paisagem urbana mudou drasticamente.

Resultante de vários processos de transformação e como resposta ao rápido crescimento das cidades e ao aparecimento do automóvel surgiram novas infraestruturas viárias que vieram redefinir a paisagem e a organização do tecido urbano. As zonas periféricas tornaram-se descaracterizadas, desorganizadas e fragmentadas. Os espaços públicos, os recursos naturais e a mobilidade urbana activa ou colectiva passaram para segundo plano em prol da construção massiva de habitação e de infraestruturas viárias. Não correspondendo às necessidades da vida contemporânea, os espaços públicos tornaram-se nas áreas sobrantes dos loteamentos privados, pouco qualificadas e por muitas vezes resultando em simples vazios urbanos.

Neste quadro, torna-se importante refletir proactivamente sobre alguns dos IGT em vigor e definir novas linhas de ação. Estes têm um papel medidor e regulamentador para futuras transformações, promovendo territórios mais coesos, qualificados e competitivos. Todavia, são vários os desafios que se colocam nestes territórios, e a cidade de Agualva-Cacém não é exceção.

Não existem espaços de encontro qualificados (como Largos e Praças) ou espaços verdes que fomentem as relações interpessoais e como tal, torna-se necessário intervir no espaço público. Desta forma, através da Requalificação do espaço público no Núcleo Urbano de Agualva-Cacém como a mobilidade ativa com continuidades pedonais, clicáveis e viárias, numa estrutura verde e azul e na dimensão edificada, que alberga áreas de residência, comércio e serviços pretende-se contribuir para uma melhor qualidade de vida destes moradores e que assim possam (RE) VIVER o Espaço Público.

Palavras – Chave

Espaço Público | Fragmentação Urbana | Requalificação Urbana | Mobilidade | Recursos Naturais| Agualva-Cacém

ABSTRACT

Over the years, several ways to "inhabit" and occupy the peripheral areas have emerged.

From an urban landscape with small urban and markedly rural clusters to the densely built and populated city, the image of the landscape has changed dramatically.

Resulting from various transformation processes and in response to the rapid growth of cities and the appearance of the automobile emerged new road infrastructures that have redefined the landscape and the organization of urban fabric. Peripheral areas have become mischaracterized, disorganized and fragmented. Public spaces, natural resources and urban mobility have moved to the background in favor of the massive construction of housing and road infrastructure. Not corresponding to the needs of contemporary life, public spaces have become the remaining areas of private allotments, few and often result in simple urban voids.

In this context, it is important to proactively reflect on some of existing IGT and define new lines of action. These have a measuring and regulating role for future transformations, promoting more cohesive, qualifying and competitive territories. However, there are several challenges that arise in these territories. And the city of Agualva- Cacém is no exception.

There are no qualified meeting spaces (such as Largos and Squares) or green spaces that foster interpersonal relationships and as such, it is necessary to intervene in the public space. Thus, through the Requalification of the public space in the Urban Nucleus of Agualva-Cacém as active mobility with pedestrian, cycling and road continuities, in a green and blue structure and in the built dimension, which houses areas of residence, commerce and services is intended to contribute to a better quality of life these residents and that can thus (RE) LIVE the Public Space.

Key Words

Public Space | Urban Fragmentation | Urban Requalification | Mobility | Natural Resources | Agualva-Cacém

AGRADECIMENTOS

Aos meus orientadores, Professora Filipa Serpa e Professor José Luís Crespo, pelo apoio, disponibilidade e dedicação ao longo de todo o processo de investigação. Sem eles este RE (Viver) do espaço público não seria possível.

A todos os meus professores, colegas e amigos que me acompanharam durante este meu percurso.

À minha família, namorado e principalmente aos meus pais e irmão, um enorme obrigada. Por acreditarem sempre em mim e por tudo o que me ensinaram e proporcionaram até aos dias de hoje. São o meu apoio incondicional.

ÍNDICE GERAL

Resumo

Abstract

Agradecimentos

Índice geral

Índice de figuras

Índice de tabelas

Lista de acrónimos

1.Introdução

1.1 Tema e Justificação
1.2 Objetivos
1.3 Questões de Trabalho
1.4 Metodologia
1.5 Estrutura do Projeto Final de Mestrado

2. Construção do Urbano

2.1 Fragmentação versus Continuidade Urbana
2.2 Intervir no Espaço Público
2.3 Compreender a Acessibilidade e Mobilidade Urbana
2.4 A Importância dos Espaços Coletivos

3. O Caso de Agualva- Cacém

3.0 Processo de formação das áreas periféricas
3.1 Concelho de Sintra na Área Metropolitana
3.2 Evolução histórica do Concelho de Sintra
3.3 Análise do território Agualva-Cacém
3.4 Instrumentos de Gestão Territorial

4. Regeneração Urbana do Núcleo Agualva – Cacém

4.1 Leitura e diagnóstico urbano
4.2 Estratégia do Espaço Público
4.3 Proposta para a Lagoa dos 4 caminhos

5. Considerações Finais

Bibliografia

Anexos

Índice de Figuras

Figura 1 | Qualidade do Ambiente Físico 9
In Gehl, D. (2017). *A vida entre edifícios.* Lisboa: Tigre de Papel e Cicloficina dos Anjos.

Figura 2 | Projeto de Ligação de Equipamentos. O Curso de água como fio condutor, Copenhaga 9
In https://www.effekt.dk/cac

Figura 3 | Projeto de Ligação de Equipamentos. O Curso de Água como Fio Condutor, Copenhaga 10
In https://www.effekt.dk/cac

Figura 4 | Projeto Eixo Verde e Azul 15
In https://www.google.pt/search?q=eixo+verde+e+azul

Figura 5 | Parque Linear Ribeira das Jardas, Cacém 16
In http://clubeleituraesfd.blogspot.com/2016/05/a-cidade-do-cacem_23.html

Figura 6 | Hortas Urbanas, Carnide 17
In https://nit.pt/out-of-town/back-in-town/as-hortas-urbanas-continuam-a-invadir-lisboa

Figura 7 | Aplicação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável nos Países Europeus 20
In Kost, C., & Merforth, M. (2014). Urban Mobility Plans National Approaches and Local Practice.

Figura 8 | Shared Space em Woonerf, Holanda 21
In https://www.pinterest.it/pin/376332112607140260/

Figura 9 | Conjunto de Fotografias Woonerf, Holanda 21
In https://www.google.pt/search?q=SHARED+SPACE+EM+WOONERF,+HOLANDA

Figura 10 | Diferentes Apropriações de Ciclovias em meios Urbanos. Proposta para a Calçada da Carriche (Imagem à Esquerda) e Corredor Verde de Alcântara (Imagem à Direita), Lisboa 22
In https://www.google.pt/search?q=Vias+ciclopedonais+na+estrada&t

Figura 11 | Avenida 24 de Julho, Lisboa 24
In https://www.google.com/maps/place/Av.+24+de+Julho,+Lisboa/@38.7058805,-9.1566432,87a,35y,249.63h,47.06t/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0xd19349b0b961cdf:0x279db53e366e77d6!8m2!3d38.7049739!4d-9.1590687

Figura 12 | As Múltiplas Vias e Linha de Comboio na AV. 24 de Julho, Lisboa 24
In https://www.google.com/maps/place/Av.+24+de+Julho,+Lisboa/@38.7058805,-9.1566432,87a,35y,249.63h,47.06t/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0xd19349b0b961cdf:0x279db53e366e77d6!8m2!3d38.7049739!4d-9.1590687

Figura 13 | Extrato da Planta de Noli, 1748 26
In http://www.lib.berkeley.edu/EART/maps/nolli_06.jpg

Figura 14 | Conjunto de Fotografias do Mercado de Boqueria, Barcelona 27
Imagens da autora, 2019.

Figura 15 | Conjunto de Fotografias do Largo de S.Domingos, Lisboa 28
In https://i.pinimg.com/originals/14/51/ca/1451cae0ec6d36cfbbb3299d84757373.jpg e https://www.google.com/maps/@38.714971,-9.1390425,3a,75y,224.14h,87.56t/TXRW7eAVG7TZMt96zz_fcNUH4IVkyopP_%3Dw203-h100-k-no-pi-0-ya288.14905-ro0-fo100!7i8704!8i4352

Figura 16 | Conjunto de Fotografias da Proposta de novos Usos para os Canais de Haia, Holanda 31
In https://www.archdaily.com/925173/mvrdv-plus-local-community-propose-plans-for-lost-canals-in-the-hague/5d83ed24284dd13632000629-mvrdv-plus-local-community-propose-plans-for-lost-canals-

Figura 17 | Fotografia das Vivências nos canais de Haia, Holanda 31
In https://www.archdaily.com/925173/mvrdv-plus-local-community-propose-plans-for-lost-canals-in-the-hague/5d83ed24284dd13632000629-mvrdv-plus-local-community-propose-plans-for-lost-canals-in-the-hague-photo

Figura 18 | Perfis transversais ao canal de Haia, Holanda 32
In https://www.archdaily.com/925173/mvrdv-plus-local-community-propose-plans-for-lost-canals-in-the-hague/5d83ed24284dd13632000629-mvrdv-plus-local-community-propose-plans-for-lost-canals-in-the-hague-photo

Figura 19 | Área Metropolitana de Lisboa 35
Elaboração da autora a partir do Instituto Nacional de Estatística, 2019.

Figura 20 | Concelho de Sintra : Freguesias 36
Elaboração da autora a partir do Instituto Nacional de Estatística, 2019.

Figura 21 | Meio Urbano (Parque da Pena) VS Meio Construído (IC19) 37
In https://www.google.pt/search?biw=882&bih=592&tbm:
|https://www.impala.pt/noticias/atualidade/acidentes-ic19-transito-sintra-lisboa/

Figura 22 | Aglomerados Urbanos no Concelho de Sintra em 1940 37
Elaboração da autora, 2019.

Figura 23 | Extrato da Carta Militar da Ocupação de Agualva em 1940 38
In www.igeoe.pt/cartoteca/bibliopac/images/Folha8_F55.jpg

Figura 24 | Aglomerados Urbanos no Concelho de Sintra em 1960 38
Figura 25 | Extrato da Carta Militar da Ocupação de Agualva em 1962 39
In www.igeoe.pt/cartoteca/bibliopac/images/416_1962.jpg

Figura 26 | Aglomerados Urbanos no Concelho de Sintra em 1990 40
Figura 27 | Extrato da Carta Militar da Ocupação de Agualva em 1992 40
In www.igeoe.pt/cartoteca/bibliopac/images/416_1962.jpg

Figura 28 | Aglomerados Urbanos no Concelho de Sintra em 2009 41
Elaboração da autora

Figura 29 | SITUAÇÃO ATUAL DO FREGUESIA DE AGUALVA – MIRA SINTRA 42
Elaboração da autora

Figura 30 | Delimitação da área de Reabilitação Urbana e Áreas de Intervenção Prioritária .. 7
In Direção Municipal do Ambiente. (2015). *Programa Estratégico de Reabilitação Urbana de Agualva.* Sintra: Câmara Municipal de Sintra (CMS).

Figura 31 | Estruturação de Cintura Verde e das principais ligações de rede pedonal 9
In Direção Municipal do Ambiente. (2015). *Programa Estratégico de Reabilitação Urbana de Agualva.* Sintra: Câmara Municipal de Sintra (CMS).

Figura 32 | Conjunto de imagens da proposta do parque urbano 11
In Pereira, C. M., & Silva, P. A. (2019). *Proposta de Intervenção. Projeto Urbano para a Lagoa dos 4 caminhos.* Agualva: Junta de Freguesia Agualva - Mira Sintra .

Figura 33 | Localização do Projeto Urbano Lagoa dos 4 caminhos 11

In Pereira, C. M., & Silva, P. A. (2019). *Proposta de Intervenção. Projeto Urbano para a Lagoa dos 4 caminhos.* Agualva: Junta de Freguesia Agualva - Mira Sintra .

Figura 34 | Planta da Proposta do Projeto Urbano Lagoa dos 4 caminhos 12
In Pereira, C. M., & Silva, P. A. (2019). *Proposta de Intervenção. Projeto Urbano para a Lagoa dos 4 caminhos.* Agualva: Junta de Freguesia Agualva - Mira Sintra .

Figura 35 | Localização da Lagoa dos 4 caminhos e zona contígua 15
In Pereira, C. M., & Silva, P. A. (2019). *Proposta de Intervenção. Projeto Urbano para a Lagoa dos 4 caminhos.* Agualva: Junta de Freguesia Agualva - Mira Sintra .

Figura 36 | Enquadramento da Lagoa dos 4 caminhos no território de Agualva. Enquadramento A (imagem à esquerda) e Enquadramento B (imagem à direita) 17
Elaboração da autora

Figura 37 | Conceito orientador da estratégia urbana para o espaço público..... 17
Elaboração da autora

Figura 38 | Realidade da Ribeira das jardas (imagens à esquerda) vs Ribeira das Lopas (imagens à direita) 18
In https://www.google.pt/search?q=ribeira+das+jardas&sxsrf=ACYBGNTIT4se3r7gWLYPv7q8tCaeDJGeiA:cDUgQ_

Figura 39 | Mapa dos recursos Hídricos. Identificação da Ribeira das Jardas e das Lopas (curso de água em estudo)..... 19
Mapa da autora

Figura 40 | Mapa das áreas expectantes 20
Mapa da autora

Figura 41 | Mapa dos Usos do solo, segundo revisão do PDM..... 22
Elaboração da autora a partir de Santos, J. R. (2017). *Adapt:polis. Descodificar a fragmentação urbana infraestruturas, paisagem e projeto territorial para a Área Metropolitana de Lisboa .* Lisboa .

Figura 42 | Mapa de Restrições de Utilidade Pública, segundo revisão do PDM..... 22
Elaboração da autora a partir de Santos, J. R. (2017). *Adapt:polis. Descodificar a fragmentação urbana infraestruturas, paisagem e projeto territorial para a Área Metropolitana de Lisboa .* Lisboa .

Figura 43 | Equipamentos no território de Agualva - Mira Sintra..... 23
Elaboração da autora

Figura 44 | Cintura verde e as principais ligações de rede pedonal 24
In Direção Municipal do Ambiente. (2015). *Programa Estratégico de Reabilitação Urbana de Agualva.* Sintra: Câmara Municipal de Sintra (CMS).

Figura 45 | Proposta de continuação de rede ciclável 25
Imagem da autora

Figura 46 | Ruas automóveis sem saída # Continuidade Urbana 26
Elaboração da autora

Figura 47 | Ruas sem saída # Continuidade Urbana 27
Elaboração da autora

Figura 48 | Estacionamento indevido #Qualificação de espaço Público 27
Elaboração da autora

Figura 49 | Fotografias de estacionamento indevido # Qualificação de Espaço Público..... 28
Imagens da autora, 2019.

Figura 50 | Obstáculos Físicos ao percurso pedonal # Qualificação de Espaço Público 29
Elaboração da autora

Figura 51 | Mapa de Amarelos e Vermelhos com a inclusão da Ciclovia # Qualificação de Espaço Público 30
Elaboração da autora

Figura 52 | Áreas Expectantes # Estrutura Verde e Azul. Enquadramento A 31
Elaboração da autora

Figura 53 | Áreas expectantes # Estrutura Verde e Azul. Enquadramento B 32
Elaboração da autora

Figura 54 | Fotografias de Áreas Expectantes # Estrutura Verde e Azul. Enquadramento B 32
Elaboração da autora

Figura 55 | Proposta de espaços verdes estruturantes # Estrutura Verde e Azul. Enquadramento A 33
Elaboração da autora

Figura 56 |Proposta de Ligações de espaços verdes estruturantes # Estrutura Verde e Azul. Enquadramento B 34
Elaboração da autora

Figura 57 | Dimensão Edificada # Escala Urbana. Enquadramento A 35
Elaboração da autora

Figura 58 | Conjunto de Fotografias da Dimensão Edificada # Escala Urbana 35
Elaboração da autora

Figura 59 | Dimensão Edificada # Escala Urbana. Enquadramento B 36
Elaboração da autora

Figura 60 | Proposta Edificada pela Junta de Freguesia de Agualva - Mira Sintra (vista da Av. Santa Maria) 37
In Pereira, C. M., & Silva, P. A. (2019). *Proposta de Intervenção. Projeto Urbano para a Lagoa dos 4 caminhos.* Agualva: Junta de Freguesia Agualva - Mira Sintra .

Figura 61 | Proposta de edificado # Escala Urbana. Enquadramento A 37
Elaboração da autora

Figura 62 | Edifícios Públicos # Qualificação do Espaço Público. Enquadramento A 38
Figura 63 | Conjunto de Fotografias de Edifícios Públicos #Qualificação do Espaço Público 39
Elaboração da autora

Figura 64 | Edifícios Públicos # Qualificação do Espaço Público. Enquadramento B 39
Elaboração da autora

Índice de Tabelas e Quadros

Tabela 1 | Indivíduos Residentes no Concelho de Sintra 43
Tabela 2 | Distribuição por faixas etárias e género 44
Tabela 3 | População residente e presente 44
Tabela 4 | Tipologias de Intervenção do Programa Polis 3
Tabela 5 | Eixos Estratégicos do PDM 4
Tabela 6 | Objetivos do PDM 5
Tabela 7 | Usos do solo segundo o pdm 5
Tabela 8 | Ações a serem aplicados no projeto de espaço público 13

Quadro 1 | Tipologias do Espaço Público 12
Quadro 2 | Objetivos dos Planos de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável 20
Quadro 3 | Objetivos da Regeneração Urbana 30
Quadro 4 | Eixos estratégicos e objetivos a desenvolver 8

1. Introdução

1.1 Tema e justificação

A presente proposta para o Projeto Final de Mestrado pretende dar continuidade ao trabalho realizado na unidade curricular de Laboratório de Projeto VI.

A área a ser considerada denomina-se Agualva-Cacém, no concelho de Sintra e insere-se na Área Metropolitana de Lisboa.

Ao longo dos anos foram várias as transformações urbanas deste território. Esta ocupação urbana começou por surgir associada ao aparecimento de diversas quintas tais como, Quinta da Barroca e Quinta da Fidalga com uma população de apenas 450 habitantes. E, ao longo dos anos, impulsionada pela implantação do caminho de ferro (1887) e da rede viária, a criação de infraestruturas como o IC19, Agualva-Cacém teve um grande desenvolvimento quer a nível económico como social. As novas urbanizações surgiram sem qualquer planeamento prévio e deste modo, os espaços públicos tornaram-se nas "áreas sobrantes das zonas privadas", pouco qualificadas e por diversas vezes resultando em inúmeros vazios urbanos.

Desde modo, considerando que Agualva-Cacém surgiu como "cidade dormitório" (maioritariamente dos seus moradores trabalhavam na zona de Lisboa) nestes últimos anos a apropriação do espaço público começou a ganhar mais relevância e surgiram algumas atividades comerciais e de serviços numa malha urbana fragmentada. No entanto, estas continuam a ser escassas e insatisfatórias quer a nível quantitativo como qualitativo. Da mesma forma questões relacionadas com a mobilidade e as redes de acessibilidade mostram insuficiências de capacidade e qualidade.

Como tal, torna-se necessário repensar este espaço tentado proporcionar aos moradores e visitantes áreas e equipamentos qualificados para que possam voltar a viver os espaços públicos.

1.2 Objetivos

Agualva-Cacém é uma área bastante densa do ponto de vista urbanístico, realidade que não se verifica no núcleo urbano mais antigo. Impulsionada pela rede viária e pela implantação férrea, este núcleo urbano surgiu sem um planeamento prévio assim como o espaço coletivo.

Deste modo, considerando o atual território, torna-se necessário repensar de que forma o espaço público pode voltar a ser o ponto de encontro de todos com um caráter multifacetado. Esta estratégia visa melhorar a identidade urbana de Agualva-Cacém, melhorar a base económica (como a restauração, o comércio e serviços), promover uma melhoria na qualidade de vida dos cidadãos e fomentar as relações interpessoais.

Como tal, será necessário abordar conceitos/temas como o espaço público, a fragmentação do território – as suas causas e consequências; mobilidade e acessibilidade – tendo em conta que o território é muito acidentado e que a população no nosso país é cada vez mais envelhecida;

Assim, o Projeto Final de Mestrado tem como objetivo geral a qualificação do espaço público, entendendo-o como promotor de uma melhoria da qualidade de vida dos seus utilizadores:

Promover um espaço público qualificado;

Como resposta ao rápido crescimento da cidade e do aparecimento do automóvel surgiram novas infraestruturas viárias, como é o caso da A16, o IC19 e a estação ferroviário de Agualva-Cacém. Infra-estruturas planeadas e construídas que definem a paisagem e a organização da malha urbana desta área.

Todavia, o mesmo não se pode dizer com os espaços públicos. Sem qualquer planeamento os espaços públicos no território da Área de Reabilitação Urbana (ARU) de Agualva-Cacém não respondem às necessidades da vida citadina contemporânea. Resultam apenas dos vazios que medeiam os blocos habitacionais.

Não existem espaços de encontro qualificados (como Largos e Praças) ou espaços verdes que fomentem as relações interpessoais e como tal, torna-se necessário intervir no espaço público que contribuirá para uma melhor qualidade de vida destes moradores.

São ainda objetivos específicos:

a) Qualificar o espaço público através da instalação de equipamentos;

Com base no estudo do uso do solo da área de reabilitação urbana, para requalificar o espaço público é necessário desenvolver novos equipamentos que reforcem as relações interpessoais e a base económica. Integrado nas áreas residências estes novos equipamentos são geradores de dinâmicas sociais e à semelhança dos espaços públicos urbanos podem promover as relações sociais.

> *A qualificação do espaço público é uma tarefa fundamental para torna a Cidade mais amigável para quem vive, trabalha e visita*. CML (2012, p. 30).

b) Qualificar os percursos pedonais pensando numa componente intergeracional da população;

Observando a atual situação do lugar de estudo, o aumento da população urbana e as preocupações ecológicas da poluição, torna-se primordial desenvolver uma nova estratégia de mobilidade que acompanhe todas estas transformações e as diferentes faixas etárias. Incidindo nos mais jovens, pretende-se promover em sítios cirúrgicos uma rede de bicicletas partilhadas que vá para além do núcleo antigo de Agualva, à semelhança do que já acontece em Lisboa nas Avenidas Novas.

E, mais direcionado para uma população mais idosa ou até de mobilidade condicionada promover pavimentos e percursos adequados, uma vez que o terreno é muito acidentado.

c) Conectar os percursos/áreas pedonais e diferentes espaços e edifícios públicos

A solução passa por conectar espaços públicos e percursos de natureza pedonal, promovendo a construção de um funcionamento em rede e de uma mobilidade ativa eficaz. Desta maneira e de forma natural as pessoas começam a abdicar dos veículos automóveis e os percursos pedonais tornam-se numa ferramenta essencial na consolidação e expansão do espaço público.

Os percursos pedonais são um ótimo instrumento de criação de vetores de expansão urbana, uma ferramenta para a consolidação dos espaços públicos, influenciando diretamente a qualidade das

*cidades e devem ser pensados como algo fulcral na dinamização e reabilitação urbana.*Nordeste (2017, p. 14).

d) Qualificar os recursos naturais existentes, nomeadamente a linha de água da Ribeira ....

Através da qualificação da Ribeira, pretende-se valorizar e explorar de forma sustentável os recursos naturais existentes no território. De forma planeada e estruturada pretende-se integrar este ecossistema no espaço público urbano e potencializar um local que até então estava esquecido, com diversas atividades de estadia e lazer. Estes objetivos visam a promover um equilíbrio ambiental, quer ao nível da temperatura urbana ou poluição, como a promover espaços de convívio qualificados e a melhorar a qualidade de vida dos moradores/visitantes.

1.3 Questões de trabalho/ hipóteses

a) De que maneira a falta de planeamento urbano influenciou a maneira de viver na cidade?
b) Como adequar os percursos pedonais de modo a servir os moradores e a potenciar vivências urbanas? Como por exemplo, da Avenida dos Bons Amigos até à Praça da República (Quinta da Fidalga).
c) Que barreiras físicas e psicológicas existem nos espaços públicos? E que soluções urbanísticas podem facilitar/promover a utilização do espaço público?
d) Quais os equipamentos mais adequados para a Agualva-Cacém
e) Qual o papel da linha de água na qualificação urbana?"

Hipóteses de trabalho:

Tendo em conta o território em estudo pode-se concluir que a fragmentação espacial, as descontinuidades e as carências de espaço público definem o modo de viver o espaço urbano desta zona. O espaço público, que deveria ser um ponto de encontro, resulta apenas dos vazios que surgiram entre os complexos habitacionais.

Outra das carências existentes é a insuficiência das redes de acessibilidade que ligam Lisboa a Sintra, face ao crescente aumento da procura, decorrente da proximidade e do preço da habitação mais baixo.

Como resposta a estas problemáticas colocam-se hipóteses de escala metropolitana, sobre o corredor Lisboa-Sintra, pensando nas dificuldades e insuficiências das redes de acessibilidade e transporte. No âmbito mais local, promove-se um questionamento sobre a ligação de polos como Mira-Sintra, Agualva-Cacém e Massamá, pensando sobre a necessidade de um sistema de espaços públicos qualificados, e articuladores de pré-existências e de áreas de interesse patrimonial.

Assim, pretende-se utilizar estrategicamente os diversos vazios urbanos, e mais concretamente na Área de Reabilitação Urbana de Agualva, que surgem como uma oportunidade para reconversão urbana, em consonância com os objectivos do município.

Outra das hipóteses de trabalho, remete-nos para o melhoramento da atual malha urbana que visa promover as continuidades pedonais e viárias da respetiva área articulando com as pré-existências, elementos de interesse patrimonial e futuros equipamentos.

1.4 Metodologia

A metodologia prende-se, numa primeira fase, com a recolha e análise de alguns documentos iconográficos e teóricos assim como a observação e análise "in loco" com registo fotográfico. Pretende-se nesta fase conseguir compreender melhor o território em três vertentes: morfologicamente, socialmente e economicamente. Este processo torna-se essencial para a definição de conceitos, que servirão de base para o desenvolvimento do Projeto Final de Mestrado.

Os documentos recolhidos serão cartografias, material icnográfico, planos, programas e projetos urbanos assim como dados estatísticos (INE).

Numa segunda fase, tendo como base os elementos recolhidos na etapa anterior, propõe-se obter conhecimento teórico e aplicado mais aprofundado e mais sustentado. Pretende-se recolher e analisar projetos de referência (nacionais e internacionais), recolha e leitura de bibliografia e elaborar fichas de leitura.

A terceira fase consiste na elaboração de desenhos que apresentem as conclusões alcançadas nas etapas anteriores. Pretende-se desenvolver um programa base, uma proposta urbana, uma proposta projetual e desenvolver uma proposta de projeto.

Por fim, a última fase consiste na organização do documento escrito final, uma vez que este documento ao longo de todo o processo acompanha todas as mudanças projetuais e na elaboração das peças desenhadas da proposta final.

1.5 Estrutura do Projeto Final de Mestrado

Como forma de organizar e apresentar o Projeto final estruturou-se o trabalho em cinco capítulos: 1. Introdução; 2. Construção do Urbano; 3. Caso de Estudo: Agualva-Cacém; 4. Estratégia Urbana de Integração da Lagoa dos 4 caminhos e por fim 5. Considerações Finais.

No primeiro capítulo do trabalho pretende-se fazer um breve enquadramento da área em estudo e do tema abordado. Para tal, sistematizaram-se em 1.1 Tema e justificação; 1.2 Objetivos; 1.3 Questões de trabalho/hipóteses; 1.4 Metodologia e 1.5 Estrutura do Projeto Final de Mestrado.

No segundo capítulo através da dimensão da construção do urbano pretende-se abordar temas como A 2.1 Fragmentação versus Continuidade Urbana, 2.2 Intervir no Espaço Público, 2.3 Compreender a Acessibilidade e Mobilidade Urbana e 2.4 A Importância dos Espaços Coletivos. Desta forma e através de conceitos como os recursos naturais, a mobilidade sustentável, diversidade urbana e regeneração urbana pretende-se Requalificar o Espaço Público.

O terceiro capítulo é referente ao Caso de estudo: Agualva-Cacém, em Sintra.

Fazendo primeiramente um enquadramento do Concelho de Sintra na Área Metropolitana de Lisboa pretende-se abordar a evolução histórica do concelho de Sintra, analisar o território de Agualva-Cacém e através de um conjunto de Instrumentos de Gestão Territorial julga-se importante refletir e aplicar alguns dos métodos/ideias destes planos no projeto atual de requalificação urbana.

No quarto capítulo abordar-se- a Estratégia Urbana da Lagoa dos 4 Caminhos através da 4.1 Leitura e diagnóstico urbano; 4.2 Escala estratégica territorial, mobilidade ativa como elemento estruturante; 4.3 Continuidades Viárias e Pedonais; 4.4 Estrutura Verde e Azul como elemento de Requalificação do Espaço Público; 4.5Escala Urbana (Dimensão Edificada) e 4.6 Comércio e Serviços.

Por fim, no último capítulo são expressas as considerações finais do trabalho que concretizam os objetivos definidos no primeiro capítulo.

2. Construção do Urbano

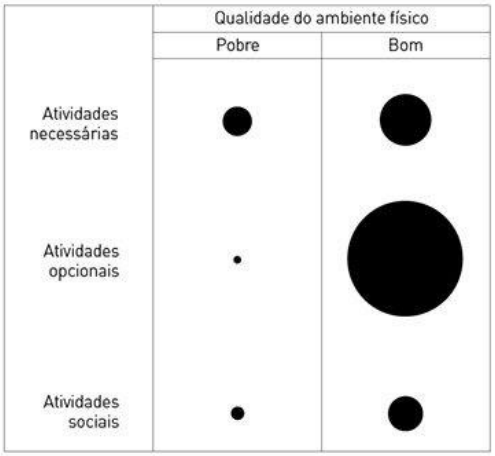
2.1 Fragmentação *versus* continuidade urbana

São várias as *layers* dos processos de urbanização sendo, uma das mais marcantes as redes infraestruturais. Estas têm um forte impacto na paisagem citadina e na paisagem metropolitana. Com maior intensidade nas áreas periféricas sacrificaram-se zonas de circulação pedonal, praças e parques para que o automóvel ganhasse espaço na vida quotidiana das populações.

Como resposta ao rápido crescimento das cidades e do aparecimento do automóvel durante muitos anos deu-se primazia ao desenvolvimento e planeamento de infraestruturas assim como de espaços destinados ao estacionamento.

Como tal, este processo originou uma fragmentação e descontinuidade da estrutura urbana e dos núcleos urbanos mais compactos. Houve um crescimento ilimitado das cidades que vieram a descaracterizar os espaços urbanos.

Outra das consequências deste crescimento intenso remete-nos para as áreas não edificadas e eventualmente destinadas aos espaços públicos. Estes resultavam apenas dos vazios que surgiam entre os blocos habitacionais. Existiam pontualmente espaços de encontro. Como refere (Portas & Travasso, 2003, p. 187) (…) *fragmentos porque se trata de espaços isolados que não surgem como parte de um sistema contínuo e que não estabelecem qualquer relação direta com o edificado, ou que não são sequer claramente conformados com limites definidos; fragmentos também porque não reúnem as múltiplas características que nos habituámos a associar aos espaços públicos e por isso parecem corresponder apenas parcialmente à ideia de espaço público.*



Deste modo, esta fragmentação do espaço público veio enfraquecer o sentido de cidade como um "todo". Sendo o espaço público um elemento urbano estruturante, que possibilita a existência da vida coletiva, a inexistência destes espaços influencia negativamente a qualidade de vida dos seus habitantes. E, indo ao encontro da opinião defendida por (Gehl, 2017) , é possível verificar na figura em baixo que quanto mais pobre for o ambiente físico menos atividades exteriores esse espaço gera.

FIGURA 1 | QUALIDADE DO AMBIENTE FÍSICO

FONTE: GEHL (2017, P.11)

Com vista a terminar com este paradigma da fragmentação surgem projetos que promovem dar continuidades urbanas e usos diversificados aos terrenos. Até então eram áreas expectantes, como é o caso do exemplo em Copenhaga.



FIGURA 2 | PROJETO DE LIGAÇÃO DE EQUIPAMENTOS. O CURSO DE ÁGUA COMO FIO CONDUTOR, COPENHAGA

Fonte: https://www.effekt.dk/cac



FIGURA 3 | PROJETO DE LIGAÇÃO DE EQUIPAMENTOS. O CURSO DE ÁGUA COMO FIO CONDUTOR, COPENHAGA

Fonte: https://www.effekt.dk/cac

Neste projeto Gro Nørrebro propõe um modelo continuo de novos espaços urbanos arborizados que de uma maneira dinâmica e através de um estreito canal de água ligam edifícios singulares. Através destes novos espaços urbanos o autor confere uma nova identidade à área e promove espaços de potencial vida urbana. Esta tendência, aliada a um contexto de regeneração urbana e uma mentalidade/geração que cada vez mais usufrui dos espaços públicos, veio a tornar espaços que até outrora eram obsoletos em espaços integrantes e geradores de vivências na malha urbana. Como sugere (Ascher , 2010, p. 61) (…) *numa trintena de anos as evoluções foram consideráveis nas práticas quotidianas dos citadinos, nas formas das cidades, nos meios, motivos, lugares e horas de deslocações, nas comunicações e nas trocas, nos equipamentos públicos e nos serviços, na tipologia dos lugares urbanos, nas atitudes em relação à natureza e ao património.*

2.2 Intervir no Espaço Público

Como sugere (Brandão & Brandão , O lugar de todos. Interpretar o Espaço Público Urbano, 2019, p. 7) *O Espaço público é origem da urbanidade e, se por isso ele adquire complexidades, interpretá-lo sem as ter em consideração é reduzir os seus significados.* Como tal, para uma interpretação do Espaço público torna-se necessário estudá-lo em diferentes vertentes. Tais como, as Tipologias de Espaço Público, Requalificação do espaço Público, a Importância do Espaço Público enquanto elemento qualificador/orientador da cidade e a Água e os Espaços Verdes como elementos de requalificação.

2.2.1 Tipologias do Espaço Público

No século XVII, o espaço público começa a ganhar importância e a ser utilizado para debate de opiniões e de contestação. Começa a ganhar novos significados, quer a nível de forma como conceptual. Integrados numa malha urbana fragmentada tendem a proporcionar diferentes vivências, preocupações sustentáveis e bem-estar social que outrora não existia. Promovem as relações sociais, sendo lugares de encontro.

Posto isto, ainda no conceito de espaço público torna-se importante mencionar as suas tipologias urbanas. Considerou-se 15 tipologias organizadas em por 6 referências estruturais tais como, traçado, paisagem, deslocação, memória, economia, espaço gerado. Como é possível identificar no Quadro

Tipologias de Espaço Público			
a. Espaços – traçado		Encontro Circulação	1. Largos, Praças 2. Ruas, avenidas
b. Espaços - ´ paisagem`		Lazer – natureza Contemplação	3. Jardins, parques 4. Miradouros, panoramas
c. Espaços – deslocação		Transporte Canal Estacionamento	5. Estações, paragens, interfaces 6. Vias férreas, auto-estradas 7. ´Parking´, silos
d. Espaços – memória		Saudade Arqueologia Memoriais	8. Cemitérios 9. Industrial, agrícola, serviços 10. Espaços monumentais
e. Espaços comercias		Semi-interiores Semi-exteriores	11. Mercados, centros comerciais, arcadas 12. Mercado levante, quiosques, toldos
f. Espaços gerados		Por edifícios Por equipamentos Por sistemas	13. Adro, passagem, galeria,pátio 14. Culturais, desportivos, religiosos, infantis 15. Iluminação, mobiliário, comunicação, arte

QUADRO 1 | TIPOLOGIAS DO ESPAÇO PÚBLICO

Fonte: Elaboração própria a partir de A identidade dos Lugares e a sua representação coletiva (2007, p. 19)

Por fim, através do ponto de vista de Brandão (2007), apercebemo-nos que é possível "catalogar" os diferentes tipos de espaço público em tipologias funcionais, porém, na conceção do espaço público isso já não é possível. O espaço público deve oferecer um espaço de qualidade e multifuncionalidade. E essa unidade de cada cidade só é garantida quando existe a articulação destes espaços. Como sugere Coelho (2015, p. 85) *A sua evolução tem variado entre a adaptação do lugar à contemporaneidade procurando conservar as suas*

características históricas e a introdução de novos processos e métodos de atuação, na qual o espaço público é considerado como elemento urbano agregador do todo.

2.2.2 Requalificação do espaço público

O espaço público pedonal durante os anos de maior intensidade de urbanização metropolitana, nomeadamente entre a década de 60 até aos anos 90, foi esquecido dando-se primazia à construção de infraestruturas para o veículo automóvel. Os espaços públicos existiam pontualmente e não era reconhecida a sua importância na qualidade de vida dos habitantes. Porém, nestes últimos anos temos assistido a uma verdadeira transformação na maneira de pensar e projetar o Espaço Público, tornando-se num espaço estruturante e medidor da vida coletiva nas cidades. Neste contexto, e decorrentes de múltiplos atores, preocupações e objetivos surgiu o conceito de Requalificação Urbana.

> *O conceito de requalificação urbana abrange as alterações, desenvolvidas de forma integrada, das características de uma área urbana que está em transição devido a um processo de declínio. Inclui aspetos de carácter económico, social, ambiental e físico*. (Moreira , 2007, p. 120)

Tal como defende o autor a requalificação urbana, que envolve diversas ações como a construção e recuperação de equipamentos, melhorias na acessibilidade ou na valorização do espaço público, passou a ser um eixo de intervenção prioritário no planeamento urbano. Começaram a aparecer mais espaços qualificados quer ao nível da estética quer ao nível funcional. Este novo paradigma provocou uma mudança física na paisagem e na maneira das populações viverem os espaços públicos.

2.2.3 A importância do espaço público enquanto elemento qualificador/orientador da cidade

> *Parece pois ser unânime a ideia de que os espaços públicos de qualidade podem ajudar as cidades a criar a manter locais de forte centralidade, qualidade ambiental, competitividade económica e sentido de cidadania.* (Silva , 2012, p. 54)

Nas últimas décadas o espaço público ganhou cada vez mais relevância no planeamento das cidades e são inúmeras as questões/metodologias que se levantaram sobre o modo de intervir no espaço público. De uma grande complexidade, diversidade,

multidisciplinaridade e multidimensionalidade estes espaços assumiram uma identidade própria. O espaço público deixou de ser o espaço entre edifícios para ganhar destaque no tecido urbano. Recuperou um papel antigo de centro das vivências, deslocações, trocas de bens comerciais. Como sugere Dias Coelho (2013, p.85), (…) *o espaço público assume um papel importante na dinamização das vivências locais*. Tornou-se no elemento integrador e orientador do tecido urbano. Como refere Pedro Brandão o Espaço Público agrega a dimensão físico-especial, sociocultural, representativa de uma sociedade,

Onde o poder se tona visível, onde a sociedade tem melhor oportunidade de se expressar, e é também nele que o simbolismo coletivo se materializa. (Seixas , 2015, p. 26)

2.2.4 A água como elemento de requalificação no espaço público

O ser humano privilegiou desde sempre os lugares onde existisse água, em quantidade e qualidade suficientes, para a sua fixação. As zonas ribeirinhas representavam uma riqueza extraordinária ao nível dos solos férteis para a agricultura, da disponibilidade de água potável para alimento e rega, de temperaturas mais amenas, favorecendo a ocorrência e "residência" de mamíferos, aves e peixes, igualmente importantes como recursos naturais. Foi nestes ambientes privilegiados que o homem edificou as primeiras povoações, a partir das quais se formaram as primeiras civilizações. (Saraiva , 1999, p. 49)

À semelhança do autor considera-se que inicialmente um dos fatores predominantes para a fixação do homem em determinado território era a existência ou não de recursos naturais como a água. Com o crescimento ilimitado das cidades, marcada pela construção de habitações e áreas industriais, os cursos de água foram-se degradando ou até mesmo tapados. Porém, com o surgimento de preocupação constante pela requalificação do espaço público surgiu este novo paradigma de desenvolvimento sustentável com a requalificação das zonas ribeirinhas ou cursos de água. Este novo modelo valorizava o património natural e através da recuperação dos cursos de água requalificava os usos tradicionais existentes e introduzia novos.

Um exemplo desta nova tendência surge-nos a partir do projeto Eixo Verde e Azul. Este projeto abrange várias freguesias e pretende criar um corredor ecológico e de mobilidade suave ao longo do rio Jamor. Este eixo tem início no Parque da Serra da Carregueira e desenvolve-se ao longo de um percurso de 16 km até Caxias. Tem como principal objetivo a requalificação da bacia hidrográfica do Jamor através da regeneração do espaço público.

Propõe uma estratégia apoiada numa grande interação entre o percurso de água principal, a natureza e as pessoas (mobilidade suave).

Ao longo deste percurso também é possível verificar a intenção de ligação deste eixo com o património arquitetónico, como o Paço Real de Belas, aquedutos, o Palácio Nacional de Queluz, entre outros.



FIGURA 4 | PROJETO EIXO VERDE E AZUL

Fonte: https://www.google.pt/search?q=eixo+verde+e+azul



FIGURA 5 | PARQUE LINEAR RIBEIRA DAS JARDAS, CACÉM

Fonte: http://clubeleituraesfd.blogspot.com/2016/05/a-cidade-do-cacem_23.html

Outro exemplo de um potencial corredor ecológico estruturante no tecido urbano é o Parque Linear da Ribeira das Jardas, no Cacém. Integrado no programa Polis, esta nova abordagem ao curso de água confere uma nova organização do espaço público, potenciando diversas zonas de lazer e equipamentos públicos. Em suma, é possível concluir que a presença de água, nas suas variadas formas, no meio urbano devidamente introduzido e explorado torna o território num lugar único de vivências e ecologicamente sustentável.

2.2.5 Os espaços verdes como elementos de requalificação no espaço público

Os espaços verdes acompanham a paisagem urbana desde sempre, porém, têm desempenhado um papel secundário na definição do tecido urbano. Por diversas vezes foram sacrificados em prol da construção edificada. Contudo, esta atitude tem vindo a ser alterada na última década. Os espaços verdes têm-se tornado parte integrante das cidades.

Como defende (Carneiro , 2015, p. 2) *Em menos de uma dezena de anos Lisboa passou de uma cidade pouco amiga dos espaços verdes e de fruição ao ar livre - com jardins e miradouros degradados (e alguns até encerrados), de costas voltadas para o rio, sujeita ao imperativo do automóvel, com poucos percursos pedonais ou cicláveis, parques infantis decadentes e quase total ausência de equipamentos públicos para manutenção da forma física dos cidadãos - para se tornar uma cidade onde é bom sair de casa e encontrar espaços públicos requalificados, com uma generosa oferta de atividades de lazer.*

São muitas as vantagens de espaços verdes em meio urbano. A nível ambiental, têm como função de regular e controlar os efeitos adversos da intensificação da edificação como a regulação de temperatura. No âmbito social, promovem a saúde e bem-estar da população citadina. Proporcionam espaços de lazer e atividades de interação com a natureza.

À semelhança da importância da água no espaço público, os espaços verdes proporcionam o desenvolvimento de diversas atividades lúdicas assim como de equilíbrio da temperatura e qualidade do ar da maior importância para as populações e para o ambiente urbano. Associado a esta presença de espaços verdes na requalificação do espaço público, e cada vez com mais presença nas freguesias, surge o novo paradigma das hortas urbanas como espaços verdes de actividade e produção, lazer e qualificação urbana. Promovendo uma cidade mais sustentável e com um cariz social e ambiental, esta nova tendência está cada vez mais presente na vida citadina.

São exemplos disso a horta de Carnide (Figura 6), a 200m do centro Comercial Colombo, O Parque da Quinta da Granja, perto da estrada de Benfica, Horta de Telheiras, Parque Hortícola de Carnide, Parque Hortícola dos Olivais e os Jardins de Campolide, entre outros. De ressalvar, que ainda estão previstos mais na zona de Lisboa como no Parque Bem Saúde, Quinta da Paz e Telheiras, assim como Almada e Oeiras.



FIGURA 6 | HORTAS URBANAS, CARNIDE

Fonte: https://nit.pt/out-of-town/back-in-town/as-hortas-urbanas-continuam-a-invadir-lisboa

Como defende Telles (2003, p.334) in: As cidades inteligentes segundo Gonçalo Ribeiro Telles (2019), *O homem de hoje tende a deixar de ser rural ou urbano para alcançar uma visão cultural que abrange tanto os valores da ruralidade como os da cidade. E quem diz os valores diz, também, as atividades. O conceito de paisagem global tende a informar todo o processo de ordenamento do território e o próprio urbanismo*. Desta maneira o autor defende uma estratégia que conecta as características da cidade com o campo como é exemplo o corredor Verde de Monsanto. Desenvolvida por uma via ciclo-pedonal que liga o Jardim Amália Rodrigues à Serra de Monsanto esta estratégia inclui uma ligação entre vários pontos de referência urbana como jardins e parques infantis, parques hortícolas, pontes e miradouros.

2.3 Compreender a Acessibilidade e Mobilidade Urbana

Uma das temáticas mais importantes do planeamento urbano remete-nos para a Acessibilidade e Mobilidade. Conceitos que facilmente podem gerar dúvidas na sua definição dado à sua semelhança.

A acessibilidade segundo os autores (Stussi , Babo , & Ribeiro , 2011, p. 16) é *definida pela oferta de sistemas de transportes de diversos modos, nas suas componentes infraestrutura e serviços que nela operam, a partir de um universo de diferentes origens.*

E a mobilidade segundo os autores (Stussi , Babo , & Ribeiro , 2011, p. 16) *definida pela conjugação da acessibilidade que é proporcionada às pessoas, individual e coletivamente, assim como a mercadorias, com a condição de utilização que estas colocam em função dos seus recursos próprios – condição socioeconómica, motorização, conhecimentos, preferências, comportamentos, etc.*

Com base nestas afirmações é possível concluir que qualquer área sem estas duas qualidades, acessibilidade e mobilidade, torna-se num espaço obsoleto, desconexo da cidade e sem vida citadina.

Sendo o espaço público um complexo gerador de vivências, torna-se essencial a existência de uma rede de acessibilidade para que seja possível haver mobilidade diária de indivíduos em determinado espaço.

Todavia, o planeamento e crescimento das cidades e periferias durante muitas décadas deu primazia ao uso do veículo privado e o caso de estudo de Agualva-Cacém não foi exceção. Tendência que está cada vez mais ultrapassada uma vez que trouxe

consequências negativas ao nível da poluição atmosférica, ruído, e sustentabilidade energética.

Deste modo, como refere (Câmara Municipal do Barreiro , Câmara Municipal de Loures , & Câmara Municipal da Moita , 2008), surgem novas tendências associadas a uma mobilidade mais sustentável na requalificação e regeneração das cidades. Esta visa promover os modos de mobilidade suave como o andar a pé, bicicleta, utilização mais frequente dos transportes públicos com vista à redução de gases poluentes, de ruído nas cidades e sobretudo de saúde pública. Preocupações cada vez mais presentes no planeamento das cidades.

2.3.1 A mobilidade sustentável no desenho do Espaço Público

Com a crescente alteração dos padrões de mobilidade, como referido anteriormente, e numa tentativa de combater as elevadas taxas de motorização, congestionamento de tráfego, poluição atmosférica e consequentemente na degradação da qualidade de vida e saúde, surge com cada vez maior importância nas deslocações da cidade, a utilização dos transportes públicos e a utilização dos modos suaves como andar a pé, bicicleta, trotinete ou até mesmo de patins.

Neste seguimento, surge o Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS). Este plano é definido por políticas europeias com aplicação nacional que promove o desenvolvimento de um sistema de transportes e mobilidade de forma sustentável em meio urbano, como é possível verificar no Quadro 1.

Através deste instrumento prevê-se implementar em algumas cidades nacionais um sistema de bicicletas partilhadas que permitam percorrer os principais pontos da cidade. Tendo como base estas linhas de orientação e objetivos, estas estratégias têm sido aplicadas através de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável nos países Europeus como é possível observar na Figura 1. É possível identificar alguns países como França, Alemanha, Holanda e Itália na qual este pressuposto de política de transportes foi bem estabelecido. Países como Portugal, Espanha e Polónia são alguns dos casos que estão em desenvolvimento.

1. Melhoria da eficiência e eficácia do transporte de pessoas e bens

2. Promoção de uma harmoniosa transferência para modos de transporte mais limpos e eficientes

3. Garantia de um sistema de acessibilidades e transporte mais inclusivo

4. Redução do impacte negativo do sistema de acessibilidades e transporte mais inclusivo
5. Redução do impacte negativo do sistema de transportes sobre a saúde e a segurança dos cidadãos, em particular, dos mais vulneráveis

6. Redução da poluição atmosférica, do ruído, das emissões de gases com efeito de estufa e do consumo de energia.

QUADRO 2 | OBJETIVOS DOS PLANOS DE AÇÃO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

FONTE : HTTPS://WWW.MOBILIDADEPT.COM/PROJECTO.PHP?ID=234

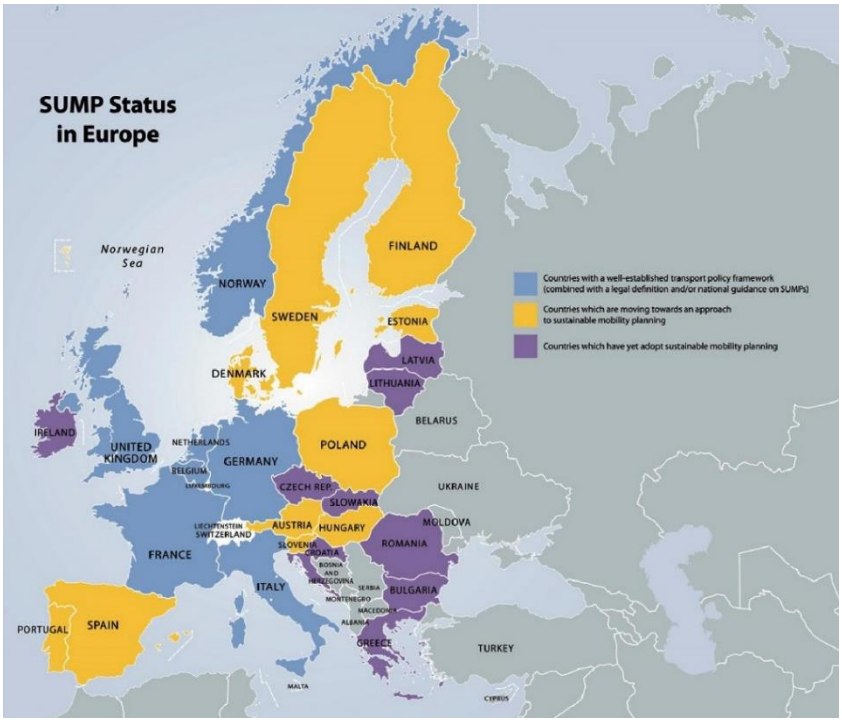


FIGURA 7 | APLICAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL NOS PAÍSES EUROPEUS

FONTE: URBAN MOBILITY PLANS (2013, P. 58)

Apesar destas abordagens serem uma constante preocupação da atualidade, esta tendência já surgiu nos anos 70. Implementado nas cidades holandesas com um enorme sucesso surgiu o conceito Woonerf. Era uma estratégia radical que surgiu numa tentativa de reduzir os acidentes rodoviários. Requalificaram-se as vias de modo a torná-las num espaço público partilhado e com a implementação de novos elementos urbanos como áreas verdes, áreas de lazer e de estar, induzindo os veículos motorizados a reduzir as velocidades.

Mais tarde este modelo ficou designado como Shared Space. Este espaço partilhado vai ao encontro dos objetivos do PAMUS, promove uma redução das emissões de gazes poluentes, a mobilidade suave e a promoção indiscutível do espaço público. É possível identificar esta estratégia na Figura 7.



FIGURA 8 | SHARED SPACE EM WOONERF, HOLANDA

Fonte: https://www.pinterest.it/pin/376332112607140260/



FIGURA 9 | CONJUNTO DE FOTOGRAFIAS WOONERF, HOLANDA

Fonte: https://www.google.pt/search?q=SHARED+SPACE+EM+WOONERF,+HOLANDA

Nesta rua em Woonerf não há divisões entre carros e pessoas. A rua é compartilhada e vivenciada de diversas maneiras proporcionando qualidade de vida aos seus moradores e visitantes. Existem espaços de estar e lazer, espaços verdes, comércio e equipamentos.

Em contraste com a estratégia de Shared Space surge em contexto nacional diferentes tipologias de apropriações de ciclovias em meio urbano. Como é possível verificar na Figura 10 com a proposta para a Calçada de Carriche e o Corredor Verde de Alcântara. Como tal, torna-se importante realçar que no caso do Corredor Verde de Alcântara este configura pouca expressão no espaço público o que pode causar algum transtorno ou falta de segurança para os utilizadores.



FIGURA 10 | DIFERENTES APROPRIAÇÕES DE CICLOVIAS EM MEIOS URBANOS. PROPOSTA PARA A CALÇADA DA CARRICHE (IMAGEM À ESQUERDA) E CORREDOR VERDE DE ALCÂNTARA (IMAGEM À DIREITA), LISBOA

FONTE: HTTPS://WWW.GOOGLE.PT/SEARCH?Q=VIAS+CICLOPEDONAIS+NA+ESTRADA&T

Outro dos exemplos dessa preocupação, remete-nos para o Manual de Metodologia e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável. Neste estudo, com a participação de municípios do Barreiro, Loures e Moita os autores abordam os enquadramentos legais e institucionais, visões estratégicas de mobilidade e exemplos de referência como é o caso da cidade de Terrassa, na região da Catalunha.

2.3.2 Tipos de obstáculos: Físicos e Psicológicos

Nas últimas décadas a noção de espaço público qualificado ganhou cada vez mais relevância no planeamento das cidades e são inúmeras as questões/metodologias que se levantaram sobre o modo de intervir no espaço público.

Como definindo em (Brandão & Brandão , 2019 , p. 11) *O sistema de espaço público inclui diversos espaços conexos, os seus usos e significados: desde os de proximidade, da rua e do bairro, aos grandes espaços de eventos – o encontro e a interação, relacionados com a passagem, o movimento, bem como o potencial da troca e da partilha entre conhecidos e desconhecidos.*

Deste modo, usando esta premissa de definição de espaço público, é possível determinar que apesar de se pretender que o sistema de espaços públicos seja uma rede continua e conexa às áreas residenciais e/ou industriais, isto nem sempre correspondeu à realidade. Por diversas vezes, os espaços públicos em vez de atraírem e reunirem as pessoas, separam e excluem, pelo sua desqualificação e desadequação, gerando assim áreas obsoletas. Desenhos urbanos mal dimensionados com a inexistência de percursos pedonais confortáveis, falta de passadeiras, rebaixamentos dos passeios ou falta de mobiliário urbano com espaços de repouso são alguns dos obstáculos físicos que podem dificultar a permanência em determinado espaço e até pôr em risco a segurança dos seus utilizadores.

Outro dos obstáculos físicos e grande causador da descontinuidade e má ocupação destes espaços públicos surgiu da construção das infraestruturas automóveis. Trouxe problemas de poluição sonora e visual e tornou-se mais difícil a utilização do espaço público. Ainda na mesma temática, associado ao automóvel, o estacionamento abusivo dos veículos sobre o passeio tornou-se uma constante. Por muitas vezes os automóveis ocupam grande parte da área destinada aos peões o que dificulta o acesso pedonal a determinadas praças ou ruas.

A Avenida 24 de Julho é um exemplo desta realidade. É uma longa avenida na frente ribeirinha de Lisboa que corre paralelamente à linha férrea de Cascais. Ao mesmo tempo que representa uma continuidade no sentido da circulação viária, define transversalmente, e pensado nos percursos pedonais e utilização de espaço público, uma barreira que fragmenta o espaço.



FIGURA 11 | AVENIDA 24 DE JULHO, LISBOA

FONTE : HTTPS://WWW.GOOGLE.COM/MAPS/PLACE/AV.+24+DE+JULHO,+LISBOA/@38.7058805,-9.1566432,87A,35Y,249.63H,47.06T/DATA=!3M1!1E3!4M5!3M4!1S0XD19349B0B961CDF:0X279DB53E366E77D6!8M2!3D38.7049739!4D-9.1590687

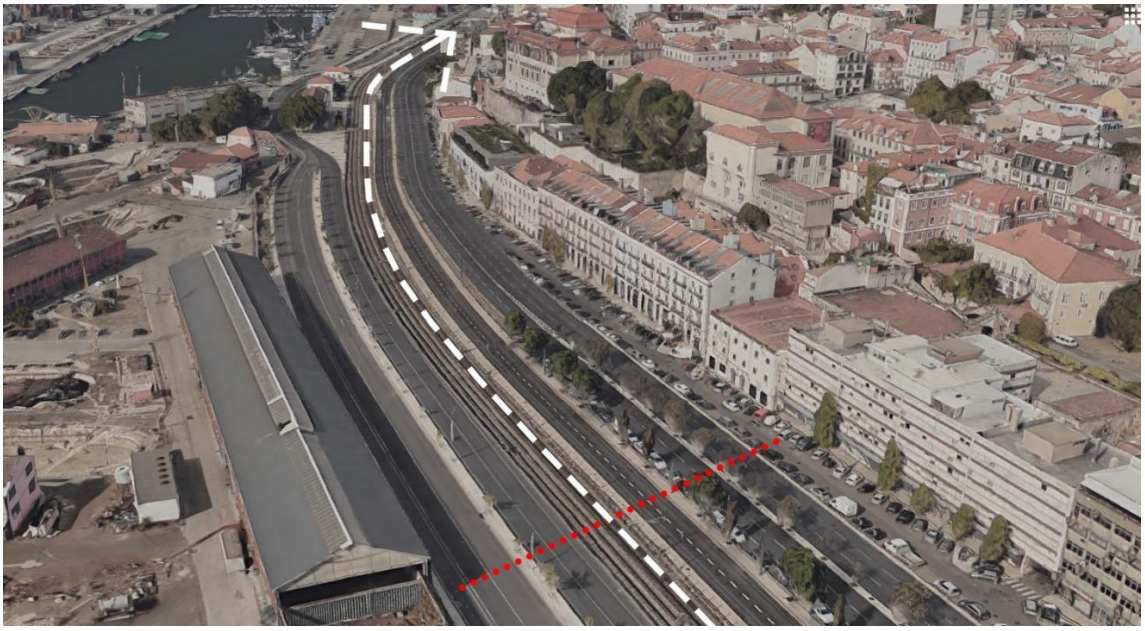


FIGURA 12 | AS MÚLTIPLAS VIAS E LINHA DE COMBOIO NA AV. 24 DE JULHO, LISBOA

FONTE : HTTPS://WWW.GOOGLE.COM/MAPS/PLACE/AV.+24+DE+JULHO,+LISBOA/@38.7058805,-9.1566432,87A,35Y,249.63H,47.06T/DATA=!3M1!1E3!4M5!3M4!1S0XD19349B0B961CDF:0X279DB53E366E77D6!8M2!3D38.7049739!4D-9.1590687

No que diz respeito aos obstáculos psicológicos, estes podem ser definidos por também condicionarem a passagem do ponto de vista psicológico. Pode ser derivado à má

visibilidade/falta de iluminação, ruído, percursos demasiado extensos e perceção de falta de segurança.

Como tal, será necessário repensar o desenho destes sistemas de espaços públicos respeitando as leis e as necessidades das populações garantindo as condições de segurança e conforto.

Como defendido em Manual de Metodologia e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável por (Câmara Municipal do Barreiro , Câmara Municipal de Loures , & Câmara Municipal da Moita , 2008, p. 104)*Os peões são os "glóbulos vermelhos" da cidade, caso deixem de percorrer e irrigar uma rua entra em dificuldades, degradando-se, tornando-se insegura, gangrenando e finalmente morrendo.*

2.4 A importância dos Espaços Coletivos

A temática de Sistema de Espaços Coletivos (SEC) foi pela primeira vez considerada como parte integrante das Cidades em 1748 por Giambattista Nolli [1]. Através do desenvolvimento de uma planta representativa da cidade de Roma este autor faz uma excecional interpretação de todo o espaço construído da cidade de Roma, fazendo uma distinção entre o espaço privado e espaço público na conhecida "*Pianta Grande di Roma"* em que representa os espaços interiores dos edifícios públicos e coletivos e, deste modo, distingue os espaços privados dos espaços de domínio público. Sendo que todos os espaços acessíveis a qualquer individuo fazem parte da conceção de sistema de espaço coletivo.

[1] Giambattista Nolli foi um arquiteto italiano conhecido principalemente pelo seu plano de Roma. Publicado em 1748 a Pianta Grande di Roma esta planta tinha um nível de representação muito pormenorizado e mais tarde veio a ser utilizado como base cartográfica.



FIGURA 13 | EXTRATO DA PLANTA DE NOLI, 1748

Fonte: http://www.lib.berkeley.edu/EART/maps/nolli_06.jpg

Deste modo, esta planta serviu de `mote´ para uma importante compreensão do domínio do espaço coletivo e do espaço público.

O Espaço Coletivo caracteriza-se por ser um espaço determinado pelo uso e acessibilidade que as pessoas lhe conferem. São espaços marcados por terem uma grande intensidade de vivências e manifestações culturais.

Como sugere (Solà-Morales , 2008), *Os espaços coletivos são a riqueza das cidades históricas e também, a estrutura principal da cidade futura.* [2] Também aponta o mercado Boqueria em Barcelona como exemplar de espaço coletivo. O mercado é um lugar onde a propriedade e a gestão pública são combinados perfeitamente com a iniciativa privada e atividade dos cidadãos.

[2] "Los espacios colectivos son la riqueza de las ciudades históricas y son también, seguramente, la estructura principal de la ciudad futura." Solá Morales (2008, p. 214)

Atualmente com o crescimento da privatização do espaço público, ou de parcerias público-privadas o Sistema de Espaços Coletivos ganhou mais importância. Para além destas novas abordagens surgiu também uma preocupação acrescida na criação de uma estratégia integrada com a envolvente de espaços coletivos.

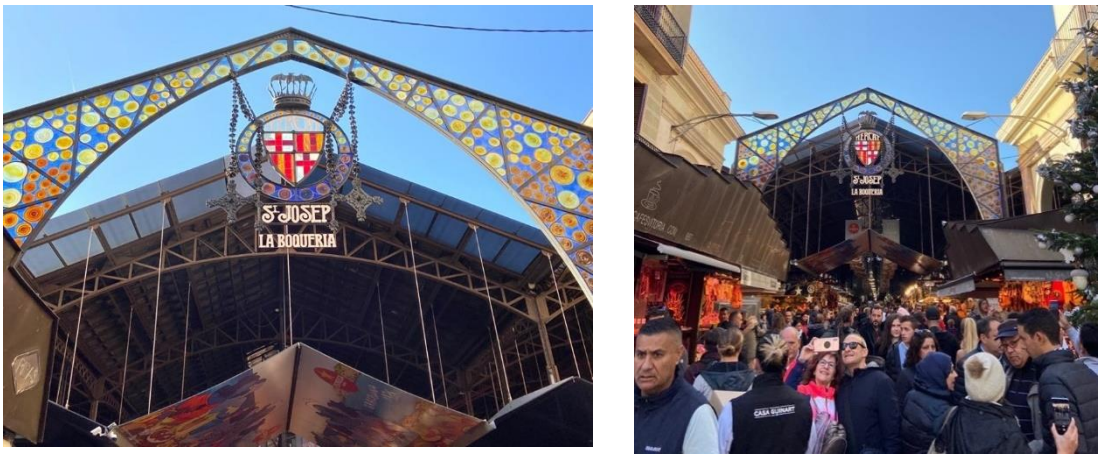


FIGURA 14 | CONJUNTO DE FOTOGRAFIAS DO MERCADO DE BOQUERIA, BARCELONA

Fonte: Fotografias do autor

Deste modo, como é sugerido em (Domesticar la calle (proyecto Rehabitar), p. 305) pretende-se restaurar o espaço urbano, através de elementos e atividades, incentivando as relações socias. O autor defende que as *ruas devem ser concebidas como lugares e não apenas como infraestruturas, ruas menos projetadas, menos regulamentadas e mais flexíveis. Assim como pretendemos dar flexibilidade às nossas casas também reivindicamos nas nossas ruas. Ruas cuja superfície não deve ser fragmentada (…) Ruas com calçadas mais igualitárias que permitem um uso social mais espontâneo.* [3]

Desta maneira a cidade e qualquer local de uso comum como locais de encontro ou de circulação são considerados espaços coletivos e torna-se importante refletir e adaptar o espaço urbano a espaços mais flexíveis e multifuncionais.

2.4.1 Diversidade Urbana

Foram várias as variáveis que levaram à crescente complexidade da atual cidade contemporânea.. Fenómenos promovidos por diversos atores sociais, económicos e políticos

[3]Domesticar la calle tiene como objetivo devolver al espacio urbano su carácter de lugar público, alentando las relaciones sociales a través de una reflexión sobre las características de la propia calle, sobre los usos que pueden desarrollarse en ella –recuperando otros que se han abandonado o proscrito– y sobre la capacidad de las plantas bajas para prestar a la calle su energia. (…) Por RECLAMAMOS, en definitiva, calles concebidas como lugares y no sólo como infraestructuras, calles menos diseñadas, menos reguladas y más flexibles. Del mismo modo que pretendemos dar flexibilidad a nuestras viviendas, también lo reivindicamos para nuestras calles. Calles cuya superficie no debe resultar fragmentada por la demarcación de unos usos inalterable (Domesticar la calle (proyecto Rehabitar), 2010 , p. 305).

constituem um conjunto imenso de variáveis que se relacionam e interagem. Como sugere (Portas, 2012 , p. 168) *O urbano extensivo, descontínuo e fragmentado, corresponde a boa parte do nosso contexto atual. Não é possível continuar a olhá-lo como exceção ao erro. Não faz sentido tomá-lo como causa perdida, estrutura caótica e incompreensível sobre o qual não vale a pena intervir.*[4]

Como tal, com base nesta interação e complementaridade surge o conceito de diversidade Urbana que segundo (Jacobs, 2009 , p. 159), *as cidades são geradoras naturais de diversidade e a própria diversidade urbana permite e estimula mais diversidade.* Apresenta a diversidade da cidade e especificamente o espaço público como elementos essenciais à vida citadina e que esta pode ser influenciada por uma série de variáveis e fatores que influenciam positivamente ou negativamente a maneira de utilizar e vivenciar determinado espaço. Por fim, é possível concluir que a diversidade urbana é um elemento essencial à vida urbana contemporânea.

Assim, torna-se necessário perceber o contexto em que nos movemos e a necessidade de integrar os vários sistemas que surgem na rede de espaços coletivos como as paisagens, os espaços verdes, as infraestruturas e a edificação. Como sugere (Jacobs, 2009 , p. 103) *Para compreender as cidades, precisamos admitir de imediato, como fenómeno fundamental, as combinações ou as misturas de usos, não os usos separados.*

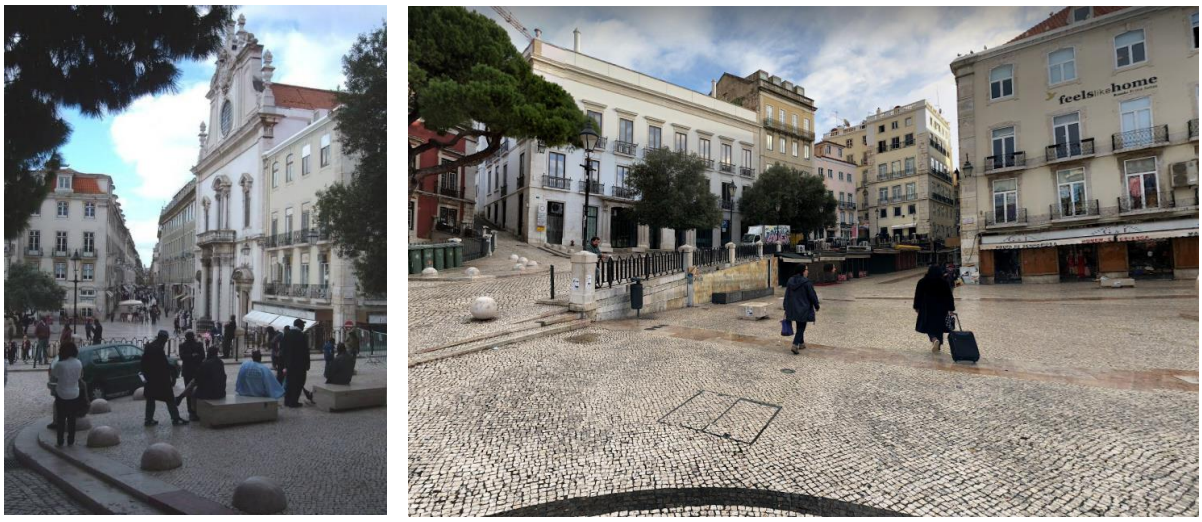


FIGURA 15 | CONJUNTO DE FOTOGRAFIAS DO LARGO DE S.DOMINGOS, LISBOA

Fonte: https://i.pinimg.com/originals/14/51/ca/1451cae0ec6d36cfbbb3299d84757373.jpg e https://www.google.com/maps/@38.714971,-9.1390425,3a,75y,224.14h,87.56t/TXRW7eAVG7TZMt96zz_fcNUH4lVkyopP_%3Dw203-h100-k-no-pi-0-ya288.14905-ro0-fo100!7i8704!8i4352

O Largo de S. Domingos em Lisboa é um exemplo de diversidade urbana. Este espaço é frequentado por diversos grupos sociais e etnias quer por motivos profissionais quer por motivos turísticos. É um espaço repleto de equipamentos, de diversas vivencias urbanas, comércio local e edifícios simbólicos.

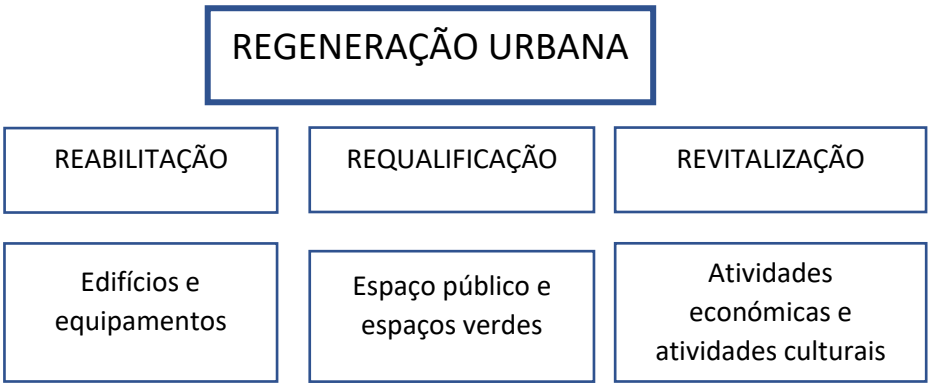
2.4.2 Regeneração Urbana

Como referido por (Igreja, 2016, p. 35) *a regeneração urbana vai mais além dos objetivos, aspirações e conquistas da renovação urbana, do desenvolvimento urbano, da revitalização urbana ou mesmo da reabitação urbana.* Deste modo, e com base no Quadro 3 é possível determinar que a Regeneração Urbana é constituída por um conjunto de ações que abrangem a dimensão social, ambiental, económica e física dos espaços públicos e do edificado.

Como sugere Sustainable Urban Regeneration and its assessment, (Framework Programme of the European Union, 2005, p. 6) *A regeneração urbana trata dos sintomas da angústia urbana através da melhoria das áreas em declínio e desfavorecidas nas cidades. Não se trata apenas de revitalizar lugares abandonados, mas também de questões mais amplas, como a melhoria da competitividade económica e da qualidade de vida, especialmente para aqueles que vivem em bairros carentes. Idealmente, a regeneração urbana envolve formular metas de políticas, implementá-las por meio de programas de atividade e depois monitorar o desempenho ao longo do tempo.*[5]

De acordo com o Decreto n.º31/2014 da Lei de bases gerais de política pública de solos de ordenamento do território e de urbanismo (p.12), este processo combina ações como *(…)obras de demolição e construção nova e com medidas adequadas de revitalização económica, social e cultural e de reforço da coesão e do potencial territorial*.

[5] Urban regeneration is about addressing the symptoms of urban distress through improving declining and disadvantaged areas in towns and cities. It is not just about revitalising derelict places but is also concerned with broader issues such as improved economic competitiveness and quality of life, especially for those who live in deprived neighbourhoods. Ideally urban regeneration involves formulating policy goals, implementing these through programmes of activity, and then monitoring performance over time. , LUDA - Projeto de Investigação (2005, p.6)



Objetivos da regeneração Urbana

a) Melhorar a dimensão física das localidades (envolve melhoria ambiental, desenvolvimento de terras e propriedades)

b) Estimular a economia local com atividades e apoio empresarial

c) Lidar com questões sociais e comunitárias, como segurança comunitária

d) Assegurar o futuro a longo prazo da localidade

QUADRO 3 | OBJETIVOS DA REGENERAÇÃO URBANA

Fonte: Elaboração do autor adaptado de Compendium: Handbook 3, Sustainable urban regeneration and its assessment. pg.7

Um exemplo desta regeneração urbana surge pelo grupo MVRDV na cidade de Haia. Cidade holandesa que entre 1910 e 1970 tinha fechado os canais e demolido alguns dos seus bairros. E através da parceria desta empresa com organizações comunitárias, sem qualquer fim lucrativo, recuperou os antigos canais holandeses. Através desta intervenção foi possível requalificar o espaço público e revitalizar as atividades económicas e culturais.



FIGURA 16 | CONJUNTO DE FOTOGRAFIAS DA PROPOSTA DE NOVOS USOS PARA OS CANAIS DE HAIA, HOLANDA

Fonte: https://www.archdaily.com/925173/mvrdv-plus-local-community-propose-plans-for-lost-canals-in-the-hague/5d83ed24284dd13632000629-mvrdv-plus-local-community-propose-plans-for-lost-canals-in-the-hague-photo



FIGURA 17 | FOTOGRAFIA DAS VIVÊNCIAS NOS CANAIS DE HAIA, HOLANDA

Fonte: https://www.archdaily.com/925173/mvrdv-plus-local-community-propose-plans-for-lost-canals-in-the-hague/5d83ed24284dd13632000629-mvrdv-plus-local-community-propose-plans-for-lost-canals-in-the-hague-photo

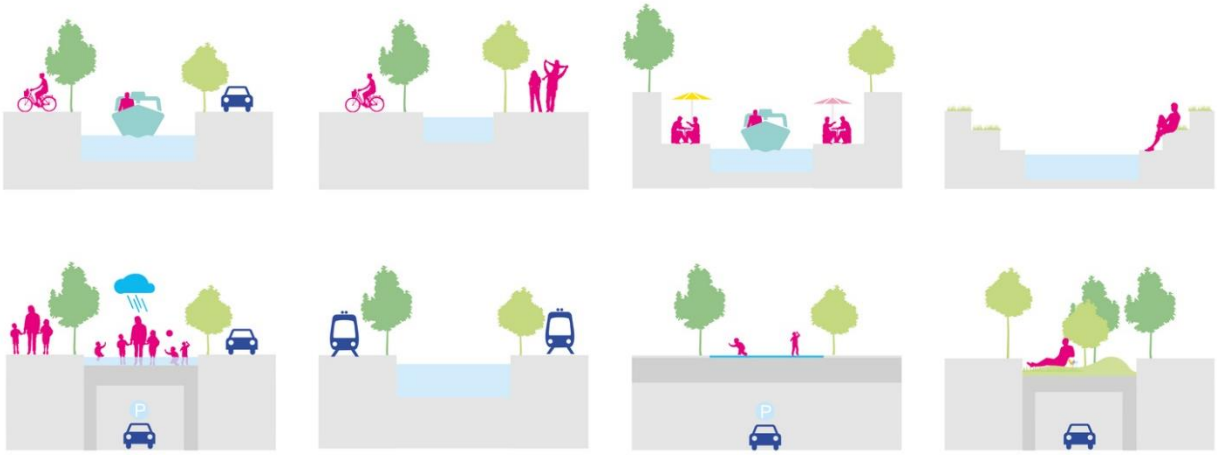


FIGURA 18 | PERFIS TRANSVERSAIS AO CANAL DE HAIA, HOLANDA

Fonte: https://www.archdaily.com/925173/mvrdv-plus-local-community-propose-plans-for-lost-canals-in-the-hague/5d83ed24284dd13632000629-mvrdv-plus-local-community-propose-plans-for-lost-canals-in-the-hague-photo

Por fim, importa referir que a regeneração urbana é um conceito que engloba uma série de intervenções como é possível identificar no esquema da Figura 17 e que visa a melhorar radicalmente as condições sociais, económicas e físicas da cidade.

3. O Caso de Agualva – Cacém

3.0 Processo de formação das áreas periféricas

Como referido em Adapt:polis (Santos, 2017, pp. 65-66) ,ao longo dos anos surgiram diversas formas de "habitar" e ocupar as áreas periféricas. Em Portugal surgem desde os anos de 1940, período marcadamente rural, pequenos aglomerados urbanos apoiados na filigrana viária. Nos anos 50 e 60, com o surgimento das primeiras ligações ferroviárias e a intensificação dos fluxos migratórios, ocorreu o aumento dos percursos entre Lisboa e as periferias até à década de 70, em que foi visível o maior desenvolvimento dos núcleos urbanos. Houve um abandono das vilas e campos e um crescimento desordenado nas periferias das grandes cidades.

Foi neste período que surgiram as áreas urbanas de génese ilegal, construções clandestinas que até hoje permanecem no nosso território. Pouco integrados no espaço urbano, a falta de planeamento urbano veio a refletir-se nos aspetos sociais promovendo efeitos de exclusão social e a promoção da fragmentação do território.

As suburbanizações ganham grandes proporções pela inexistência e falta de aplicação de planos de regulamentação, sobretudo na Área Metropolitana de Lisboa, com uma elevada densidade construtiva num território fragmentado. Surgem vazios no território e áreas desconexas. Estas periferias com uma conotação de "dormitório" possuem assim áreas pouco qualificadas e que não respondem às necessidades da vida citadina contemporânea. Não existem espaços de encontro qualificados (como Largos e Praças) ou espaços verdes que fomentem as relações interpessoais e a saúde. Os equipamentos e serviços são precários e a falta de articulação de diversas morfologias urbanas é bastante evidente.

3.1 Concelho de Sintra na Área Metropolitana de Lisboa

Os anos 50/60 foram e crescimento e densificação da cidade de Lisboa, mas rapidamente esta expansão ganhou corpo nas periferias da cidade. Surgiram as chamadas "cidades dormitórios". Estes novos aglomerados urbanos que surgiam nas periferias da cidade, tiveram um crescimento urbano descontrolado. E, associado a fatores sociais e económicos, à construção de novas infraestruturas viárias e ferroviárias, a paisagem que até então era marcadamente rural tornou-se mais urbana.

Como é referido em Adapt:polis (Santos, 2017, p. 15) *A enorme vaga de urbanização ampliou a escala e a diversidade das relações económicas e sociais do território: o urbano deixou de estar, maioritariamente concentrado em Lisboa, e difundiu-se por diferentes tipos de áreas no território, que até então tinham um carácter predominantemente rural.*

Derivado destes fatores, tornou-se difícil controlar a expansão urbana. Começaram a aparecer bairros de cariz ilegal e a necessidade do aparecimento e aplicação de planos reguladores destas realidades. Neste contexto surge a Área Metropolitana de Lisboa (AML) que integra o município de Sintra.

A AML, um território que se estrutura a partir da cidade de Lisboa com elevada densidade populacional e um elevado fluxo de mobilidade quotidiana entre áreas de residência e zonas de trabalho, administrativamente é composta por 18 Municípios, como é possível identificar na Figura 19,e, com base nos dados dos Censos de 2011 tem uma população de 2 821 876 habitantes distribuídos por uma área de 3 015 km ².

Inserido na zona norte da AML, com elementos facilitadores de acesso a Lisboa como o eixo rodoviário do IC19 e o eixo ferroviário da Linha de Sintra, surge o município de Sintra como é possível identificar na Figura 18.



FIGURA 19 | ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

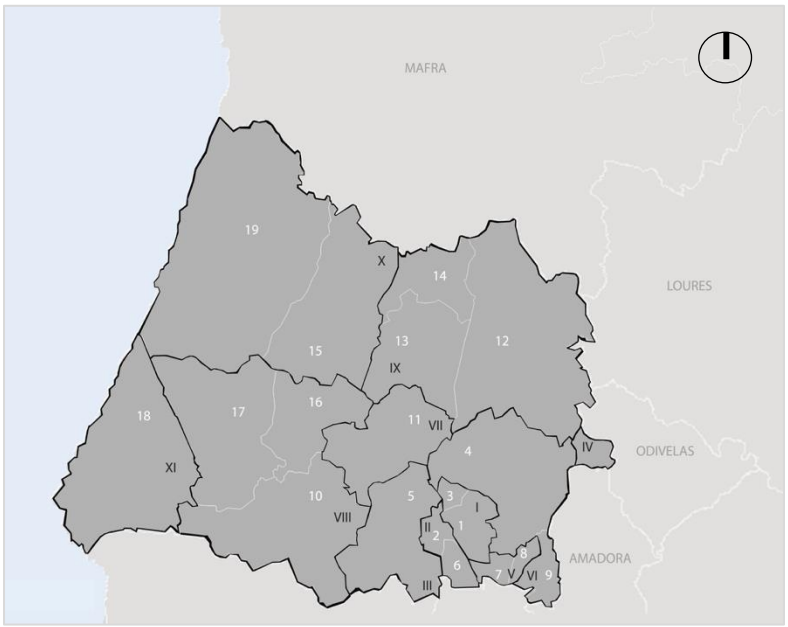
Fonte: Elaboração própria a partir do Instituto Nacional de Estatística

Deste modo, o concelho de Sintra devido à proximidade com Lisboa e à facilidade de acesso apresenta um crescimento e desenvolvimento notório sendo o segundo concelho mais populoso e de maior grandeza espacial da AML.

3.2 Evolução histórica do Concelho de Sintra

O concelho de Sintra segundo a CMS, e os Censos de 2011, equivale a 4% da população total nacional (10 562 178 habitantes), 13% dos habitantes de toda a AML (2 821 876) e a 20% da população total dos 8 municípios da margem Norte da AML, incluindo o Município de Lisboa (1 905 591 habitantes).

É atualmente constituída por 11 freguesias e no que diz respeito aos limites do concelho, é limitado a norte pelo município de Mafra, a sul pelo concelho de Oeiras e Cascais, a este pelos concelhos de Odivelas, Loures e Amadora e a oeste pelo Oceano Atlântico, como é possível identificar na Figura 19.



Concelho de Sintra

Limites Administrativos

Legenda

1- Agualva
2- Cacém
3- Mira-Sintra
4- Belas
5- Rio de Mouro
6- São Marcos
7- Massamá
8- Monte Abraão
9- Queluz
10- Sintra (São Pedro de Penaferrim)
11- Algueirão- Mem Martins
12- Almargem do Bispo
13- Pero Pinheiro
14- Monte Lavar
15- Terrugem
16- Sintra (Santa Maria e São Miguel)
17- Sintra (São Martinho)
18- Colares
19- São João das Lampas

Freguesias:

I – Agualva e Mira Sintra

II – Cacém e São Marcos

III – Rio de Mouro

IV- Casal de Cambra

V -União de Massamá e Monte Abraão

VI- União de Belas e Queluz

VII – Algeirão e Mem Martins

VIII – União de São Pedro de Penaferrim, Santa Maria, São Miguel, São Martinho

IX – União de Almargem do Bispo, Pero Pinheiro e Monte Lavar

X – União de São João de Lampas e Terrugem

XI – Colares

FIGURA 20 | CONCELHO DE SINTRA : FREGUESIAS

Fonte: Elaboração própria a partir do Instituto Nacional de Estatística

Sintra destaca-se também por ter um território singular, muito diversificado com características florestais e rurais em contraste com as freguesias densamente povoadas e edificadas.



FIGURA 21 | MEIO URBANO (PARQUE DA PENA) VS MEIO CONSTRUÍDO (IC19)

FONTE: HTTPS://WWW.GOOGLE.PT/SEARCH?BIW=882&BIH=592&TBM:
|HTTPS://WWW.IMPALA.PT/NOTICIAS/ATUALIDADE/ACIDENTES-IC19-TRANSITO-SINTRA-LISBOA/

Nos seguintes mapas é possível identificar as transformações urbanas deste território ao longo de vários anos assim como do território em estudo de Agualva.

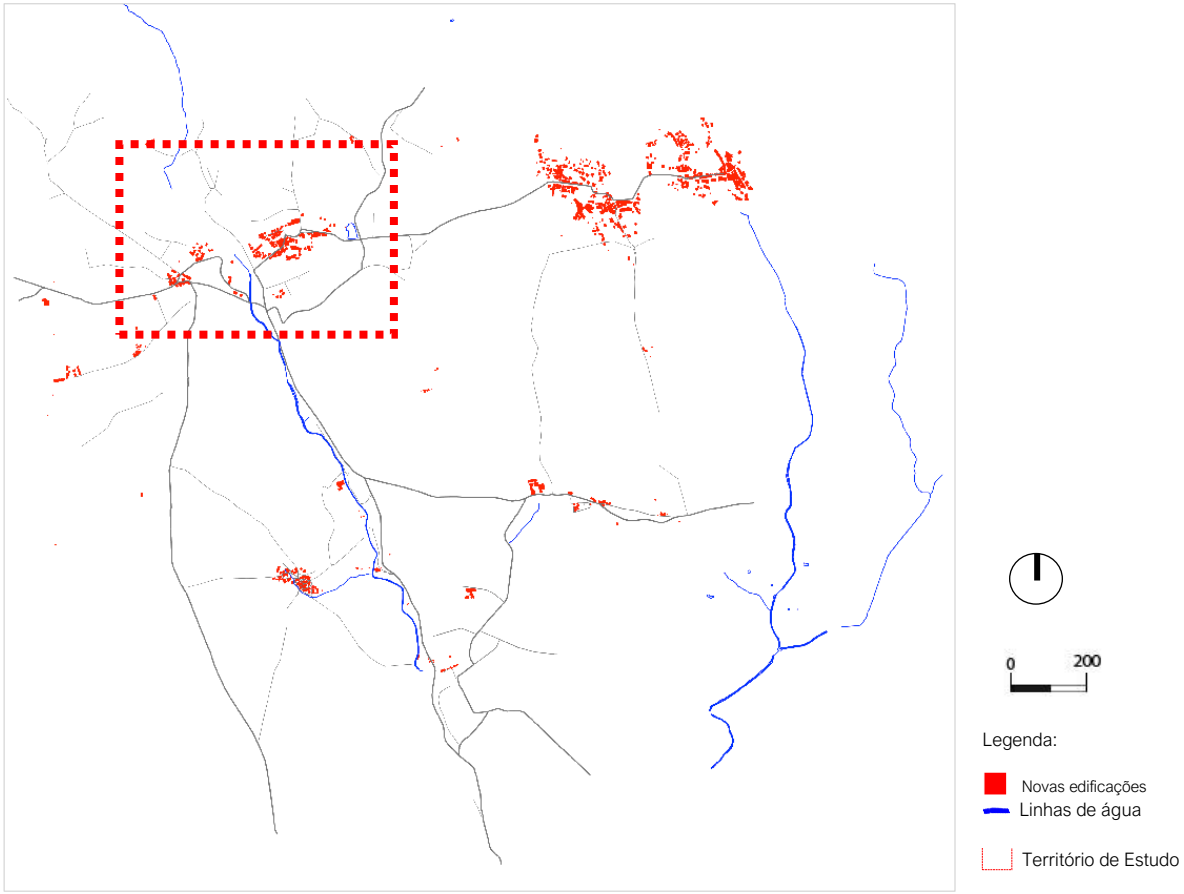


FIGURA 22 | AGLOMERADOS URBANOS NO CONCELHO DE SINTRA EM 1940

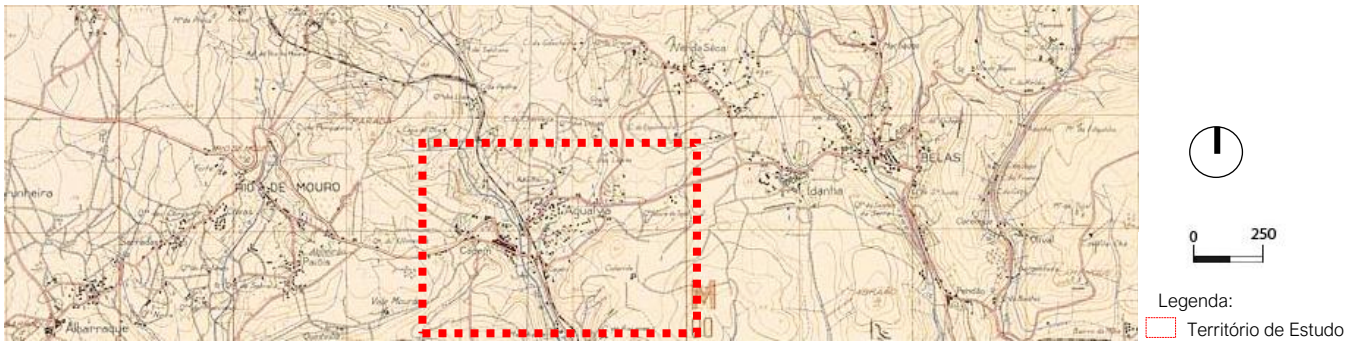


FIGURA 23 | EXTRATO DA CARTA MILITAR DA OCUPAÇÃO DE AGUALVA EM 1940

Fonte: www.igeoe.pt/cartoteca/bibliopac/images/Folha8_F55.jpg

Neste período a paisagem é marcadamente rural e pontualmente é possível verificar o surgimento de pequenos aglomerados urbanos. Estes aglomerados surgem perto da filigrana viária. Outra característica importante do desenvolvimento urbano deste território é a linha ferroviária. Localizada ao fundo dos vales, evitando assim grandes operações de construção. A estação ferroviária entrou em funcionamento a 2 de Abril de 1887. Como é possível verificar na Figura 22 e 23 e no documento Adapt:polis (Santos, 2017, p. 65).

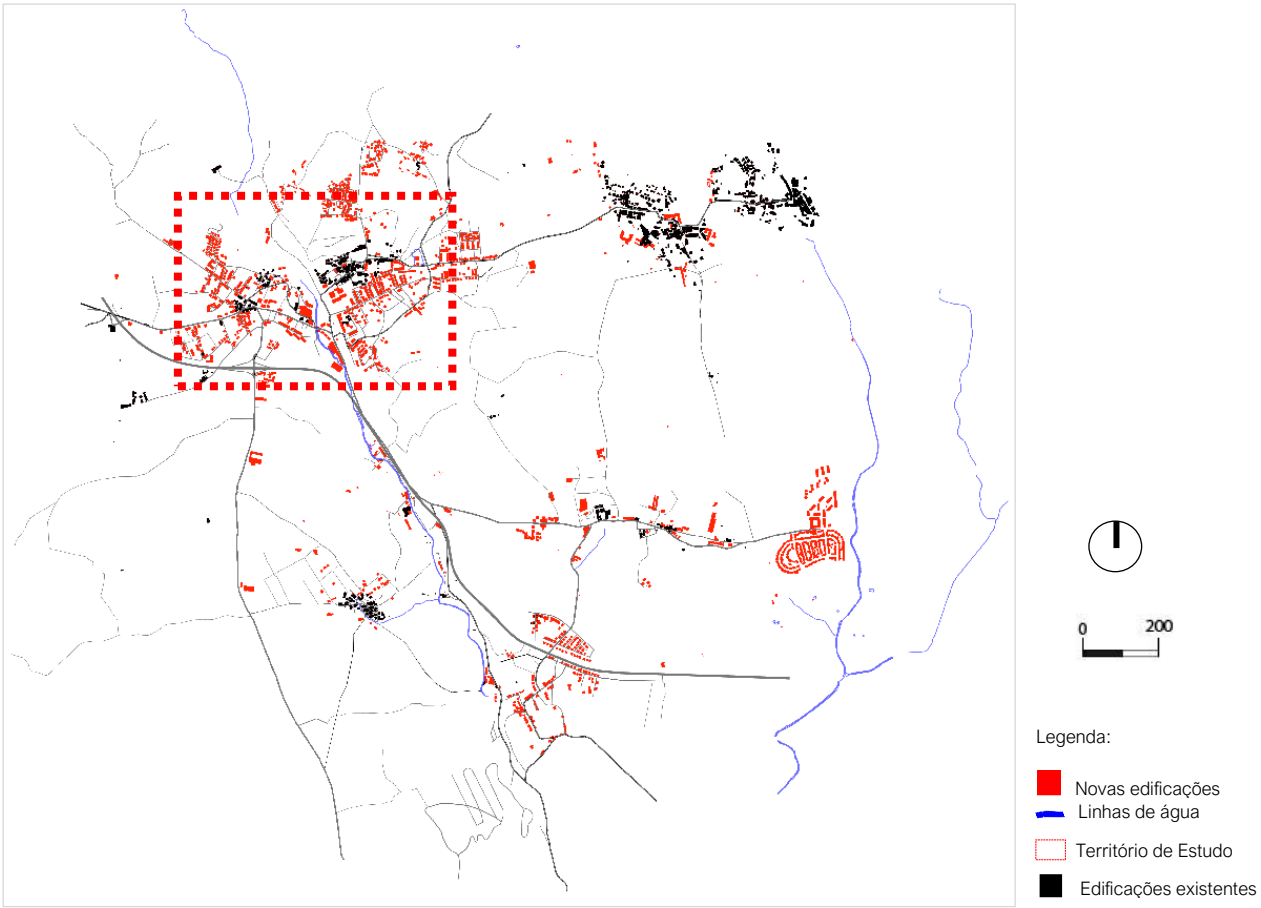


FIGURA 24 | AGLOMERADOS URBANOS NO CONCELHO DE SINTRA EM 1960

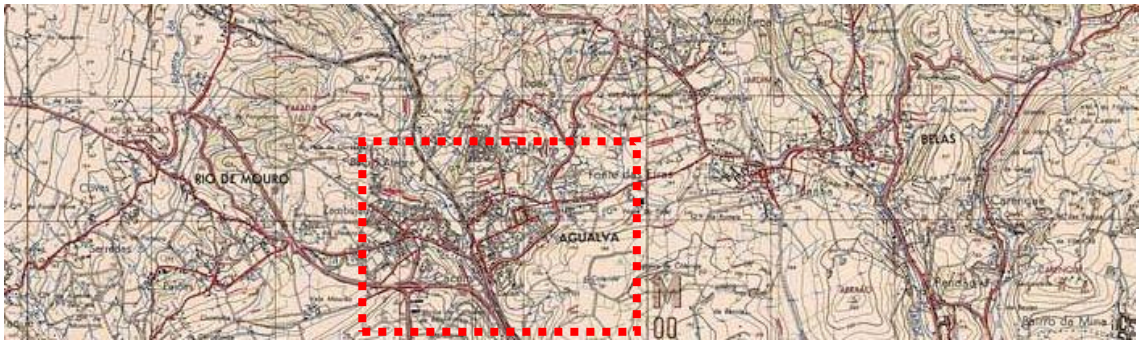


FIGURA 25 | EXTRATO DA CARTA MILITAR DA OCUPAÇÃO DE AGUALVA EM 1962

Fonte: www.igeoe.pt/cartoteca/bibliopac/images/416_1962.jpg

Neste período é notável uma intensificação dos aglomerados urbanos. Nas décadas de 50 e 60 verificaram-se grandes fluxos migratórios e estes movimentos vieram a alterar a ocupação do território. Agualva e Cacém tornaram-se numa única freguesia em 1953. A estação ferroviária de Agualva-Cacém ganhou mais destaque e surgem vias como a EM 24 (atual IC 19). O crescimento económico e demográfico surge a par com o funcionamento da linha de caminho-de-ferro entre Lisboa e Sintra. Verificou-se em toda a freguesia um elevado nível de construção como é possível constatar na Figura 24 e 25 e no documento Adapt:polis (Santos, 2017, p. 65).

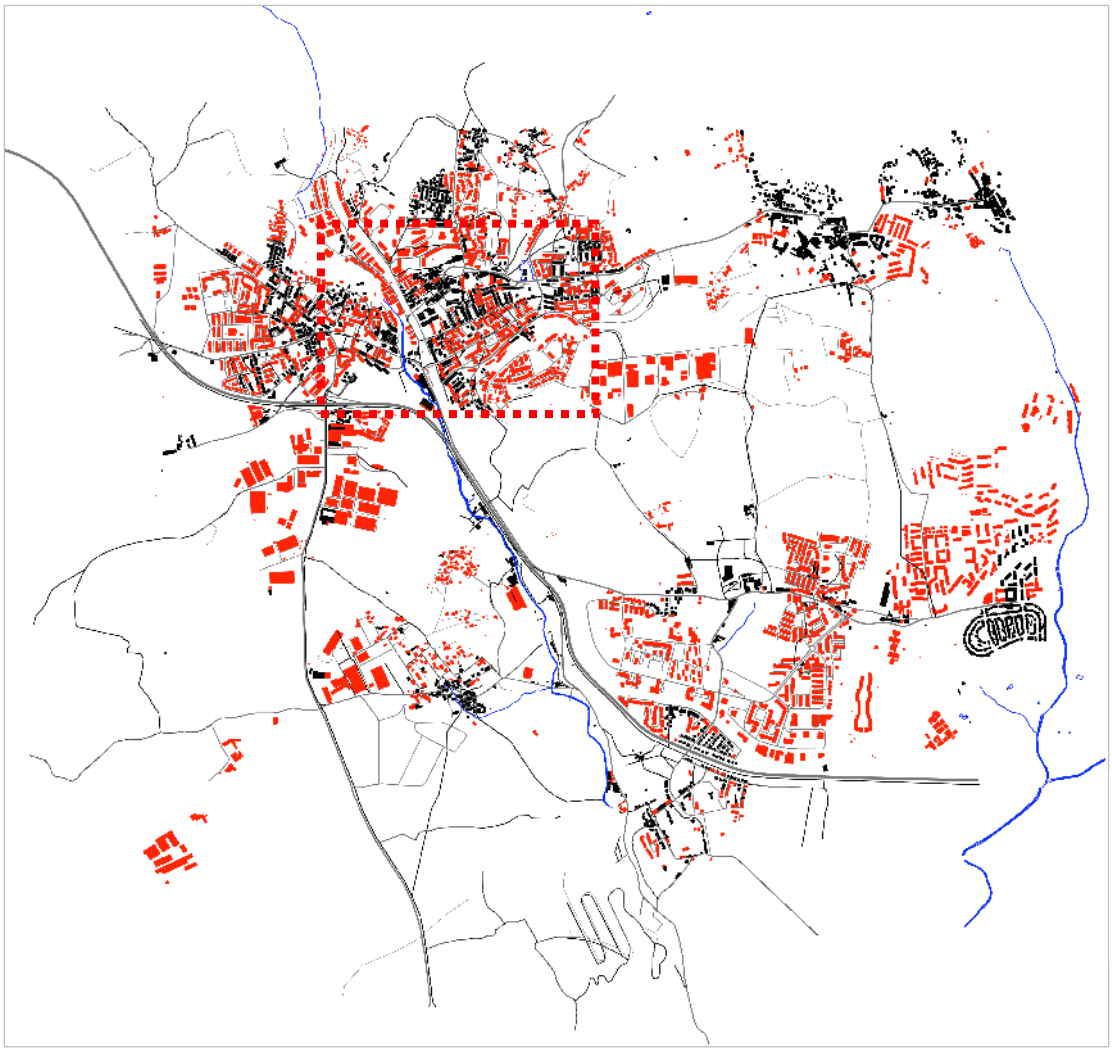


FIGURA 26 | AGLOMERADOS URBANOS NO CONCELHO DE SINTRA EM 1990

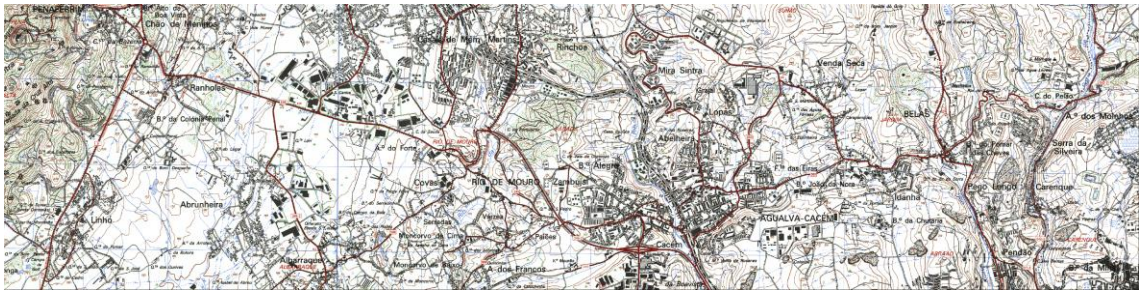


FIGURA 27 | EXTRATO DA CARTA MILITAR DA OCUPAÇÃO DE AGUALVA EM 1992

Fonte: www.igeoe.pt/cartoteca/bibliopac/images/416_1962.jpg

Como é possível verificar nesta Figura 26 e 27 a expansão urbana já não se resumia às proximidades da estação de Agualva-Cacém. O êxodo rural na década de 70 é visível na maior parte dos núcleos urbanos. Houve um abandono das vilas e campos e um crescimento desordenado nas periferias das grandes cidades.

Deste modo, surgiram as áreas urbanas de génese ilegal, construções clandestinas

que até hoje permanecem no território e o município de Sintra não foi exceção. Pouco integrados no espaço urbano, esta falta de planeamento urbano veio a refletir-se em aspetos sociais promovendo uma exclusão social e a promoção da fragmentação do território.

Nos anos 90 tentado promover um território mais coeso e competitivo, surgiram as políticas urbanas. É preciso estabelecer regras e princípios gerais para o desenvolvimento económico e controlo e regulação dos usos dos solos urbanos. Surgiram planos estratégicos como o Plano Diretor Municipal (PDM). Em 2001 Agualva-Cacém foi elevada a Cidade.

Como podemos ver na Figura 28 e 29 e numa escala mais aproximada, a Freguesia Agualva - Mira Sintra são áreas densamente povoadas mas espacialmente desordenadas e sem uma lógica de planeamento. É também notória a falta de espaços verdes e com grandes áreas ocupadas com mato. Estas ocupações são resultado da falta de refletindo-se numa malha fragmentada e desconexa.

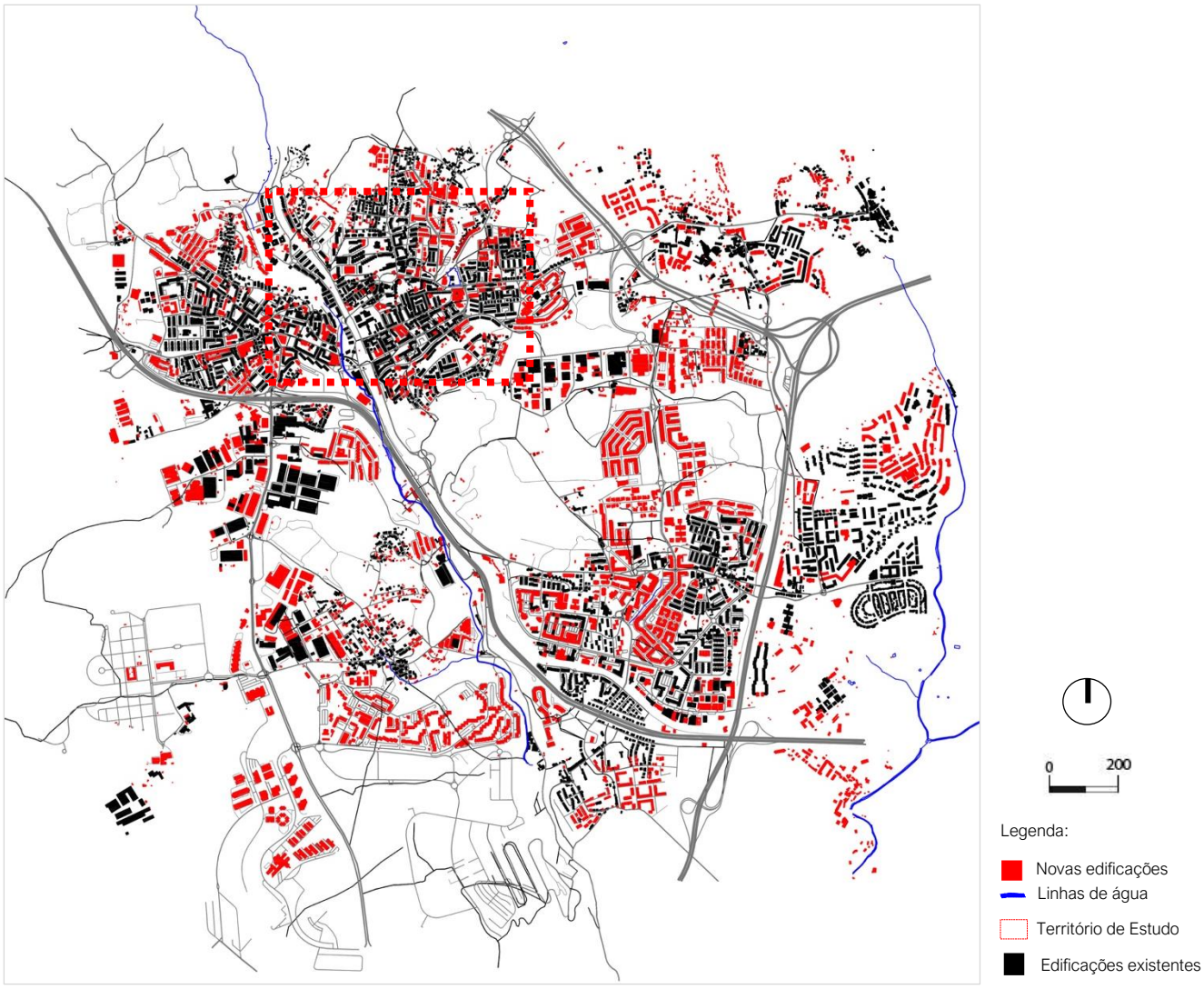


FIGURA 28 | AGLOMERADOS URBANOS NO CONCELHO DE SINTRA EM 2009

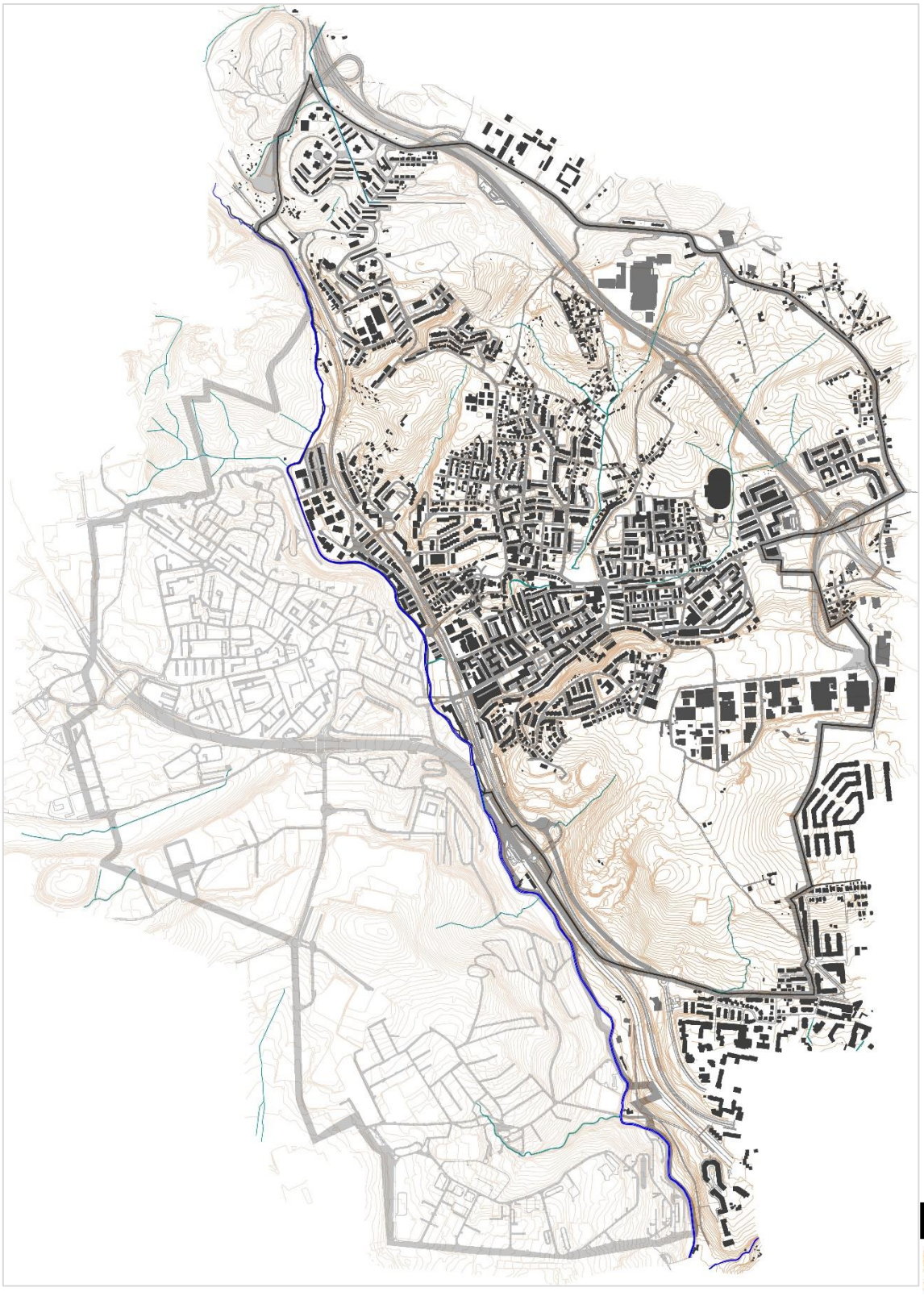


FIGURA 29 | SITUAÇÃO ATUAL DO FREGUESIA DE AGUALVA – MIRA SINTRA[6]

3.3 Análise do território Agualva- Cacém

Neste subcapítulo pretende-se abordar o território em estudo, Agualva-Cacém.

Caracterizada por ter uma paisagem muito diversificada, solo muito fértil e uma área rica em diversos recursos naturais, como a existência da ribeira das jardas, surgem as primeiras ocupações. Surgem as primeiras quintas como a Quinta da Fidalga, Quinta da Barroca e Quinta da Fonte das Eiras. Viviam apenas cerca de 450 pessoas nesta área.

Mais tarde, com o aparecimento das ligações ferroviárias, e da rede viária (corredor do IC19 e a A16) foram várias as transformações do espaço urbano. Estas novas infraestruturas vieram a marcar e a estruturar o território. Elemento marcante e delimitador deste território.

Houve um enorme crescimento económico e demográfico e a área urbana em estudo cresceu desordenada e sem uma visão global da zona. Resultando numa ausência de espaços públicos qualificados, frágeis transições entre diferentes tipos de tecido urbano e de acessibilidade.

Tal como é referido no Plano Diretor Municipal Proposta de plano Volume I (2016, p. 143), *Sintra concentra 3,57% da população do País e 13,37% da AML*. E Agualva- Cacém não tem sido exceção. Com uma área territorial de 10,43km² é uma das localidades com maior densidade populacional com 57. 113 indivíduos a par com Algueirão -Mem Martins com 66. 250 indivíduos e Rio de Mouro com 47. 311 como é possível observar na Figura 10.

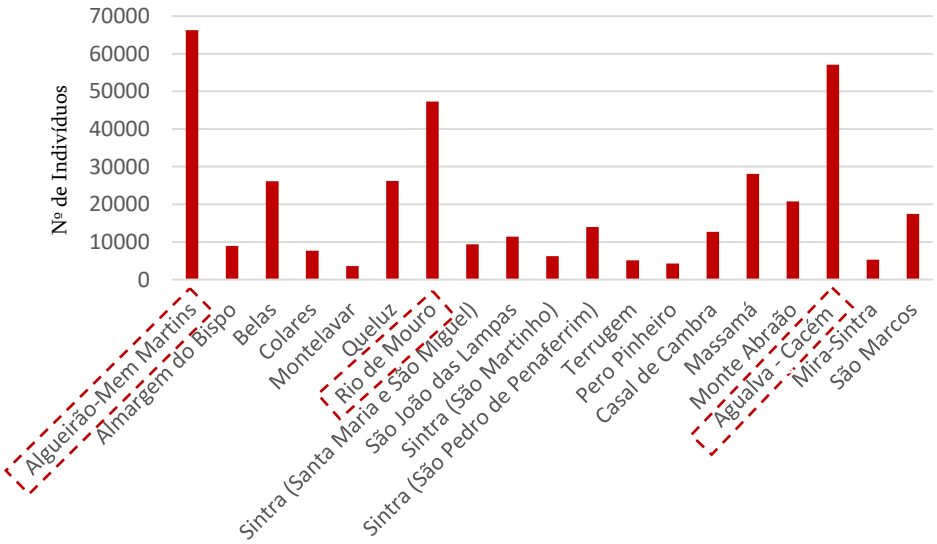


TABELA 1 | INDIVÍDUOS RESIDENTES NO CONCELHO DE SINTRA

Fonte: Elaboração própria a partir dos censos 2011

No que diz respeito às faixas etárias predominantes é possível compreender que o intervalo de idades entre 25 e 64 anos é o que mais domina, como é possível identificar na Tabela 2. E que a população residente é muito mais dominante, como é possível identificar na Tabela 3. O que confere ainda a referência de "dormitório" a esta área.

Outro elemento sociodemográfico caracterizador deste é a diversidade cultural presente no território de Agualva-Cacém. Destacam-se indivíduos oriundos de Cabo Verde, Angola, Guiné-Bissau e Brasil, característica também muito presente em todo o concelho de Sintra.

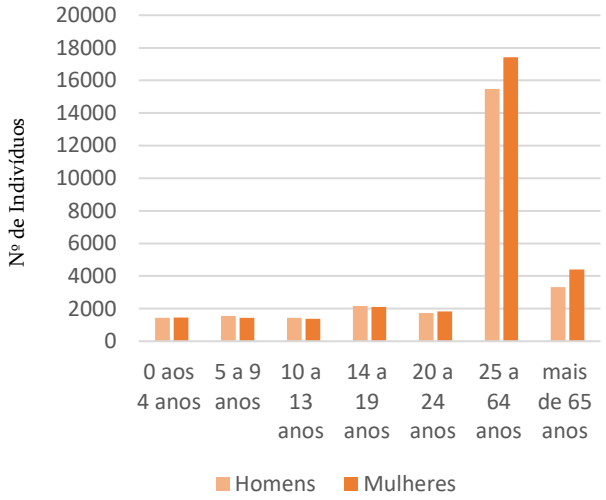


TABELA 2 | DISTRIBUIÇÃO POR FAIXAS ETÁRIAS E GÉNERO

FONTE: ELABORAÇÃO PRÓPRIA A PARTIR DOS CENSOS 2011

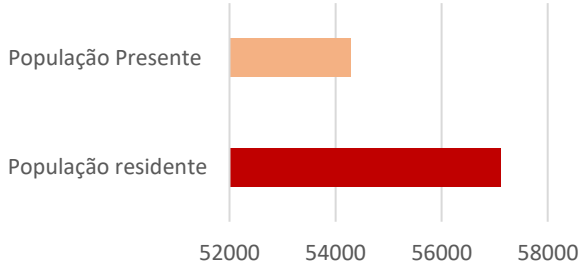


TABELA 3 | POPULAÇÃO RESIDENTE E PRESENTE

FONTE: ELABORAÇÃO PRÓPRIA A PARTIR DOS CENSOS 2011

3.4 Instrumentos de Gestão Territorial

Neste capítulo pretende-se analisar os instrumentos de gestão territorial (IGT) em vigor no Concelho de Sintra.

No que diz respeito ao Concelho de Sintra estão atualmente em vigor oito planos, sendo esses: Plano de Pormenor de Pedregal, Plano de Urbanização da Serra da Carregueira, Plano de Ordenamento da Orla Costeira Sintra Sado (POOC Sintra Sado), Plano de Ordenamento do Parque Natural Sintra Cascais (POPNSC), Plano Pormenor da Área Central do Cacém, Plano de Urbanização de Sintra (PU Sintra), Plano Pormenor Salvaguarda do Bairro Almeida Araújo. Consideram-se particularmente relevantes para a análise o Programa Polis, Plano Diretor Municipal de Sintra (PDM) e Plano estratégico de Agualva Cacém.

3.4.1 Programa Polis

Programa criado em 1999 como instrumento de planeamento e requalificação urbana. Surgiu como resposta ao crescimento não planeado das periferias, à expansão urbana desqualificada e à perda de identidade e descaracterização do espaço urbano. Ações que fomentaram o aparecimento dos vazios urbanos e a fragmentação urbana.

Como referido pelo Programa Polis como impulsionador da regeneração urbana (S.A, p. 1758) *A perda de coesão e legibilidade urbana é outro dos problemas que marcaram as cidades portuguesas no final do século XX, com tradução direta na degradação da paisagem urbana fortalecida pela diminuição dos espaços verdes e outros de utilização coletiva, também desvirtuados pela proliferação do transporte individual privado.*

Tendo sido aplicado nos centros urbanos este programa visa a tornar estes espaços mais saudáveis e equilibrados com base no modelo de sucesso a requalificação da zona oriental da cidade de Lisboa, a Expo 98.

1. Requalificação de zonas industriais deprimidas
2. Criação de novas polaridades em áreas metropolitanas
3. Valorização de frentes de mar ou zonas ribeirinhas
4. Valorização de património histórico-natural e sua reintegração na cidade
5. Requalificação de cidades de média dimensão com pujança económica, mas com défice de qualidade de vida urbana
6. Valorização de cidades do interior que podem constituir pólos de desenvolvimento regional

TABELA 4 | TIPOLOGIAS DE INTERVENÇÃO DO PROGRAMA POLIS

Fonte: Elaboração própria a partir de Re:qualificar promover a qualidade da vida urbana

Tendo como base o princípio geral de melhorar a qualidade de vida das populações, com base no princípio da requalificação urbana e valorização ambiental este programa valorizou os centros históricos das várias cidades através do melhoramento dos espaços públicos integrantes, da valorização dos elementos naturais e da estrutura ecológica, aproveitando os recursos naturais existentes. Envolveu um conjunto de estratégias/instrumentos muito diversificados e necessárias para a requalificação das cidades. Deste modo, a diversidade de temáticas só veio a favorecer as cidades em questão.

Uma das cidades de intervenção foi o Cacém. Território muito fragmentado e sem identidade. A área de transformação deste programa centrava-se na área adjacente à Estação de Agualva-Cacém e tratou de temáticas como o Ambiente, Mobilidade (vias e arruamentos) e Habitação.

Pretendia requalificar a ribeira das Jardas e o parque Urbano do Cacém, elemento natural muito importante e que até outrora funcionava como uma barreira física entre os aglomerados urbanos de Agualva e Cacém. Proporcionar novas centralidades, criar novas soluções de realojamento, acordos com os moradores e comerciantes, E melhorar e reestruturação da circulação viária como os acessos ao IC19.

Todavia, apesar de muitas das obras e prazos terem sido sucessivamente adiados e da existência atual de problemas de conservação a herança do programa Polis é uma mais valia para uma nova visão de cidade mais sustentável e inclusiva. Como é referido em Política de cidades (2008, p. 2), *As cidades, ao usufruírem de programas de intervenção urbana, podem promover a inclusão e coerência social, ajudar a realçar a necessidade de melhorar a qualidade ambiental adotando estratégias eficazes de gestão de recursos, incutir o sentido de identidade, consciencializar a população para a preservação do potencial da cidade, bem como ainda aumentar a competitividade empresarial e comunitária.*

3.4.2 Plano Diretor Municipal de Sintra (PDM)

Por definição, o Plano Diretor Municipal é um instrumento legal utilizado para a gestão do território. Este gere a expansão urbana estabelecendo regras e princípios na ocupação do solo, quer por entidades públicas ou privadas. E, uma vez que o município de Sintra na Área Metropolitana de Lisboa era o que mais crescia tornou-se necessário regulamentar e aplicar o primeiro Plano Diretor Municipal. Este plano foi aprovado pela primeira vez em 23 de setembro de 1998, todavia só terá sido publicado em Diário da República a 4 de Outubro de 1999.

O atual PDM em vigor foi publicado em Diário da República a 14 de Janeiro de 2016 e tende a propor um novo ordenamento e qualificação do solo e as suas condicionantes fundada numa rigorosa análise SWOT.

Deste modo, é possível verificar que este novo PDM tem uma perspetiva futura de contração demográfica e de uma população envelhecida. Apesar deste cenário ainda não ser muito representativo no concelho de Sintra, prevê-se que em tempos futuros vá afetar toda a AML, e Sintra não será uma exceção. Como referido no relatório da proposta de Plano Volume I da CMS (2016, p. 31), (...) *princípios de sustentabilidade ambiental, de eficiência e de rentabilização de infraestruturas e equipamentos existentes, de modo a constituírem-se polos urbanos atrativos para os munícipes residirem e trabalharem e as empresas se instalarem (...)*

Eixos estratégicos do PDM
1. Preservação e valorização do Património e Identidade
2. Valorização dos recursos existentes e dos ecossistemas
3. Otimização e qualificação do solo urbano, como suporte à qualidade de vida
4. Apoio a uma economia dinâmica, inovadora e competitiva

TABELA 5 | EIXOS ESTRATÉGICOS DO PDM

Fonte: Plano Diretor Municipal Proposta de Plano Volume I – Relatório

Os objetivos destes eixos, são:

1. - Preservar a paisagem (quer seja a natural ou a contruída.) - Valorizar e promover os núcleos históricos - Afirmar a centralidade cultural e ambiental de Sintra	**2.** - Valorizar os habitats com valor biogeográfico - Valorizar os sistemas ambientais (como as áreas protegidas) - Criar atividades associadas à orla costeira - Otimização dos recursos geológicos
3. - Criar novas centralidades e reforço das existentes - Consolidação e diversificação (usos) dos aglomerados urbanos - Otimização das infraestruturas - Melhorar a articulação rodoviária e adequar a oferta de estacionamento - Apostar na mobilidade sustentável	**4.** - Valorizar a agricultura e o turismo - Apoiar e promover áreas estratégicas de oportunidade económica, científica e tecnológica. - Aproveitar o capital humano -Investir em fatores de inovação - Ordenamento de áreas industriais degradadas.

TABELA 6 | OBJETIVOS DO PDM

Fonte: Elaboração própria a partir de Plano Diretor Municipal Proposta de Plano Volume I – Relatório (2016, p.40)

Para além destes critérios este novo PDM categoriza os espaços associados à classificação assim sendo,

SOLO URBANO	Estão inseridos os espaços livres e expectantes. Que serão usados para atividades económicas, espaços verdes, serviços
SOLO RÚSTICO	Estão inseridos os espaços naturais, florestais e agrícolas. Ocasionalmente podem ser utilizados para exploração de recursos e infraestruturas.

TABELA 7 | USOS DO SOLO SEGUNDO O PDM

Fonte: Elaboração própria a partir de Plano Diretor Municipal Proposta de Plano Volume I – Relatório (2016)

Como mencionado no documento, Modelo de Desenvolvimento Territorial de Sintra (2015, p. 15), *Território ordenado, harmonioso e diversificado que promova o desenvolvimento económico sustentável numa perspetiva integrada – população, económica e ambiente -, e a valorização dos espaços que os compõem reforçando a sua identidade e melhorando a qualidade de vida das populações.*

3.4.3 Programa Estratégico de Reabilitação Urbana de Agualva

Neste programa elaborou-se uma estratégia de projetos estruturantes para a Área de Reabilitação Urbana de Agualva (ARU). Esta visão, centrada numa estratégia do município, visa requalificar e revitalizar a cidade principalmente em áreas mais degradadas.

O programa desenvolve-se em cinco partes, sendo estas: o enquadramento do território, caracterização e diagnóstico, visão e estratégia, investimento e financiamento e modelo de gestão. Todas estas temáticas são muito importantes para intervir de uma forma faseada e conscientemente no terreno, contribuir para a melhoria de qualidade de vida no território, criar mais dinamismo económico e garantir a inclusão social e a diversidade cultural.

Irá incidir numa pequena área de Agualva-Cacém, e identifica quatro áreas de intervenção prioritária, sendo estas: a Baixa de Agualva, Núcleo Histórico de Agualva, Avenida D. Nuno Alvares Pereira e a Baixa da Estação, como é possível ver na figura 29. Pretende, abranger temáticas como o espaço público e áreas livres, edificado, mobilidade e espaços verdes. Esta área é também integrada pelo "Eixo Urbano" do Plano Verde de Sintra.



FIGURA 30 | DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE REABILITAÇÃO URBANA E ÁREAS DE INTERVENÇÃO PRIORITÁRIA

Fonte: Programa Estratégico de Reabilitação Urbana da Agualva (2015, p.39)

Como referido no documento do Programa Estratégico (2015, p.57), este prevê alcançar A **Requalificação das Áreas de Intervenção Prioritária**, promovendo a qualificação dos espaços urbanos e a atratividade de serviços e atividades económicas; A **Beneficiação do Espaço Público**, tornando-o inclusivo e dinâmico; A **Valorização do Património Histórico** e da identidade local associadas à cultura e à economia local; a **Reabilitação do Edificado**.

Reabilitar Agualva, com enfoque nas áreas de intervenção prioritária através da requalificação do espaço público promovendo-as como locais aglutinadores de vivências, reforçando a identidade do local, onde a praça, a rua, o largo de excelência continuem para a inclusão social e cultural, favorecendo a dinâmica económica, indutores de qualidade de vida urbana

Programa Estratégico de Reabilitação Urbana da Agualva (2015, p. 57)

Para a implementação desta estratégia foram definidos eixos estratégicos, sendo eles:

1. Governança - Estabelecer e mediar relações entre entidades públicas e privadas - Normalizar procedimentos urbanísticos - Candidatar a apoios financeiros no quadro nacional e no quadro comunitário de apoio - Promover a utilização de instrumentos de execução de política urbanística - Criar de um quadro de apoios fiscais e financeiros incentivadores da reabilitação urbana	**2. Valorização e Reabilitação do Espaço Público** - Requalificar as Áreas de Intervenção Prioritária • Reformular o perfil de passeios e arruamentos • Reformular a circulação viária e o estacionamento • Permitir uma rede de circulação pedonal e clicável da ARU - Promover a qualificação dos espaços públicos e as zonas verdes - Qualificar o comércio local • Valorizar os espaços comerciais, a diversificação do comércio e a criação de emprego.
3. Restruturação Fundiária - Envolver os proprietários e eventuais promotores no projeto da unidade de intervenção - Reorganizar a ocupação urbana na área da Baixa de Agualva • Afirmando a centralidade e rentabilizando infraestruturas • Reforçar alinhamentos • Valorizar espaço público de interior de quarteirão, garantido acessos pedonais e viários - Consolidar a malha urbana • Preenchendo espaços vazios com a melhor ocupação	**4. Reabilitação do edificado** - Reabilitar e reconverter o edificado privado e municipal, a desenvolver através da implementação • Criação de incentivos/penalizações para a reabilitação de edifícios considerados em estado de conservação mau, péssimo ou em ruína. • Comunicação/informação aos munícipes sobre as obrigações dos proprietários na manutenção de património • Agilização de procedimentos urbanísticos na ARU e utilização de instrumentos de execução urbanística.

QUADRO 4 | EIXOS ESTRATÉGICOS E OBJETIVOS A DESENVOLVER

Fonte: Elaboração própria a partir de Programa Estratégico de Reabilitação Urbana de Agualva (2015, p.57- 62)

Outra intervenção importante e transversal a toda a área é a implementação de uma rede pedonal e clicável. Este plano propõe uma rede qualificada, confortável que ligue diferentes espaços urbanos como a Quinta da Fidalga ou a Anta de Agualva, como é possível identificar na Figura 30. Pretende-se que esta rede seja utilizada no quotidiano como para desporto e lazer e que desta maneira promova a saúde metal e física dos utilizadores.

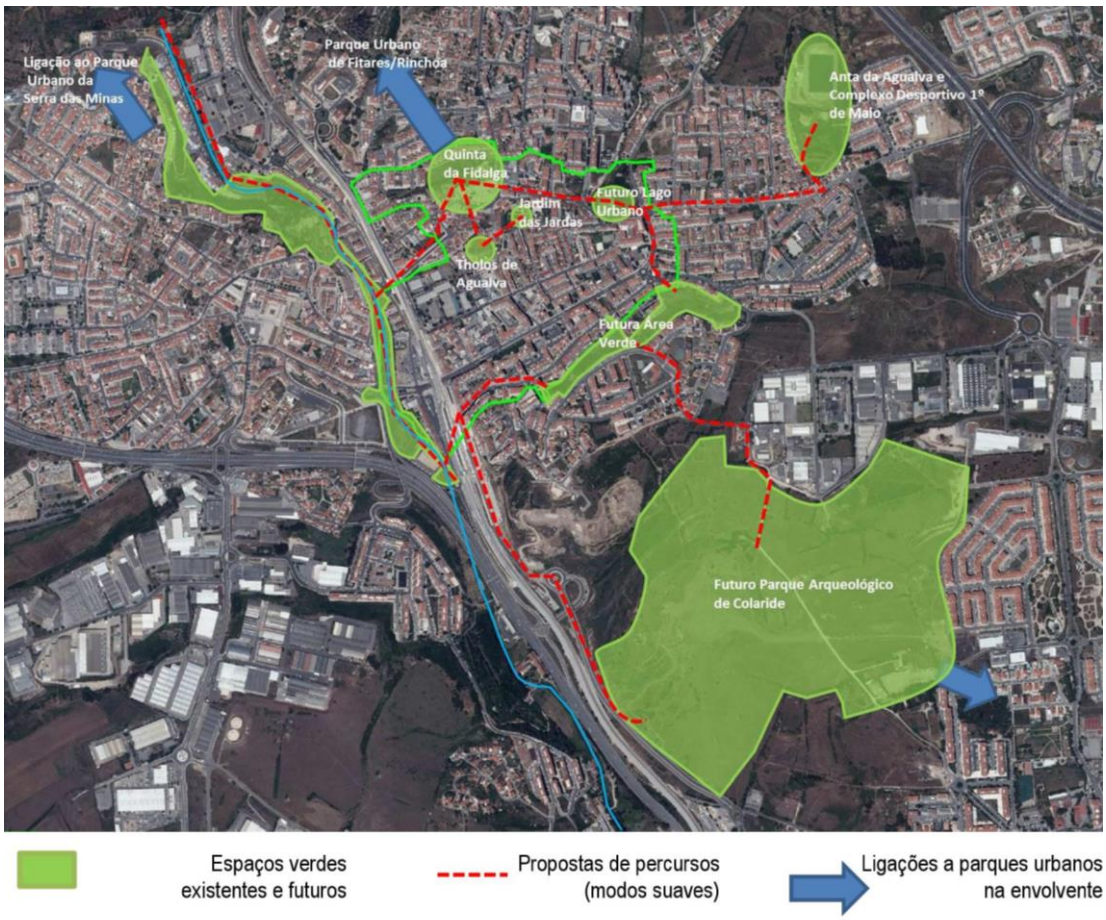


Figura 31 | Estruturação de Cintura Verde e das principais ligações de rede pedonal

Fonte: Programa Estratégico de Reabilitação Urbana da Agualva (2015, p.73)

A requalificação do espaço público e promoção do verde urbano na ARU de Agualva, enquadra-se no quadro da estratégia de revitalização economia e social das áreas de intervenção prioritária identificadas. O conjunto de intervenções será dirigido para a introdução de algumas melhorias nas condições de circulação pedonal, na criação de percursos cicláveis, na criação de espaço público de qualidade, na regularização do estacionamento, na criação de uma imagem qualificadora da cidade e ainda na dinamização da atividade comercial.

Programa Estratégico de Reabilitação Urbana da Agualva (2015, p. 60)

3.4.4 Proposta Parque Urbano para a Lagoa dos 4 caminhos

À semelhança do Programa Estratégico de Reabilitação Urbana da Agualva a proposta apresentada pela Junta de Freguesia (JF) para a Lagoa dos 4 caminhos, área pertencente à ARU, pretende promover o espaço urbano através da criação de novas áreas e funcionalidades. Esta nova visão pretende promover uma área que até então era abandonada para uma área com zonas destinadas a residências, serviços, atividades económicas e espaços verdes qualificados. Tornando este espaço numa área dinâmica socialmente, comercialmente e habitável.

Deste modo, propõe uma área bruta de construção de 19.871,29m² destina 12.703,50m² para habitação, 1.659,60m² para comércio e 5.508,3m² para estacionamento. Contempla ainda um edifício de menor dimensão, com 62,10m² destinado a dar apoio às atividades e comércio desenvolvidos no parque. Nas zonas verdes possibilita áreas destinadas à prática de exercício físico com a colocação de máquinas assim como zonas de descanso e de contemplação da envolvente. Possibilita igualmente o uso do Lago para atividades náuticas como o uso de gaivotas e barcos.

Ao nível da organização do espaço do parque urbano propõe-se 4 acessos, 3 deles que são frequentemente utilizados pelos habitantes no seu dia-a-dia. E no alinhamento da Avenida Santa Maria edifícios que variam entre 7 a 10 pisos.

Na estrutura viária, são propostas duas novas rotundas da Rua Joaquim Guilherme da Costa Caldas de forma a reorganizar e melhorar o trânsito local principalmente em horas de ponta.

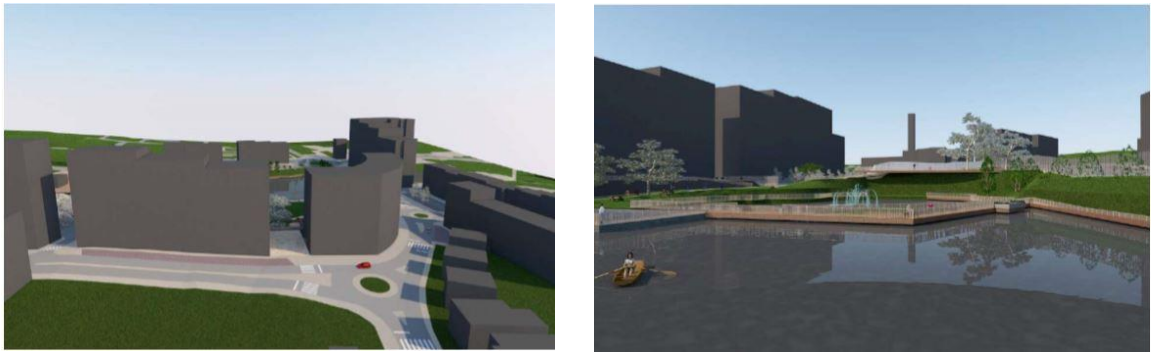


FIGURA 32 | CONJUNTO DE IMAGENS DA PROPOSTA DO PARQUE URBANO

Fonte: Proposta de Intervenção, Projeto Urbanos para a Lagoa dos 4 caminhos, JF (2019, p.38*)*



FIGURA 33 | LOCALIZAÇÃO DO PROJETO URBANO LAGOA DOS 4 CAMINHOS

Fonte: Proposta de Intervenção, Projeto Urbanos para a Lagoa dos 4 caminhos, JF(2019,p.38*)*



FIGURA 34 | PLANTA DA PROPOSTA DO PROJETO URBANO LAGOA DOS 4 CAMINHOS

Fonte: Proposta de Intervenção, Projeto Urbanos para a Lagoa dos 4 caminhos (2019,p.38*)*

3.4.5 Síntese

Numa Revisão crítica dos IGTs acima identificados, julga-se importante refletir e repensar alguns dos métodos/ideias destes planos na proposta que se defende neste trabalho para a regeneração urbana do núcleo urbano de Agualva-Cacém, como é possível verificar na Tabela 8. Deste modo é possível enriquecer e potencializar a utilização do espaço público, tendo sempre em vista o princípio geral de melhorar a qualidade de vida das populações. Por fim, no que diz respeito à Proposta de Parque Urbano considera-se da maior pertinência esta abordagem ao território uma vez que esta zona é rica em recursos naturais como a Ribeira das Lopas, que tem uma localização privilegiada, e que será uma mais valia para o projeto Urbano.

Programa Polis	- Melhorar os espaços públicos integrantes; - Valorização de elementos naturais e da estrutura ecológica, aproveitando os recursos naturais existentes. - Criar novas soluções de realojamento.
PDM	- Valorização dos recursos existentes e dos ecossistemas - Otimização e qualificação do solo urbano, como suporte à qualidade de vida - Apoio de uma economia dinâmica, inovadora e competitiva. - Criar novas centralidades
Plano Estratégico de Agualva - Cacém	- Criar um maior dinamismo económico - Garantir a inclusão social e a diversidade cultural - Reformular o perfil de passeios e arruamentos - Reformular a circulação viária e o estacionamento - Permitir uma rede de circulação pedonal e clicável da ARU - Promover a qualificação dos espaços públicos e as zonas verdes - Qualificar o comércio local - Valorizar os espaços comerciais, a diversificação do comércio e a criação de emprego. implementação de uma rede pedonal e clicável

TABELA 8 | AÇÕES A SEREM APLICADOS NO PROJETO DE ESPAÇO PÚBLICO

Fonte: Elaboração própria a partir dos Instrumentos de Gestão Territorial

4. Regeneração Urbana do núcleo Agualva – Cacém

Como já referido anteriormente, o tema da presente dissertação surge no âmbito de Laboratório de Projeto VI.

Como resultado de uma leitura analítica do território em causa, desenvolvida no Cap. 3 deste trabalho, identifica-se como ponto de partida para uma proposta de intervenção, a fragmentação do tecido urbano, a falta de espaços qualificados e espaços verdes neste território maioritariamente habitacional, tornando-se necessário intervir ativamente no Espaço Público.

Assim, identifica-se a Lagoa dos 4 caminhos e a zona contígua como área com potencial para uma ação que integra várias vertentes. Integrando parcialmente a ARU de Agualva, este terreno privilegia de uma localização e recursos naturais de excelência que não estão devidamente explorados.

Torna-se primordial estabelecer uma estratégia urbana que articule as pré-existências e os novos programas e tipologias valorizando a continuidade ao nível do espaço público pedonal.

Desta forma, é da maior importância intervir neste espaço com vista a proporcionar aos moradores e visitantes áreas e equipamentos qualificados para que possam voltar a (Re)Viver os espaços públicos.

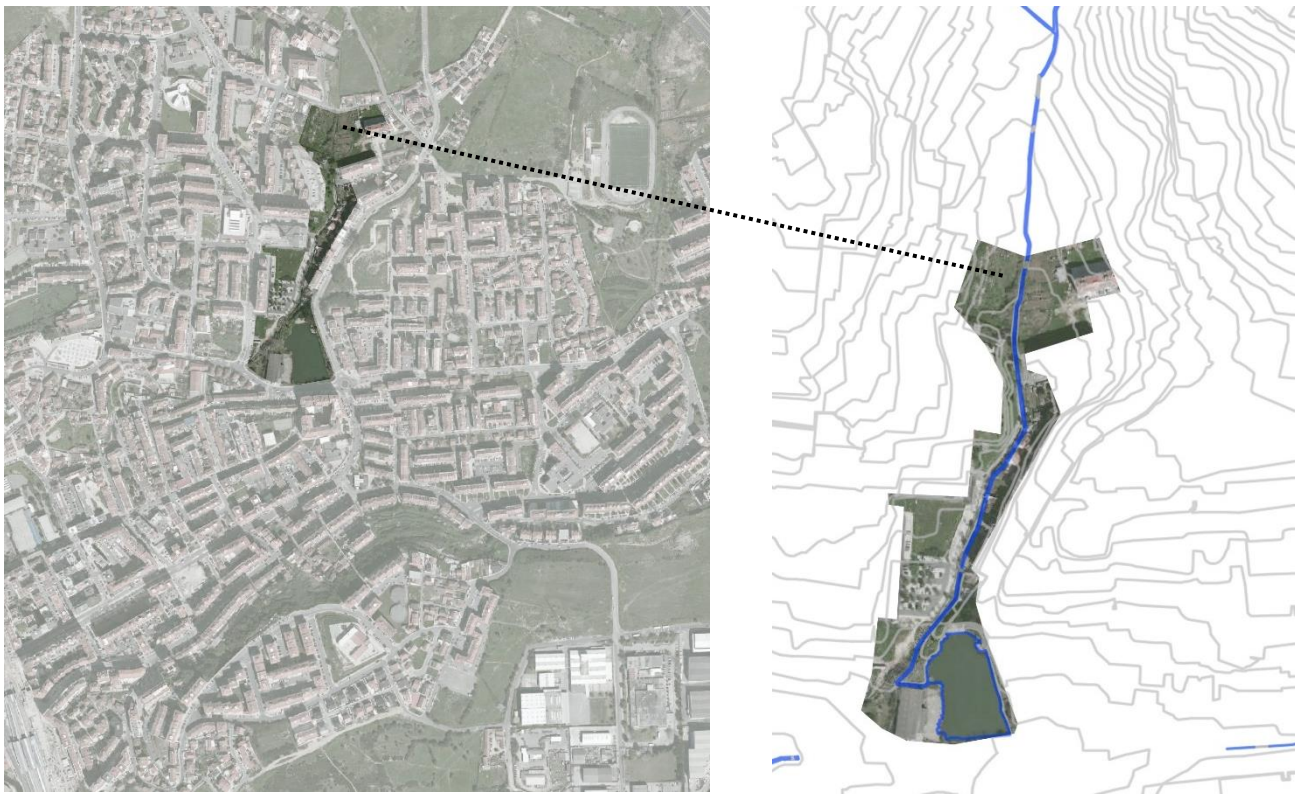


Figura 35 | Localização da Lagoa dos 4 caminhos e zona contígua

4.1 Leitura e diagnóstico urbano

Localizada a sul da A16 que liga a Avenida dos Bons Amigos, uma das artérias mais importantes e utilizadas da cidade, surge a área de estudo denominada de Lagoa dos 4 caminhos, zona pertencente à ARU, e a zona contígua.

Esta área marcada pela presença de recursos naturais como a Ribeira das Lopas e uma lagoa que veio a surgir acidentalmente por meio de escavações, como é possível verificar na figura 34. É de salientar o uso do terreno no passado, como é referido na proposta de intervenção do Projeto Urbano para a Lagoa dos 4 caminhos (2019 , p. 6) (…)*é de identificar que era uma quinta rural "Quinta Fonte das Eiras" com vários poços e hortas, obtida mais tarde para construção mas que acabou por embargar, surgindo daí o lago existente, consequência das escavações uma vez que existem veios de água no local.*

Atualmente, este terreno encontra-se vedado, abandonado e em mau estado. São visíveis também a prática recorrente da utilização do terreno para hortas agrícolas de uma forma desordenada pelos moradores.

Sendo este terreno rico em recursos naturais, central no núcleo urbano de Agualva e de fácil acesso viário, torna-se importante trabalhar este espaço pensado numa estratégia urbana de integração.

Numa primeira fase, com vista à proposta urbana de mobilidade ativa fez-se uma caracterização física e programática da área à escala territorial da freguesia, Agualva-Mira Sintra. Foram abordados os sistemas hídricos, as estruturas verdes e expectantes (como os espaços de mato), os usos do solo, as restrições de utilidade pública e a caracterização de equipamentos.

Numa segunda fase, o estudo incidiu sobre a área envolvente à Lagoa dos 4 caminhos como é possível verificar no enquadramento da Figura 35. Nesta fase, o trabalho incide, sobre questões relacionadas com as continuidades viárias e pedonais, estrutura Verde e Azul, escala Urbana (Dimensão edificada), comércio e serviços.



FIGURA 36 | ENQUADRAMENTO DA LAGOA DOS 4 CAMINHOS NO TERRITÓRIO DE AGUALVA. ENQUADRAMENTO A (IMAGEM À ESQUERDA) E ENQUADRAMENTO B (IMAGEM À DIREITA)

4.2 Estratégia do Espaço Público

4.2.1 Mobilidade Ativa como fio condutor

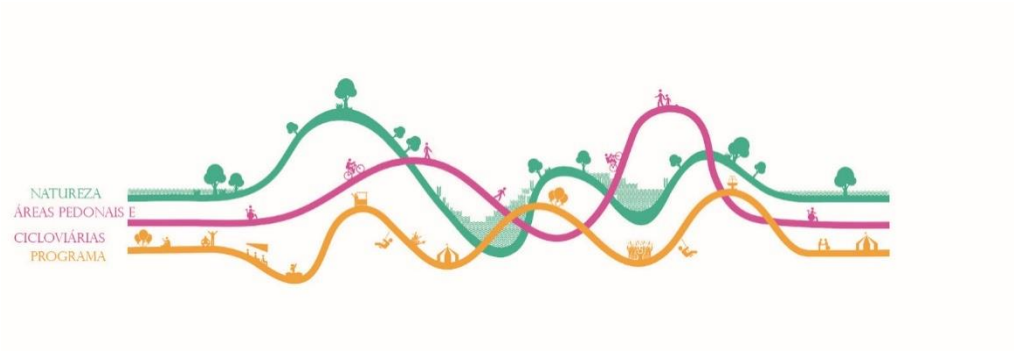


FIGURA 37 | CONCEITO ORIENTADOR DA ESTRATÉGIA URBANA PARA O ESPAÇO PÚBLICO

Fonte: Adaptado de MVRDV

Abordar o território de Agualva num contexto de projeto torna-se numa questão complexa, quer pela estrutura já consolidada edificada quer pela falta de planeamento e fragmentação que tanto marcam esta área.

Com vista a uma proposta de integração urbana com uma forte componente de valorização e qualificação ambiental pretende-se que a mobilidade ativa, seja o elemento de coesão e estruturante do espaço público, a par da valorização do potencial natural associado à linha de água Torna-se importante refletir e analisar os diferentes recursos naturais existentes no território, como o sistema hídrico, Figura 38, onde se realça a Ribeira

das Jardas, já qualificada, e a Ribeira das Lopas, que será objeto de requalificação neste projeto.

Tendo em conta as novas perspetivas de utilização do espaço público e os recursos hídricos/áreas verdes ganham uma nova importância neste domínio. O curso de água vem à superfície em meio urbano serve de suporte para inúmeras atividades de lazer e desporto. Formula um "corredor" multifuncional de espaço público com atividades comerciais.



FIGURA 38 | REALIDADE DA RIBEIRA DAS JARDAS (IMAGENS À ESQUERDA) VS RIBEIRA DAS LOPAS (IMAGENS À DIREITA)

Fonte:https://www.google.pt/search?q=ribeira+das+jardas&sxsrf=ACYBGNTIT4se3r7gWLYPv7q8tCaeDJGeiA:cDUgQ e fotografias de autor.

FIGURA 39 | MAPA DOS RECURSOS HÍDRICOS. IDENTIFICAÇÃO DA RIBEIRA DAS JARDAS E DAS LOPAS (CURSO DE ÁGUA EM ESTUDO).

O caso da Requalificação da Ribeira das Jardas, Eixo Verde e Azul e o caso de estudo de Copenhaga tornam-se projetos de referência para este trabalho contribuindo para uma nova abordagem de espaço público

Áreas Verdes #Estrutura Verde e Azul

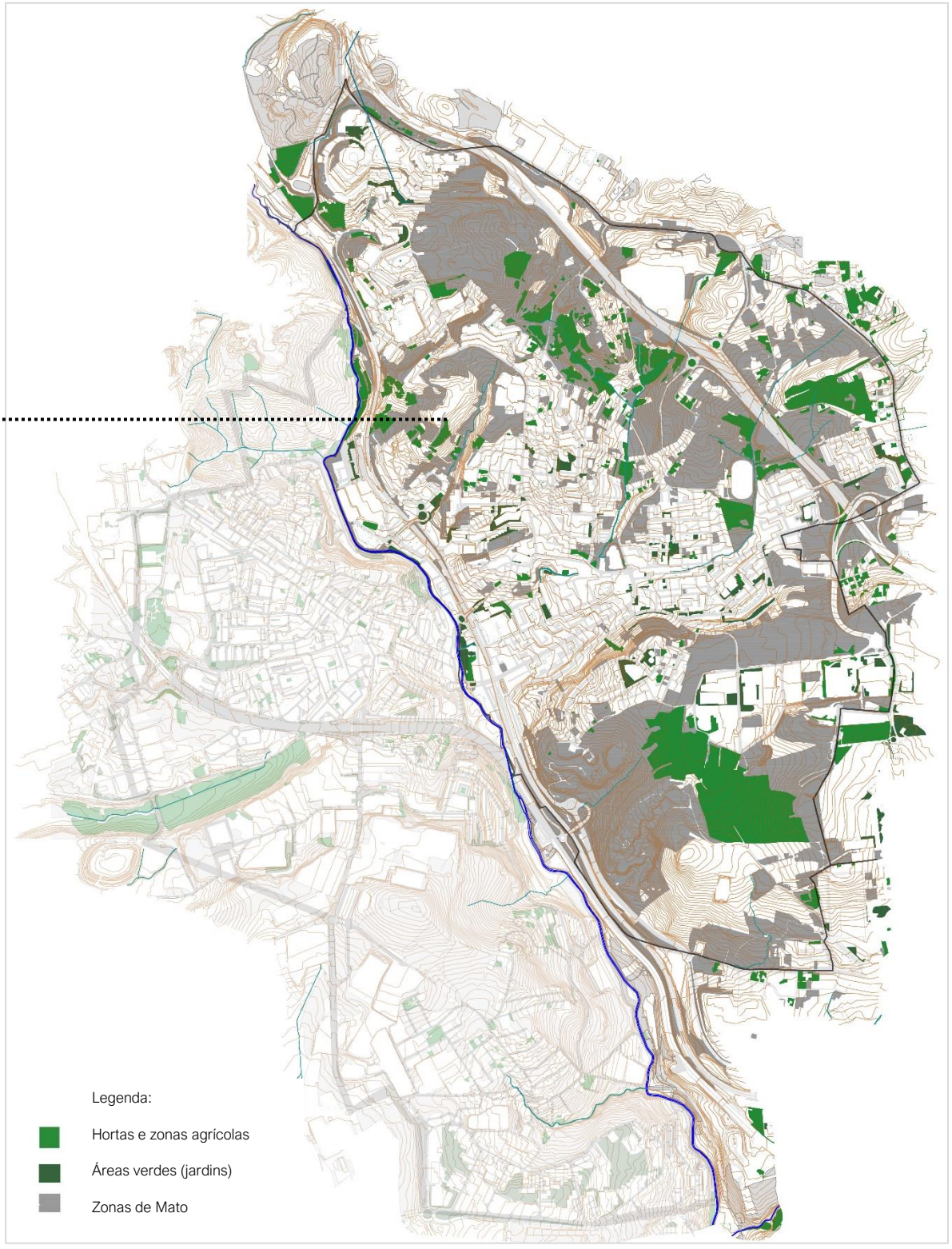
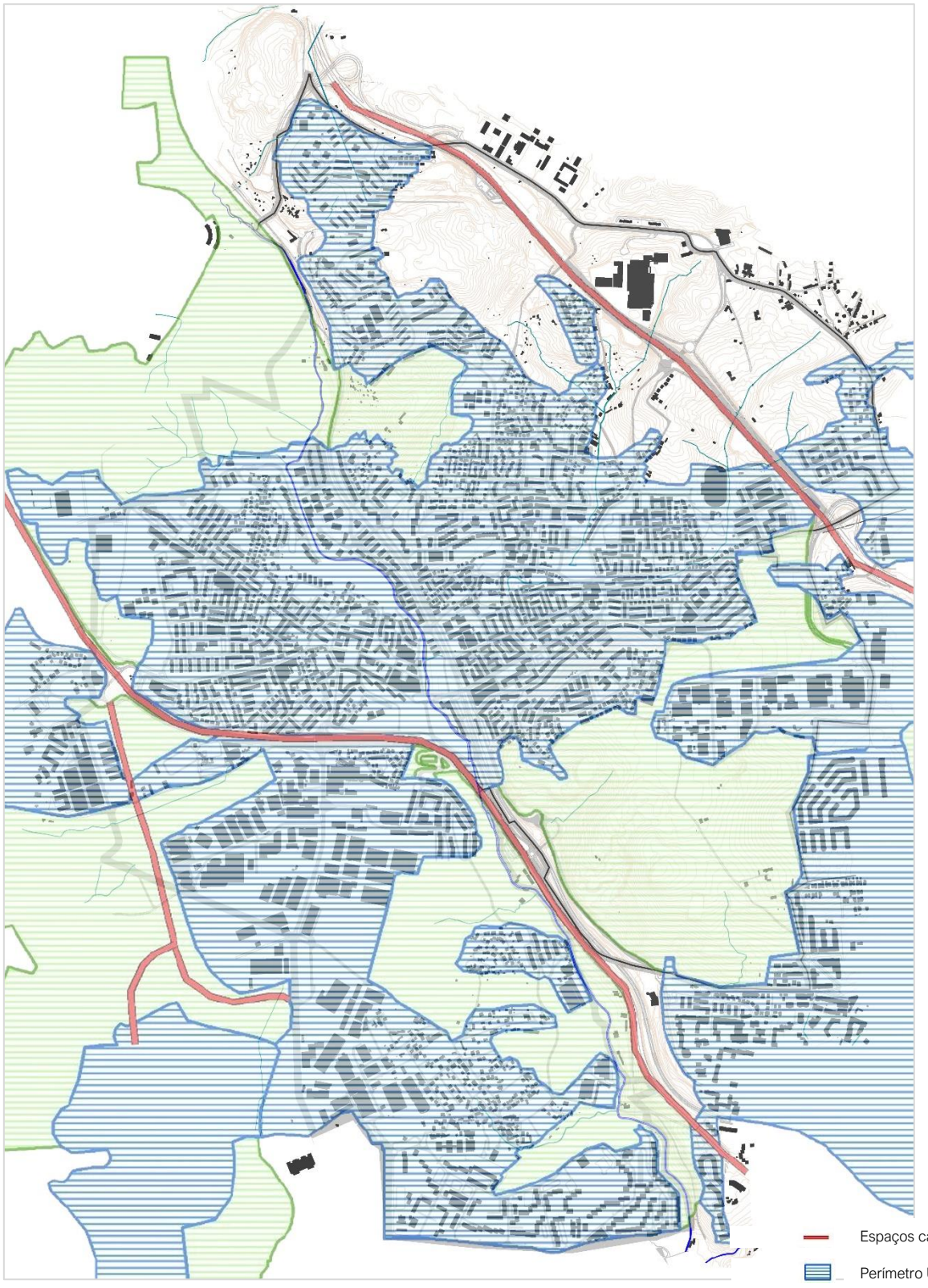


FIGURA 40 | MAPA DAS ÁREAS EXPECTANTES

No que diz respeito ao mapa de áreas expectantes, é possível verificar que este reflete os problemas de fragmentação e fraca qualidade de espaços públicos. Estas áreas vazias, que surgem agora como possíveis áreas de intervenção. É possível também verificar que as áreas expectantes (zonas de mato) contrastam com os poucos espaços verdes existentes, onde se verifica uma fraca manutenção.



Fonte: Produção própria adaptado de Adapta:polis (2017, p. 50)

Através da Informação fornecida no capítulo dos IGTs e no subcapítulo do PDM é possível categorizar e aplicar no território de projeto os usos do solo e as restrições de utilidade pública.

FIGURA 41 | MAPA DOS USOS DO SOLO, SEGUNDO REVISÃO DO PDM

No que diz respeito aos usos do solo, é possível verificar que a área de projeto pertence à categoria de solo urbano. Desta maneira o terreno de projeto pode ser utilizado para atividades de económicas, espaços verdes e serviços.

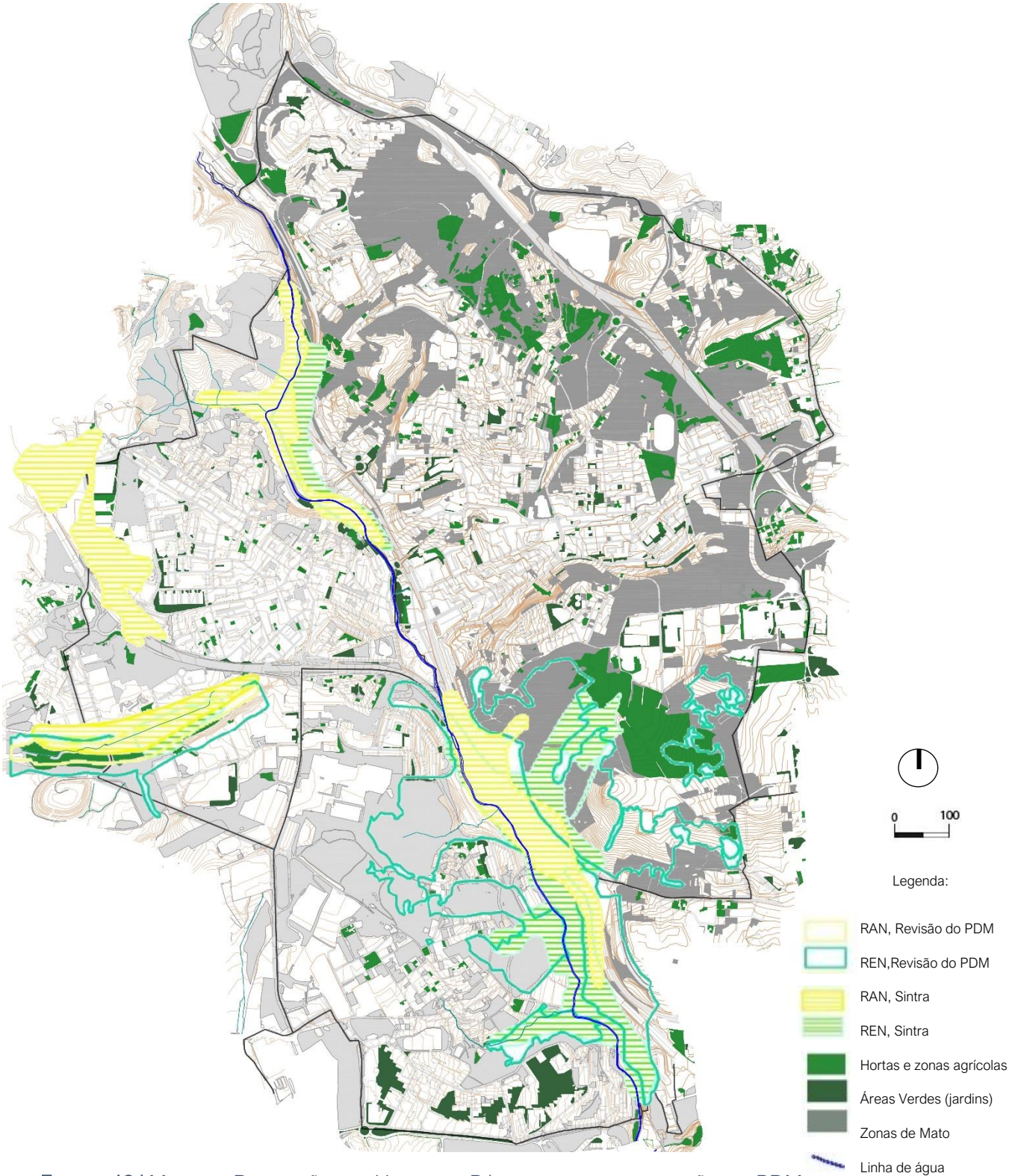


FIGURA 42 | MAPA DE RESTRIÇÕES DE UTILIDADE PÚBLICA, SEGUNDO REVISÃO DO PDM

No que diz respeito ao mapa de Restrições de Utilidade Pública, este pretende identificar as áreas de servidão administrativa que visam a limitar o uso e a ocupação do território. É possível verificar que a zona de projeto não é afetada por nenhuma restrição de utilidade pública.

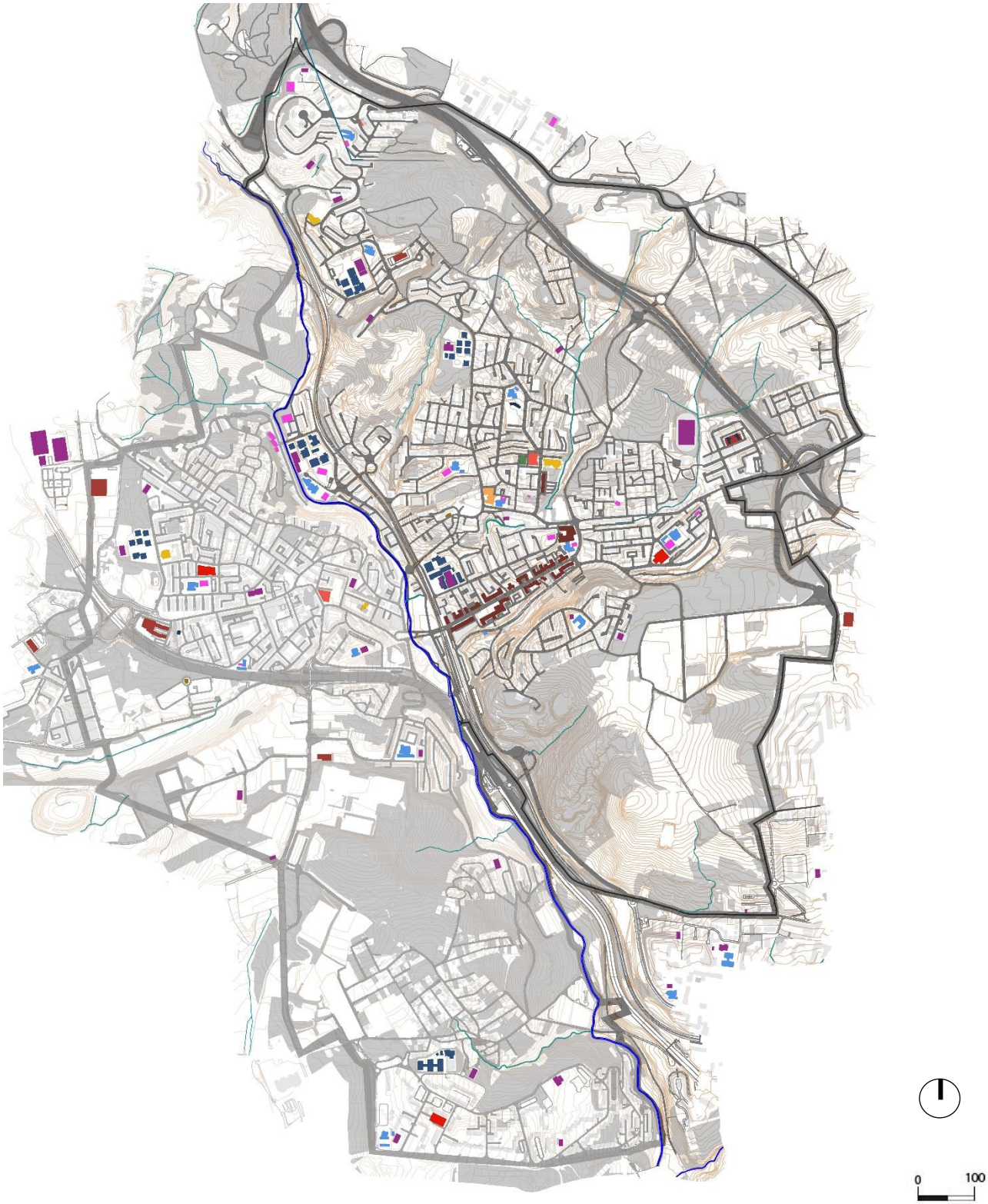


FIGURA 43 | EQUIPAMENTOS NO TERRITÓRIO DE AGUALVA - MIRA SINTRA

No que diz respeito aos equipamentos, Figura 42 é possível verificar que estes se encontram muito dispersos e que o equipamento mais presente é no âmbito da Educação com Jardins de Infância, Escolas Secundária e Escolas primárias.

Posto isto, com o objetivo de beneficiar o espaço público e as continuidades pedonais pretende-se promover uma rede ciclável ou pedonal que vá para além do núcleo urbano de Agualva. Pretende-se apoiar e dar continuidade à proposta dos percursos suaves promovida pela Câmara Municipal de Sintra.

Tal como refere Nordeste (2017, p. 14) *Os percursos pedonais são um ótimo instrumento de criação de vetores de expansão urbana, uma ferramenta para a consolidação dos espaços públicos, influenciando diretamente a qualidade das cidades e devem ser pensados como algo fulcral na dinamização e reabilitação urbana*

Propõe-se uma rede pedonal e cicloviária, com percursos qualificados e confortáveis que possam ser utilizados no dia-a-dia como para períodos de lazer ou desporto. Este percurso contempla ligações com espaços verdes existentes, como a Quinta da Fidalga, e propostos, como o Futuro Parque Arqueológico de Colaride, espaços de comércio local e serviços. Na Figura 43 é possível identificar a proposta promovida pela Camara de Sintra e na Figura 44 a proposta de continuação dos percursos.

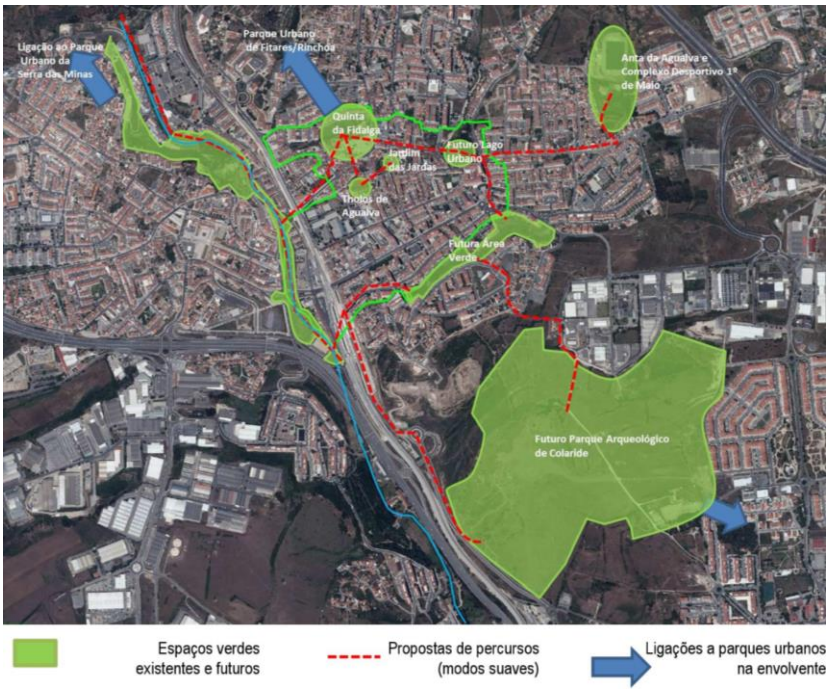


FIGURA 44 | CINTURA VERDE E AS PRINCIPAIS LIGAÇÕES DE REDE PEDONAL

Fonte: Programa Estratégico de Reabilitação Urbana da Agualva (2015,p.73*)*

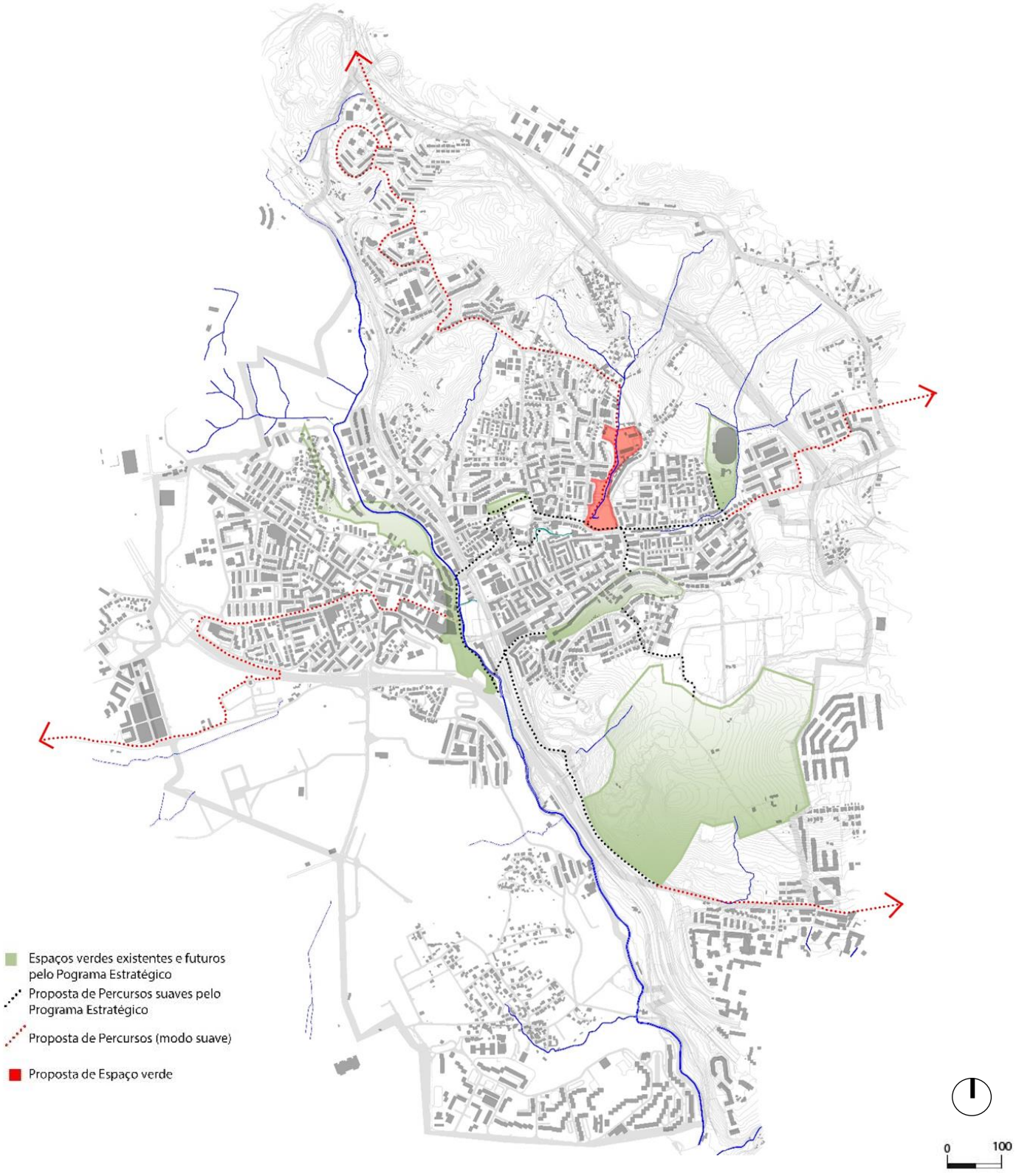


FIGURA 45 | PROPOSTA DE CONTINUAÇÃO DE REDE CICLÁVEL

4.2.2 (Des) Continuidades Viárias e Pedonais

Como já referido anteriormente, considera-se que o modelo de expansão da cidade de Agualva-Cacém foi decorrente do rápido crescimento da cidade e do aumento intensivo do automóvel. Surgiram novas infraestruturas viárias como a A16, IC19 e a estação ferroviária de Agualva-Cacém. Deste modo, a realidade urbana de Agualva tornou-se fragmentada, heterogénea e descontinua. As infraestruturas tiveram um impacto muito grande na paisagem e nas vivencias da cidade. Pela má organização e pela falta de continuidade geraram-se vazios urbanos. Um exemplo desta realidade remete-nos para a área de projeto, a Lagoa dos 4 caminhos e a zona contígua. Como é possível identificar na Figura 45 e 46 verifica-se uma grande representatividade de ruas sem saída, seja por diferenças na topografia, seja por interrupção do desenho urbano.

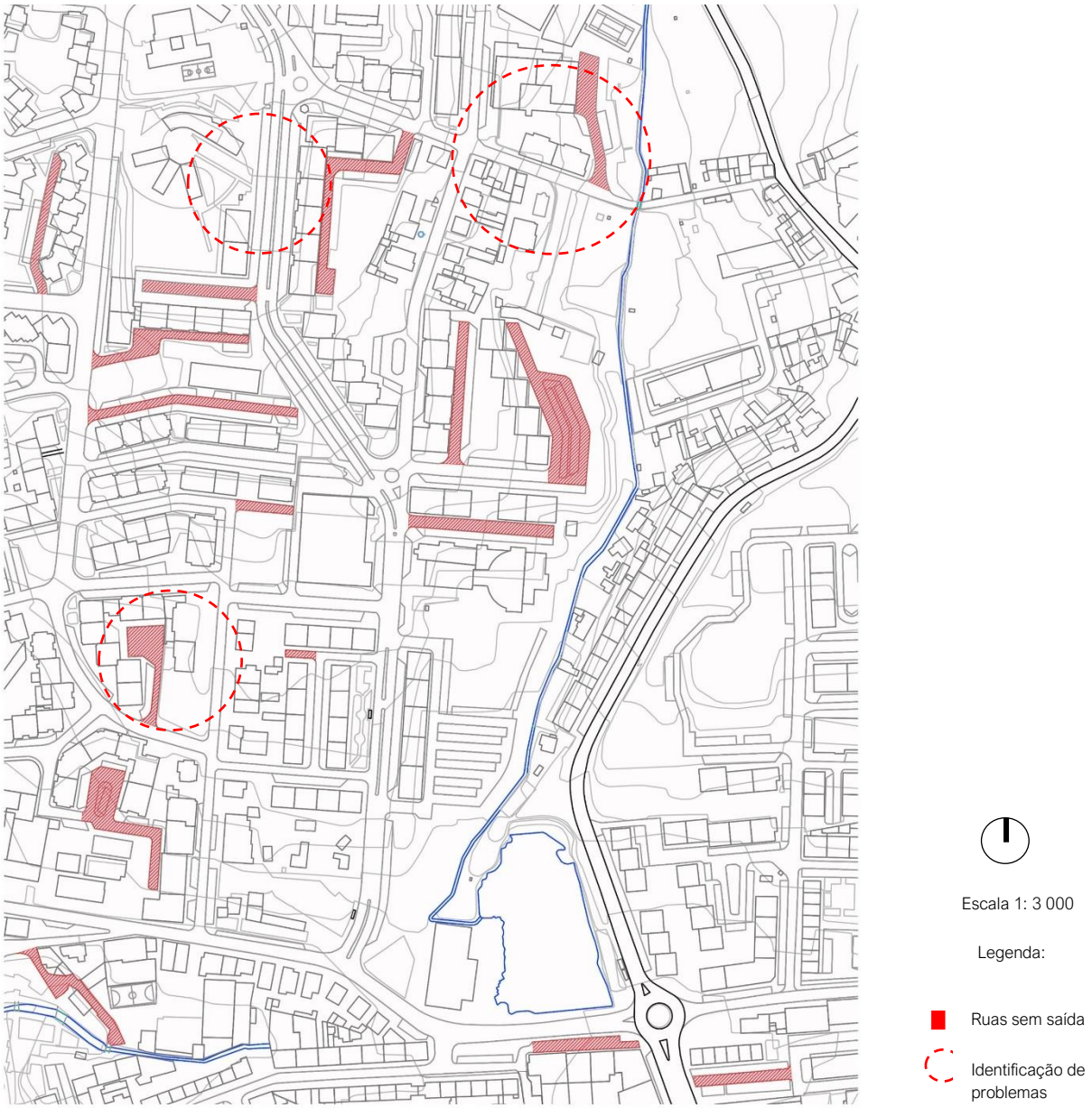


FIGURA 46 | RUAS AUTOMÓVEIS SEM SAÍDA # CONTINUIDADE URBANA

Esta realidade fomenta a sensação de insegurança e desta maneira o espaço público que deveria ser um espaço de encontro fica ameaçado.



FIGURA 47 | RUAS SEM SAÍDA # CONTINUIDADE URBANA

Ainda nas continuidades viárias outra das anomalias verificadas na área de projeto remete-nos para o estacionamento.

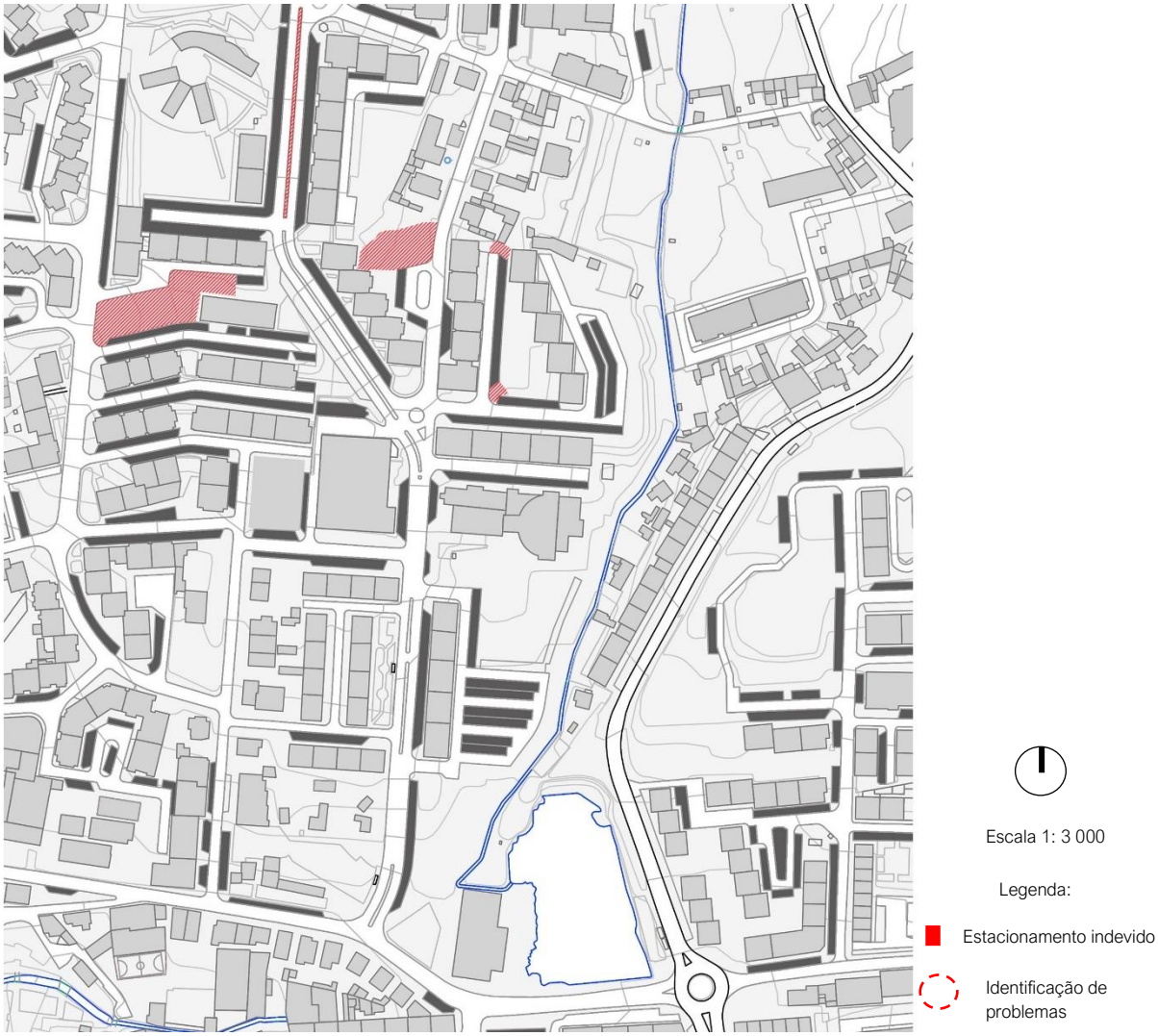


FIGURA 48 | ESTACIONAMENTO INDEVIDO #QUALIFICAÇÃO DE ESPAÇO PÚBLICO

Considera-se que não existe um critério claro na organização no desenho dos espaços de estacionamento integrados no desenho do espaço público, assim como se verifica estacionamento irregular em espaços vazios ou até mesmo nos separadores centrais das vias conforme assinalado na Figura 47.



FIGURA 49 | FOTOGRAFIAS DE ESTACIONAMENTO INDEVIDO # QUALIFICAÇÃO DE ESPAÇO PÚBLICO

Por fim, no que diz respeito aos percursos pedonais evidenciam-se os obstáculos físicos à mobilidade suave com que nos deparamos todos os dias. Sendo eles, vedações, gradeamentos e muros. Realidade que por diversas vezes impede um elevado número de

pessoas como idosos, crianças, grávidas e pessoas de mobilidade reduzida a usufruírem da cidade e dos espaços públicos.



FIGURA 50 | OBSTÁCULOS FÍSICOS AO PERCURSO PEDONAL # QUALIFICAÇÃO DE ESPAÇO PÚBLICO

Posto isto, com base nesta análise das continuidades viárias e com vista a tornar o espaço público num lugar de inclusão, tornou-se necessário reformular a circulação viária. Com a interligação da malha urbana pretende-se estabelecer novas ligações viárias, valorizando a continuidade do espaço público e propor uma nova centralidade no núcleo urbano de Agualva, a Lagoa dos 4 caminhos.

Com estas ações pretende-se requalificar e transformar esta área numa zona dinâmica e concectada da cidade.

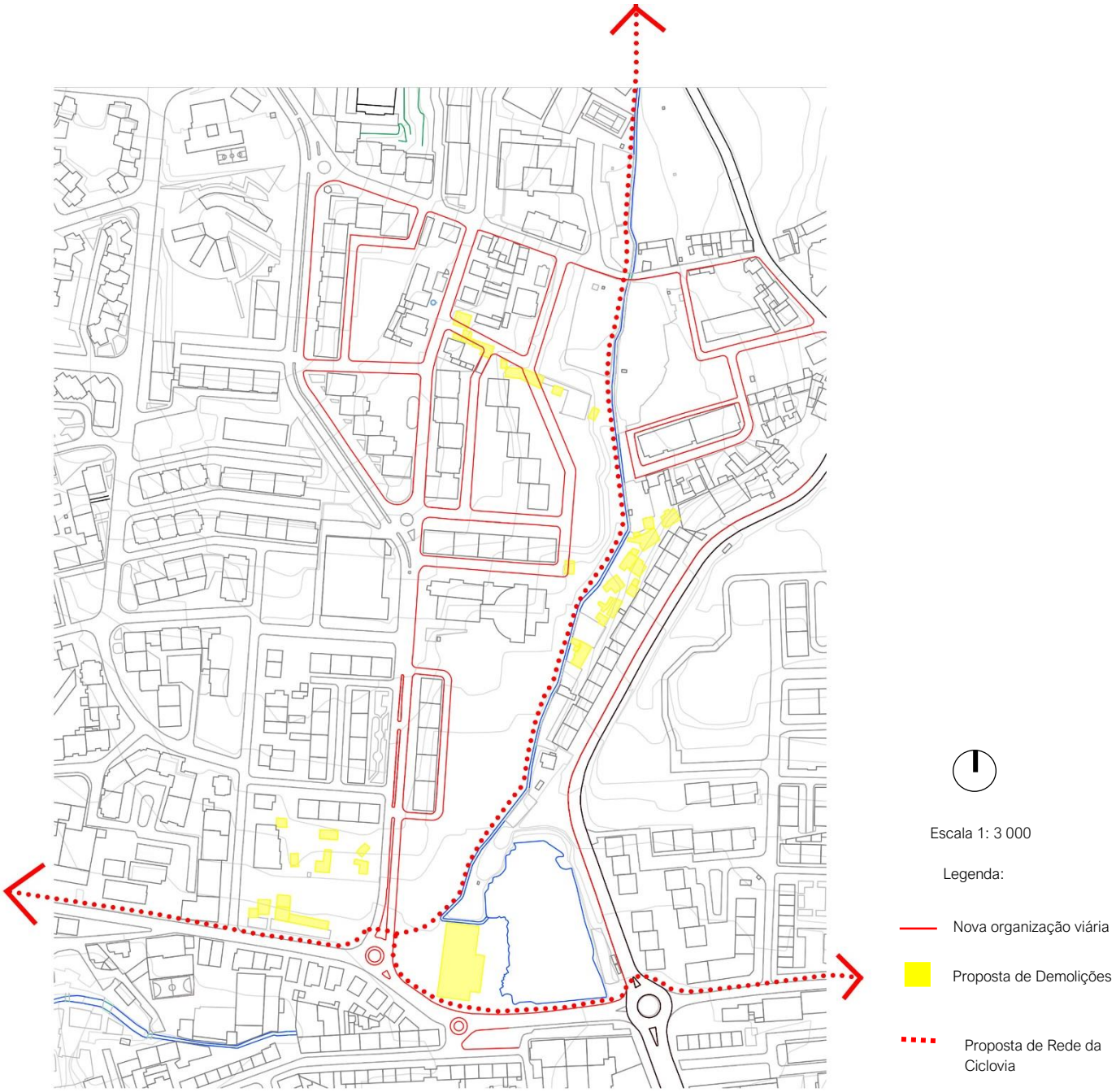


FIGURA 51 | MAPA DE AMARELOS E VERMELHOS COM A INCLUSÃO DA CICLOVIA # QUALIFICAÇÃO DE ESPAÇO PÚBLICO

Assim, o espaço de projeto será potenciado pela ciclovia, por melhores acessibilidades viárias indo ao encontro dos objetivos do Programa Polis, do PDM e do plano estratégico com

vista a melhorar os espaços públicos integrantes, criar novas centralidades, otimazar e qualificar o solo urbano, como suporte à qualidade de vida.

4.2.3 Estrutura Verde e Azul como elemento de requalificação do Espaço público

No que diz respeito ao mapa de áreas expectantes, é possível verificar que este reflete os mesmos problemas do mapa da freguesia. Verifica-se que as áreas expectantes (zonas de mato) contrastam com a minoria de espaços verdes, e que por diversas vezes usufruem de fraca manutenção, como é possível verifica na Figura 51 e 52. As hortas urbanas desorganizadas são também outro do elemento caracterizador desta área.



FIGURA 52 | ÁREAS EXPECTANTES # ESTRUTURA VERDE E AZUL. ENQUADRAMENTO A

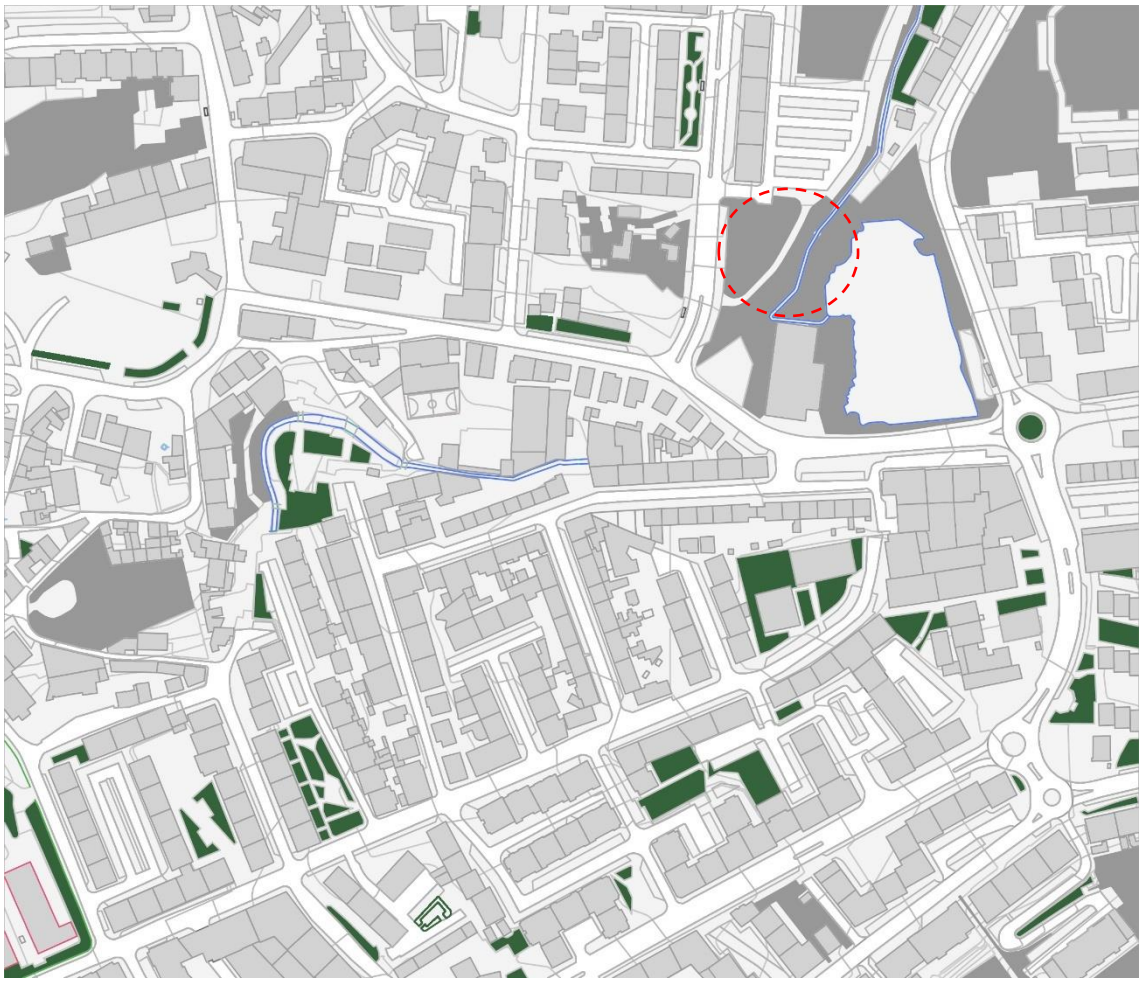


FIGURA 53 | ÁREAS EXPECTANTES # ESTRUTURA VERDE E AZUL. ENQUADRAMENTO B



FIGURA 54 | FOTOGRAFIAS DE ÁREAS EXPECTANTES # ESTRUTURA VERDE E AZUL. ENQUADRAMENTO B



FIGURA 55 | PROPOSTA DE ESPAÇOS VERDES ESTRUTURANTES # ESTRUTURA VERDE E AZUL. ENQUADRAMENTO A

Como proposta de estratégia pretende-se na zona contígua à Ribeira das Lopas criar espaços verdes e reorganizar as hortas urbanas já existentes. Com esta abordagem, e indo ao encontro dos objetivos do PDM e do Programa Polis, tenciona-se valorizar os elementos naturais e da estrutura ecológica deste ecossistema, otimizar e qualificar o solo urbano preservando e melhorando a paisagem natural.

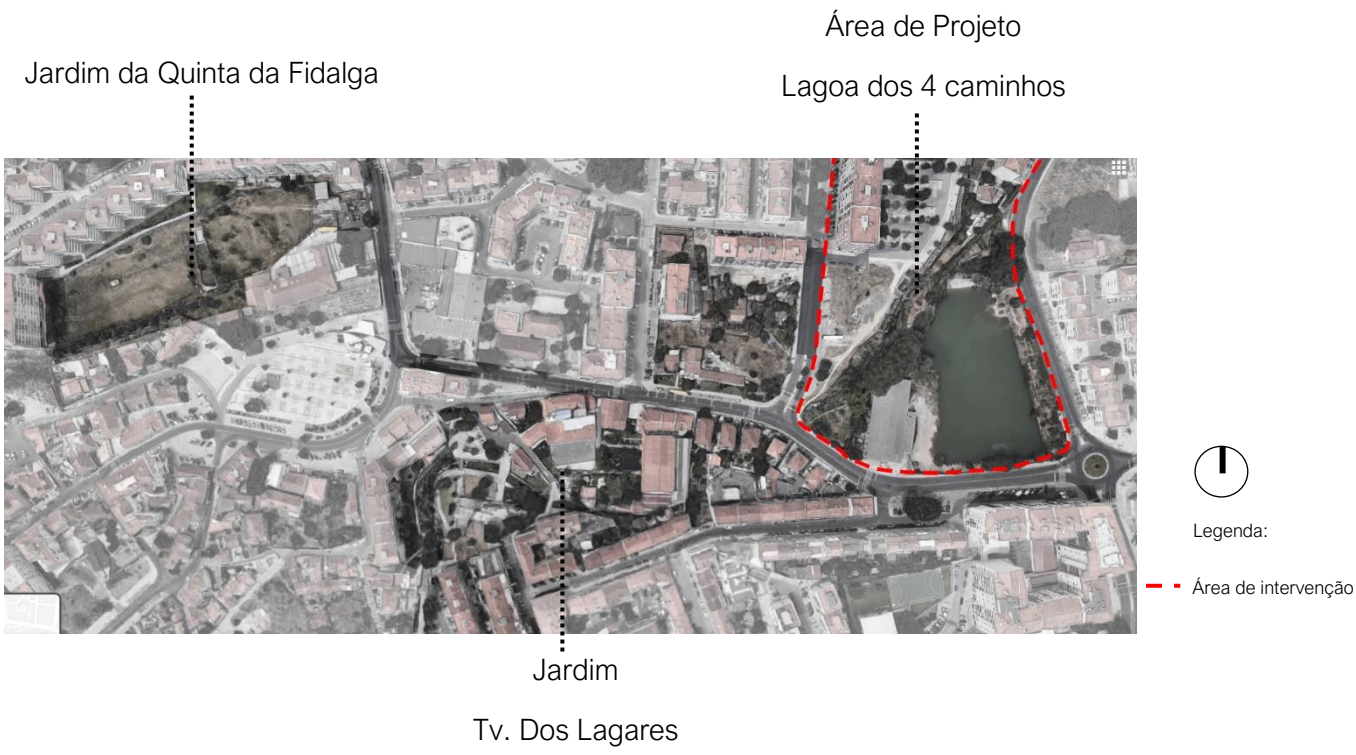


FIGURA 56 |PROPOSTA DE LIGAÇÕES DE ESPAÇOS VERDES ESTRUTURANTES # ESTRUTURA VERDE E AZUL. ENQUADRAMENTO B

Outro dos elementos importantes desta estratégia é referente a uma intenção de ligação de diferentes espaços verdes entre a área de projeto, a Quinta da Fidalga e Jardim Travessa dos Lagares.

4.3 Proposta para a Lagoa dos 4 caminhos

4.3.1 Dimensão Edificada

Ao nível do edificado é possível verificar diferenças de escala na dimensão edificada, tornando o território heterogéneo e sem uma lógica dominante. Identificam-se 2 tendências edifícios com 5 ou mais pisos e vivendas.

Como é referenciado no Programa Estratégico de Agualva (2015, p. 3) (…) *coexistem edificações do início do século XX, de memória rural, e em mau estado de conservação, com uma malha urbana e edifícios dos anos 70 e 80 do século XX, com características volumétricas e de ocupação urbana significativamente distintas.*



FIGURA 57 | DIMENSÃO EDIFICADA # ESCALA URBANA. ENQUADRAMENTO A



FIGURA 58 | CONJUNTO DE FOTOGRAFIAS DA DIMENSÃO EDIFICADA # ESCALA URBANA



FIGURA 59 | DIMENSÃO EDIFICADA # ESCALA URBANA. ENQUADRAMENTO B

Como proposta de estratégia referente à dimensão edificada, são propostos três conjuntos habitacionais que possibilitam o alinhamento com a Av. Santa Maria e o colmatar do quarteirão. A volumetria do edificado será de 5 andares, sendo que o piso térreo será para comércio e serviços o que contrasta com a proposta de 7 a 10 andares da Junta de Freguesia de Agualva-Mira Sintra. Uma vez que se pretende que o espaço seja mais aberto e convidativo para usufruto do espaço público.

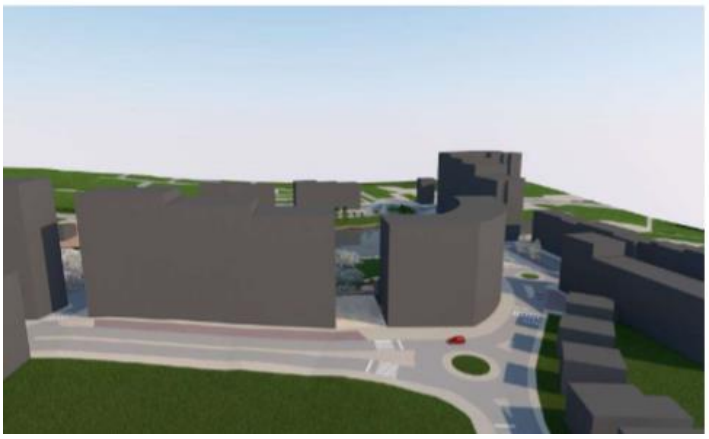


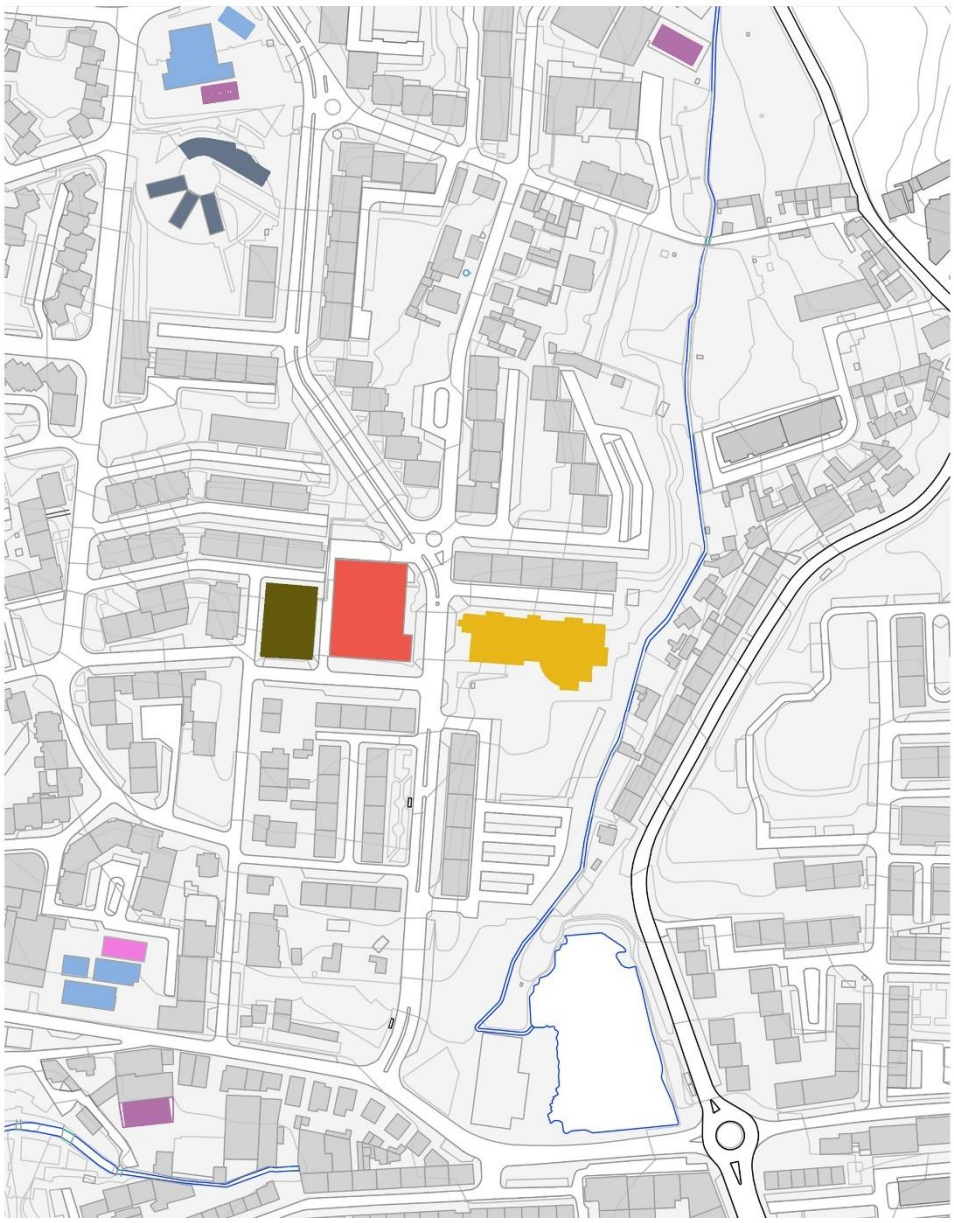
Figura 60 | Proposta Edificada pela Junta de Freguesia de Agualva - Mira Sintra (vista da Av. Santa Maria)



FIGURA 61 | PROPOSTA DE EDIFICADO # ESCALA URBANA. ENQUADRAMENTO A

4.3.2 Comércio e Serviços

Também é possível identificar na proximidade do terreno diversos equipamentos e associações, que num futuro próximo poderiam tirar "partido" da organização e restruturação deste espaço. Exemplos disso são a Igreja de Santa Maria, o Mercado de Agualva, o Centro de saúde, o centro comercial Fonte das Eiras e a Escola Básica de Agualva nº3, como é possível identificar na Figura 61.



Escala 1: 3 000

FIGURA 62 | EDIFÍCIOS PÚBLICOS # QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO. ENQUADRAMENTO A



FIGURA 63 | CONJUNTO DE FOTOGRAFIAS DE EDIFÍCIOS PÚBLICOS #QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO



Escala 1: 3 000

FIGURA 64 | EDIFÍCIOS PÚBLICOS # QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO. ENQUADRAMENTO B

Deste modo, na estratégia urbana foram pensados espaços multifuncionais que possam "albergar" futuros eventos socais e comerciais. Sugere-se como exemplo a comercialização dos produtos biológicos produzidos nas hortas adjacentes à ribeira ou até da expansão do mercado de Agualva aos fins de semana para estes espaços. Assim, indo ao encontro dos eixos aplicados IGTs com estas ações pretende-se criar um maior

dinamismo económico e garantir a inclusão social e diversidade urbana no Espaço Público através de diversas atividades de foro coletivo no espaço público. Como tal, à semelhança do documento (Domesticar la calle (proyecto Rehabitar), 2010) propõe-se criar espaços edificados (figura 61) na qual os pisos térreos se destinam ao comércio e serviços. Desta maneira pretende-se que este espaço seja adaptado às necessidades dos moradores de Agualva, promovendo maior intensidade de vida urbana numa área atualmente (quase) exclusivamente residencial.

5. Considerações Finais

5. Considerações Finais

A temática desta investigação incidiu sobre a Requalificação do Espaço Público.

E com a elaboração deste trabalho permitiu perceber que o processo de formação das áreas periféricas surgiu essencialmente ligado à crescente procura de habitação em meio urbano, em muito devido ao Êxodo rural. Como forma de dar uma resposta rápida, surgiram construções de habitações, eixos viários e ferroviários em grande quantidade. A imagem da paisagem mudou drasticamente resultando em áreas descaracterizadas, desorganizadas e no esquecimento de espaços públicos e equipamentos. Como foi o caso da cidade de Agualva-Cacém.

Como resposta a estes processos, surgem IGTs que vieram regular e sistematizar os usos do solo em prol de um melhor aproveitamento urbano e qualidade de vida.

Numa perspetiva de requalificação urbana surgem temas como a gestão e valorização dos percursos pedonais e dos recursos naturais, como os espaços verdes e os cursos de águas. Estes sistemas que até então tinham um papel secundário no planeamento urbano destas áreas tendencialmente residenciais tornaram-se em elementos estruturantes e fundamentais na vitalidade da cidade contemporânea.

O Espaço Público já não se limitava só à rua e à praça e surgiram novas tipologias de apropriação do espaço público que vieram enriquecer estética e funcionalmente a paisagem urbana e a vida social, tornando-se no centro das vivências.

A mobilidade sustentável ganhou cada vez mais importância nas deslocações, trocas de bens comerciais e na consolidação do espaço. Transformou-se no elemento integrador e orientador do tecido urbano de uma grande complexidade, diversidade, multidisciplinaridade e multidimensionalidade.

Tendo em conta a grande complexidade de espaços públicos, a intervenção na Lagoa dos 4 caminhos e zona contígua adequou a sua Requalificação estratégica às características funcionais e morfológicas do território. Através da criação de uma estratégia de mobilidade ativa com continuidades pedonais, cicláveis e viárias, numa estrutura qualificada verde e azul e na dimensão edificada, que alberga áreas residenciais, comércio e serviços pretende-se uma regeneração urbana neste núcleo urbano e da identidade urbana de Agualva -Cacém. Com vista a uma melhoria ambiental, estética e funcional deste espaço urbano pretende-se que moradores e visitantes desta cidade possam (Re)Viver os espaços públicos.

Bibliografia

Ambiente, D. M. (2016). *Plano Diretor Municipal, Proposta de Plano, Volume I - Relatório.* Sintra: Câmara Municipal de Sintra .

Ascher , F. (2010). Os Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos . Lisboa : Livros Horizonte .

Brandão , A., & Brandão , P. (2019). *Lugares do Comum. Guia de Avaliação e Interpretação do Espaço Público .* Lisboa : Associação do Instituto Superior Técnico para a investigação e Desenvolvimento .

Brandão , A., & Brandão , P. (2019). *O lugar de todos. Interpretar o Espaço Público Urbano.* Associação do Instituto Superior Técnico para investigação e Desenvolvimento : Livraria Tigre de Papel.

Brandão, P. (2008). *A identidade dos Lugares e a sua representação coletiva. Bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público.* Lisboa: Direção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

Câmara Municipal do Barreiro , Câmara Municipal de Loures , & Câmara Municipal da Moita . (2008). *Manual de Metodologia e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável.* Moita : Belgráfica .

Carneiro , L. M. (2015). Lisboa cidade verde, cresce o campo na cidade. *O novo jardim da cerca da Graça. Da utopia à realidade Gonçalo Ribeiro Teles*.

Coelho, C. D. (2015). *Os elementos urbanos.* Grupo de Investigação FOMA URBIS Lab - Lisboa: Argumentum.

Direção Municipal do Ambiente. (2015). *Programa Estratégico de Reabilitação Urbana de Agualva.* Sintra: Câmara Municipal de Sintra (CMS).

Do Vale, A. Q., & Trigueiros, T. (2015). *Modelo de Desenvolvimento Territorial de Sintra.* Sintra: Câmara Municipal de Sintra.

Framework Programme of the European Union. (2005). LUDA Compendium: Handbook 3. Sustainable urban regeneration and its assessment. *LUDA Compendium: Handbook 3. Sustainable urban regeneration and its assessment*.

Gehl, D. (2017). *A vida entre edifícios.* Lisboa: Tigre de Papel e Cicloficina dos Anjos.

HABITAR, G. d. (2010). *Domesticar la calle (proyecto Rehabitar).*

Igreja, J. F. (2016). Estratégias na Regeneração Urbana: Uma nova metodologia. *Estratégias na Regeneração Urbana: Uma nova metodologia*. Faculdade de Ciências e Tecnologia de Lisboa : Dissertação de Mestrado .

Jacobs, J. (2009). *Morte e Vida de Grandes Cidades .* Martins Fontes.

Kost, C., & Merforth, M. (2014). Urban Mobility Plans National Approaches and Local Practice.

Moreira , G. (2007). Requalificação Urbana - Alguns conceitos básicos. Lisboa : CEFA (Centro Editorial da Faculdade de Arquitetura) + CIAUD (Centro de Investigação em Arquitetura, Urbanismo e Design) .

Nordeste, C. (2017). Os percursos pedonais e a sua importância para a reabilitação urbana das cidades. *Os percursos pedonais e a sua importância para a reabilitação urbana das cidades*. Universidade Lusíada - Lisboa: Dissertação de Mestrado.

Pereira, C. M., & Silva, P. A. (2019). *Proposta de Intervenção. Projeto Urbano para a Lagoa dos 4 caminhos.* Agualva: Junta de Freguesia Agualva - Mira Sintra .

Pestana, C., Pinto-Leite, J., & Marques, N. (S.A). *O Programa Polis como impulsionador da regeneração urbana.* Lisboa.

Portas, N. (2012). *Políticas Urbanas II. Transformações, Regulação e Projetos.* Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian .

Portas, N., & Travasso, N. (2003). *Políticas Urbanas. As Transformações do Espaço Urbano.*

Santos, J. R. (2017). *Adapt:polis. Descodificar a fragmentação urbana infraestruturas, paisagem e projeto territorial para a Área Metropolitana de Lisboa .* Lisboa .

Saraiva , M. d. (1999). *Rio como paisagem. Gestão de corredores fluviais no quadro de ordenamento do território .* Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian .

Seixas , R. A. (2015). Qualidade do Espaço Público: Metodologias de Avaliação. Instituto Superior de Agronomia de Lisboa: Dissertação de Mestrado.

Silva , M. G. (2012). O Espaço Público na Relação com Equipamentos Culturais. 54. Instituto Superior Técnico, Lisboa: Dissertação de Mestrado.

Solà-Morales , M. d. (2008). *De cosas urbanas .* Barcelona : Gustavo Gili.

Stussi , R., Babo , A. P., & Ribeiro , S. H. (2011). Acessibilidade, Mobilidade e Logística Urbana. *Política de Cidades - 6*.

Webgrafia

ANDRADE, Sérgio. Quando os moradores (também) foram protagonistas da arquitetura. [Consultado a 25/05/2019]. Disponível em https://www.publico.pt/2014/05/10/culturaipsilon/noticia/quando-os-moradores-tambem-foram-protagonistas-da-arquitectura-1635240

COVAS, António. As cidades inteligentes segundo Gonçalo Ribeiro Telles. [Consultado a 17/01/2020]. Disponível em https://observador.pt/opiniao/as-cidades-inteligentes-segundo-goncalo-ribeiro-telles/

CULTURE FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT. [Consultado a 10/06/2019]. Disponível em http://culturability.lv/cultural-planning/

DIREÇÃO GERAL DO TERRITÓRIO (DGT), Cidades Sustentáveis 2020. Abril 2015. [Consultado a 10/06/2019]. Disponível em http://www.dgterritorio.pt/static/repository/2015-04/2015-04-07185544_f7664ca7-3a1a-4b25-9f46-2056eef44c33$$35C2E555-C85C-4720-84D1-E2D2F910E83C$$7AB5E516-9413-4D92-9317-7ACABC232717$$storage_image$$pt$$1.pdf

FRANCISCO, Marlene - Espaço Público Urbano: oportunidade de Identidade Urbana Participada. X Colóquio Ibérico de Geografia. Associação Portuguesa de Geógrafos, Évora, 2005. [Consultado a 10/06/2019]. Disponível em http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_X_Coloquio_Iberico_Geografia/pdfs/053.pdf

LIPOR. MOBILIDADE SUSTENTÁVEL BENEFÍCIOS [Consultado a 10/06/2019]. Disponível em https://www.lipor.pt/pt/residuos-conceitos-fundamentais/mobilidade-sustentavel-beneficios/

PISEAGRAMA. A VIDA ENTRE EDIFÍCIOS. [Consultado a 25/05/2019] Disponível em https://piseagrama.org/a-vida-entre-edificios/

Processo SAAL, [Consultado a 16/06/2019]. Disponível em https://www.abrilabril.pt/processo-saal

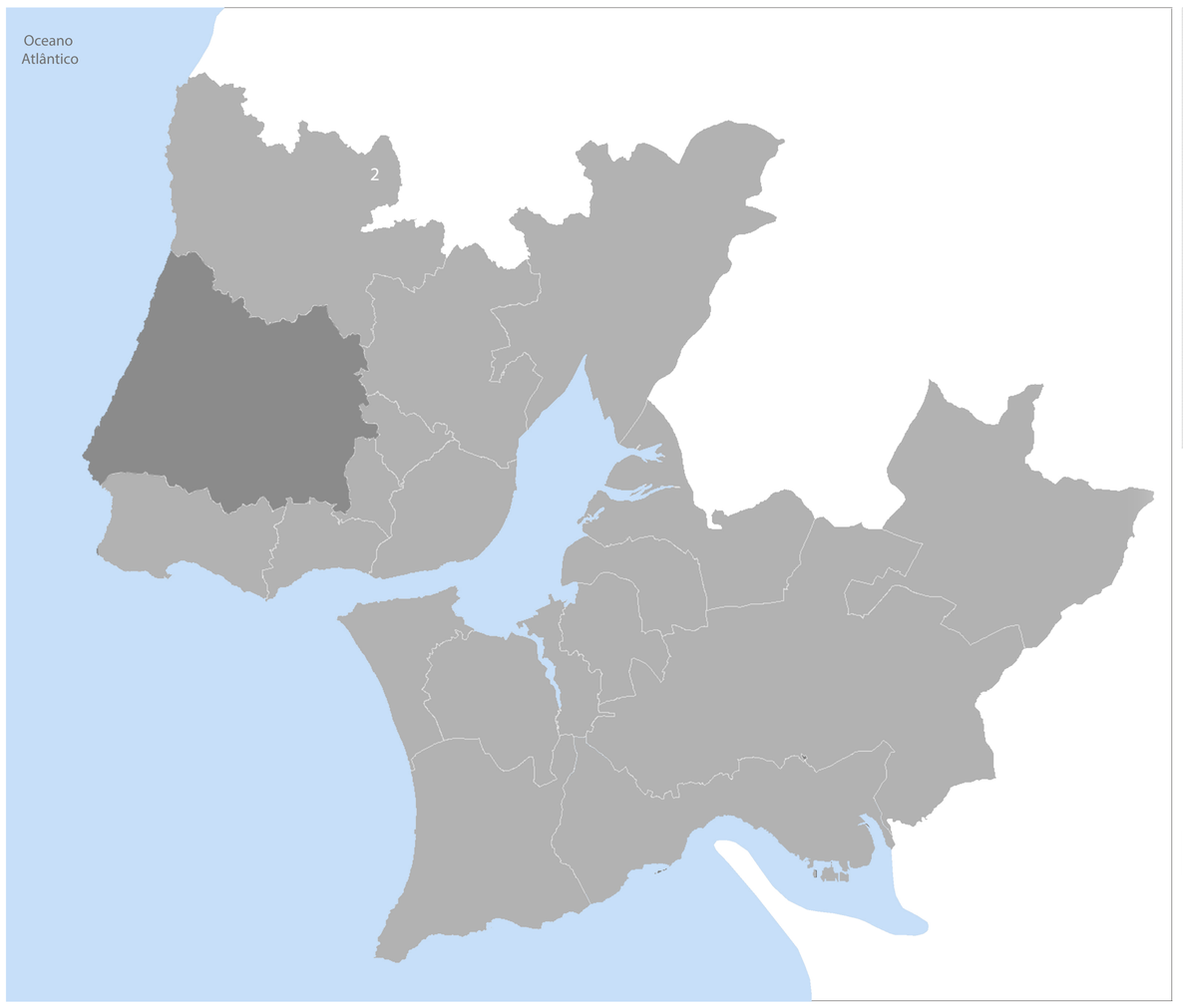
PROJECT FOR PUBLIC SPACES. What is Shared Space? [Consultado a 17/06/2019]. Disponível em https://www.pps.org/article/what-is-shared-space

WOONERF: The Dutch Solution to City Planning. Julho de 2017. [Consultado a 16/06/2019]. Disponível em https://www.naturespath.com/en-us/blog/woonerf-the-dutch-solution-to-city-planning/

(RE) VIVER O NÚCLEO URBANO DE AGUALVA – CACÉM

Requalificação do Espaço Público na *Área de Reabilitação Urbana* (ARU) de Agualva e zona contígua

Inês Marques Esteves | Projeto Final para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura, especialização em Urbanismo | 20130315

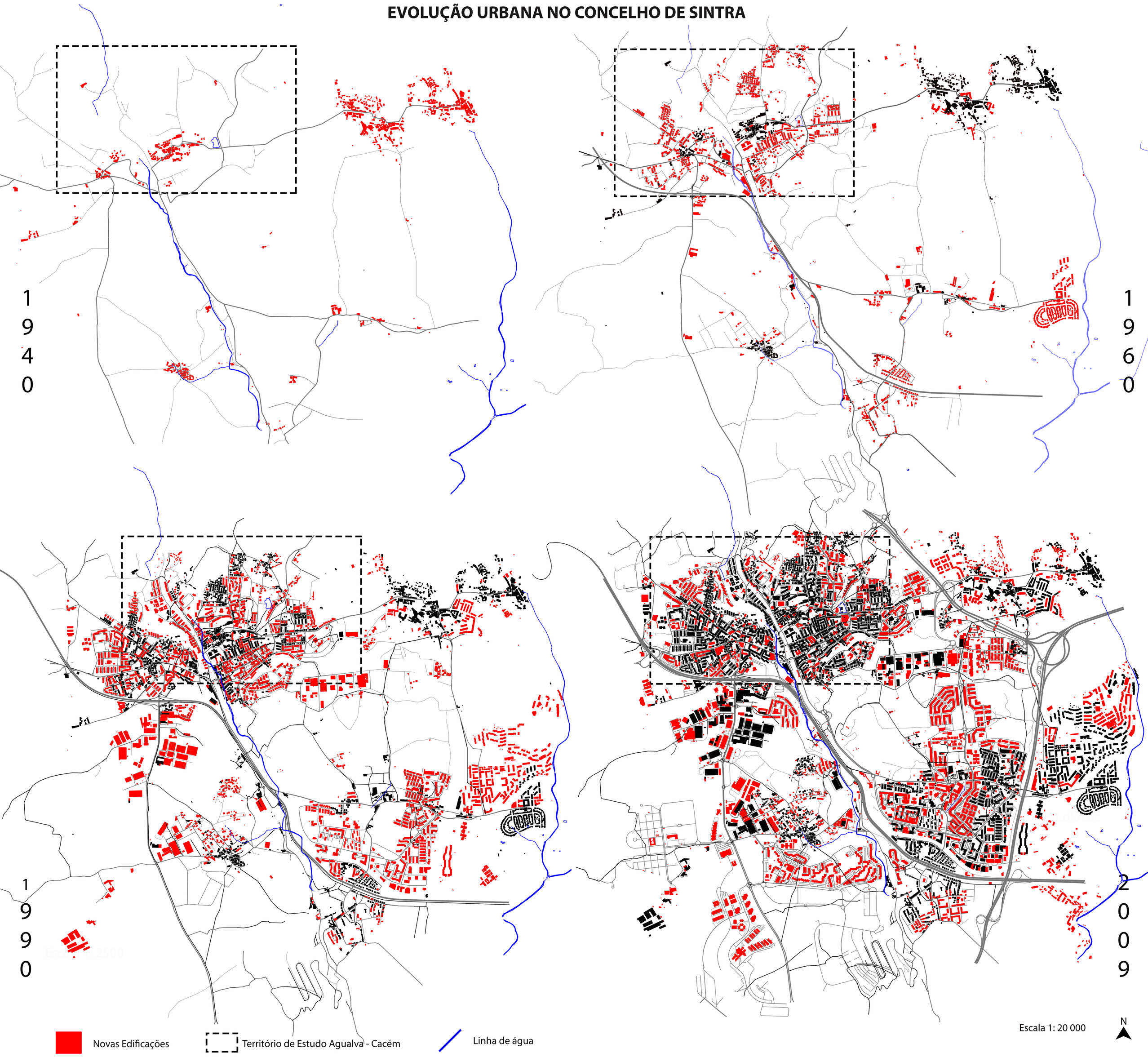


Território em estudo, Concelho de Sintra

Ilustração da Concelho de Sintra inserido na Área Metropolitana de Lisboa

Escala 1: 250 000

EVOLUÇÃO URBANA NO CONCELHO DE SINTRA



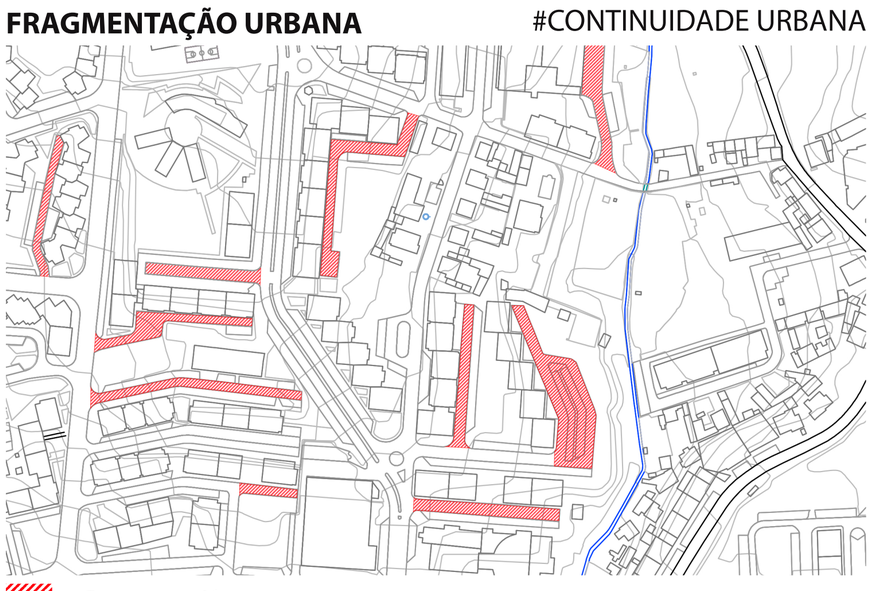
A CONSTRUÇÃO DO URBANO | EIXOS TEMÁTICOS DE INTERVENÇÃO

Inês Marques Esteves | Projeto Final para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura, especialização em Urbanismo | 20130315



EIXOS TEMÁTICOS DA INTERVENÇÃO

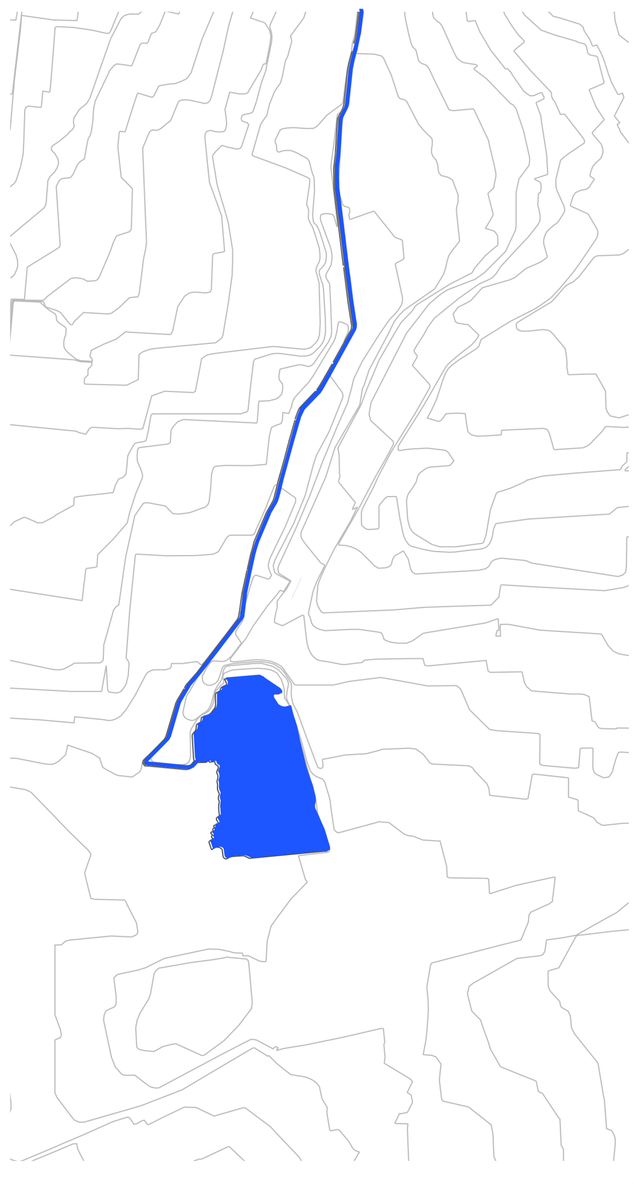
FRAGMENTAÇÃO URBANA
#CONTINUIDADE URBANA



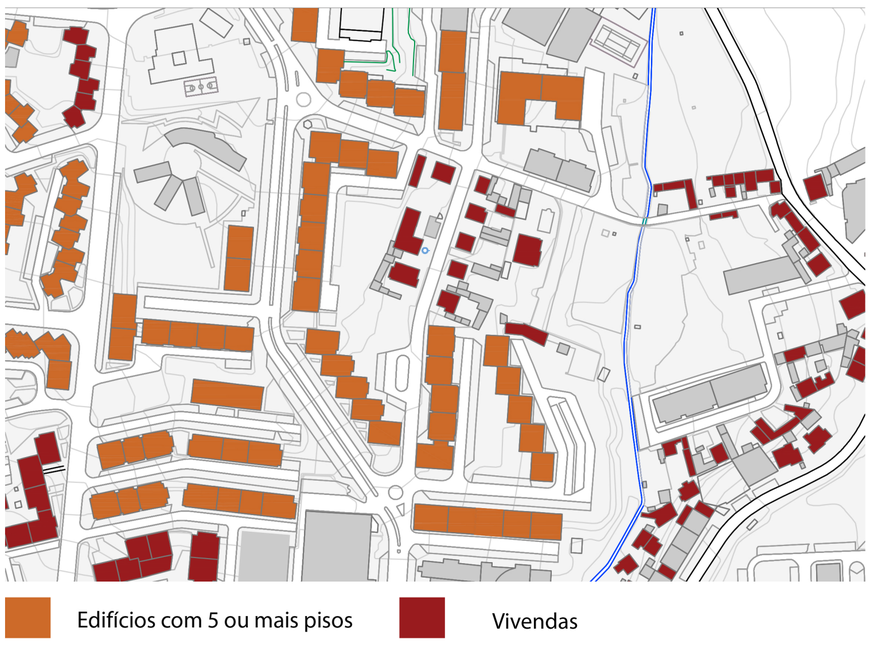
ESPAÇOS EXPECTANTES
QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO
#EIXO VERDE E AZUL



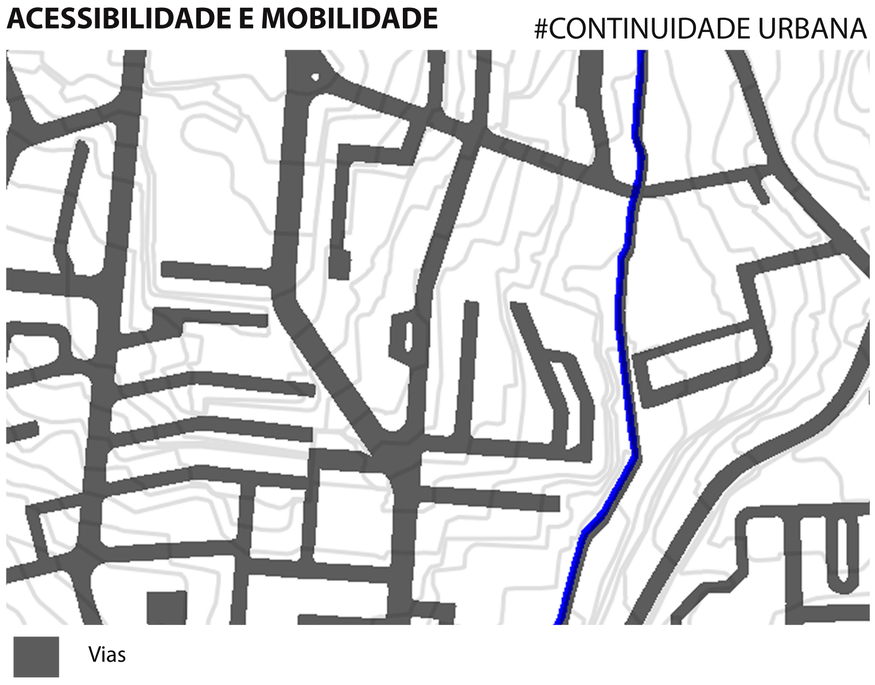
A ÁGUA
QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO



DIMENSÃO EDIFICADA
ESCALA URBANA



ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE
#CONTINUIDADE URBANA



A CONSTRUÇÃO DO URBANO | ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO

Inês Marques Esteves | Projeto Final para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura, especialização em Urbanismo | 20130315

Nesta nova abordagem pretende-se a uma escala territorial ligar diferentes tecidos urbanos através de novas continuidades pedonais e cicloviárias.
Como tal, numa primeira fase identificaram-se áreas como a Baixa de Agualva, Av. D.Nuno Álvares Pereira, o Núcleo Histórico de Agualva e a Baixa da Estação de Agualva-Cacém como elementos estruturantes.



Estratégia de continuidade da estrutura verde e azul e de mobilidade ativa
Escala 1: 12 000

Edificações Existentes
Curvas de nível
Continuidades pedonais e ciclopedonais
Linhas de água
Área para o Parque Urbano
Áreas importantes no território de Agualva
Continuidade da estrutura verde

1. Baixa de Agualva | **2.** Av. D. Nuno Álvares Pereira | **3.** Núcleo Histórico de Agualva | **4.** Baixa da Estação de Agualva-Cacém

CONCEITO ORIENTADOR DA ESTRATÉGIA URBANA PARA O ESPAÇO PÚBLICO

NATUREZA (Linhas de água e espaços verdes)

Áreas PEDONAIS e CICLOVIÁRIAS

PROGRAMA



ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE **EIXO VERDE E AZUL** **DIMENSÃO EDIFICADA**

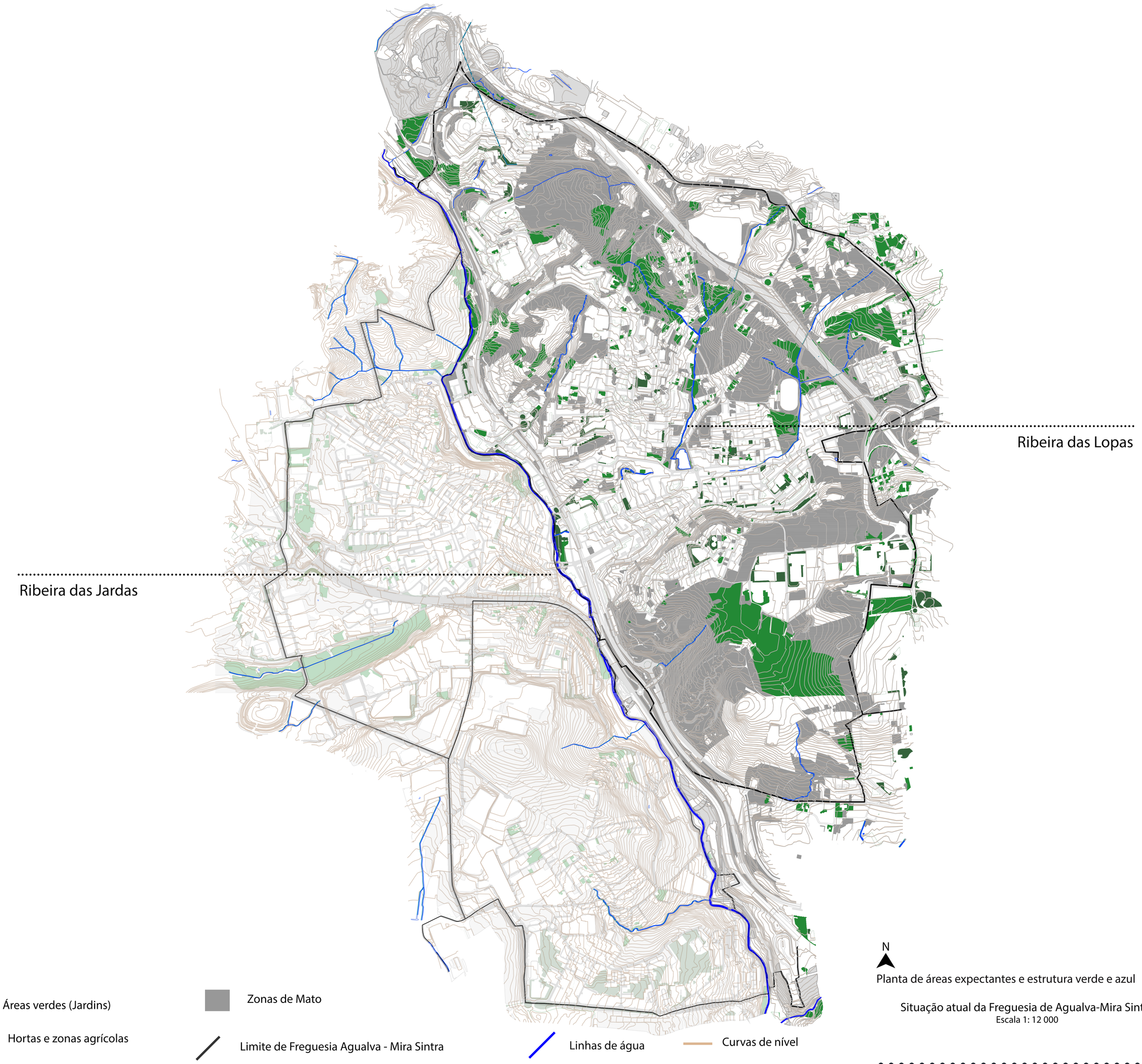
QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO #CONTINUIDADE URBANA

Conceito Orientador da Estratégia Urbana para o Espaço Público
Fonte: Adaptado de MVRDV

N

INTERVIR NO ESPAÇO PÚBLICO | A ESTRUTURA VERDE E AZUL COMO ELEMENTO DE REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

Inês Marques Esteves | Projeto Final para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura, especialização em Urbanismo | 20130315



Planta de áreas expectantes e estrutura verde e azul

Situação atual da Freguesia de Agualva-Mira Sintra
Escala 1: 12 000

ÁREAS EXPECTANTES



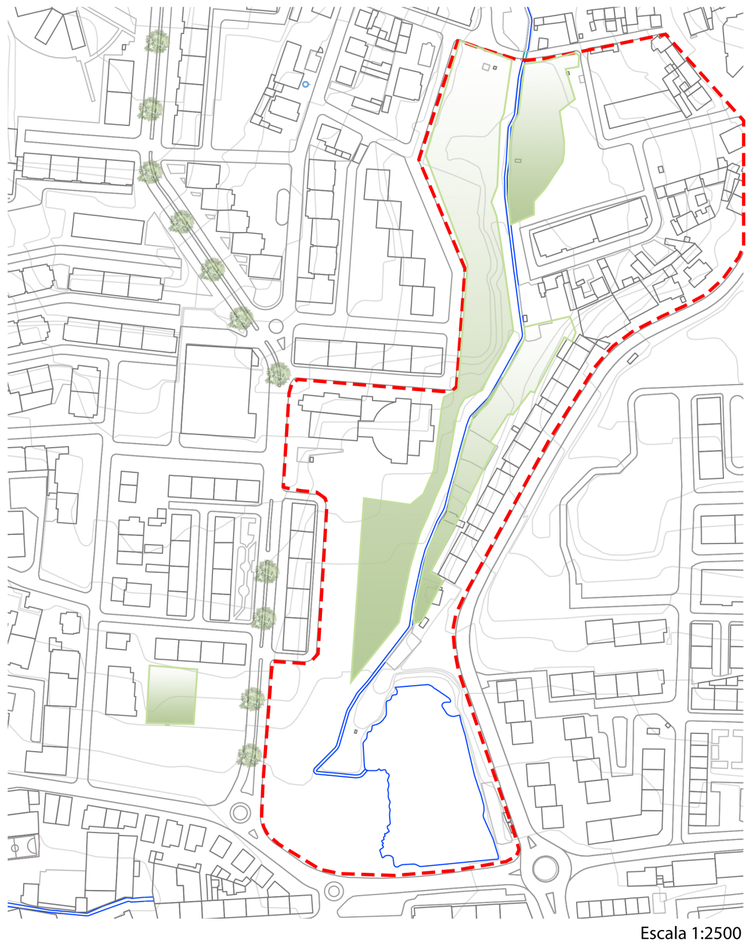






Fotografias atuais das Áreas Expextantes da Lagoa dos 4 caminhos, Agualva

PROPOSTA DE ESPAÇOS VERDES



Escala 1:2500

#ESTRUTURA VERDE E AZUL
CASOS DE ESTUDO DE REFERÊNCIA



Projeto Eixo Verde e Azul
Fonte: https://www.google.pt/search?q=eixo+verde+e+azul

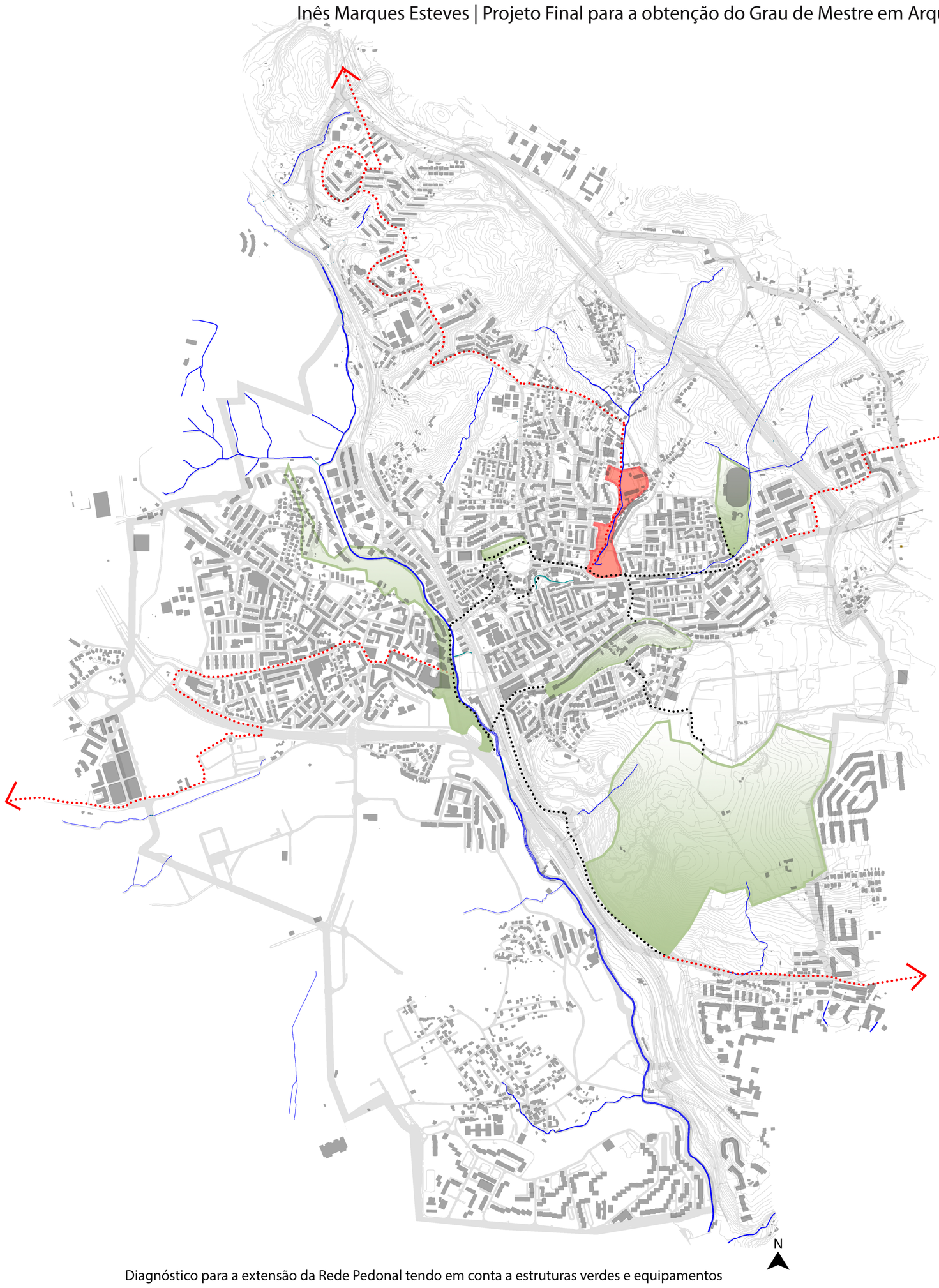


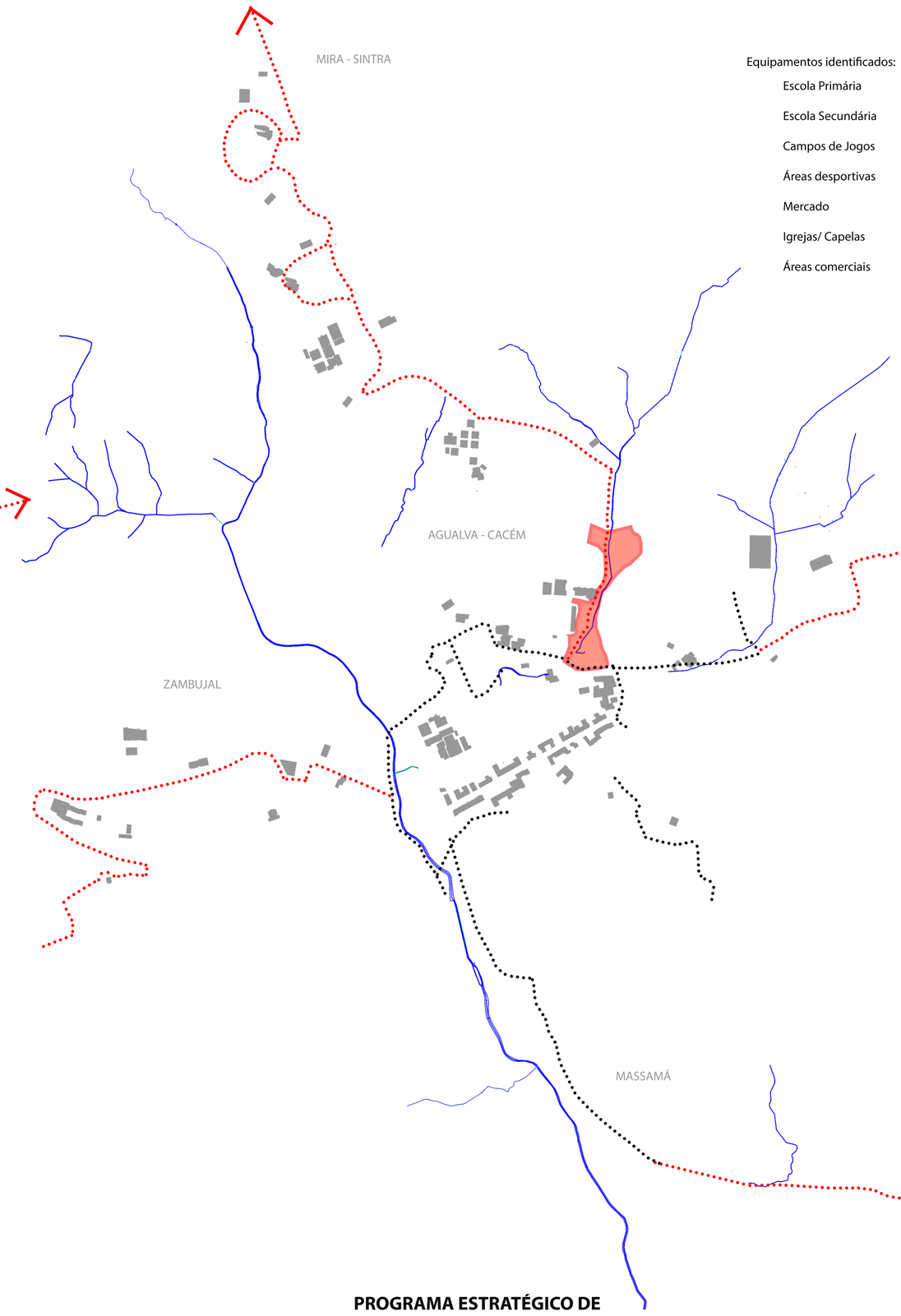
Parque Linear Ribeira das Jardas, Cacém
Fonte: http://clubeleituraesfd.blogspot.com/2016/05/a-cidade-do-cacem_23.html

N

COMPREENDER A ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA | A MOBILIDADE ATIVA COMO FIO CONDUTOR | PROPOSTA

Inês Marques Esteves | Projeto Final para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura, especialização em Urbanismo | 20130315





Diagnóstico para a extensão da Rede Pedonal tendo em conta a estruturas verdes e equipamentos

Escala 1: 12 000

Espaços verdes existentes e futuros propostos pelo Programa Estratégico

Linha de água

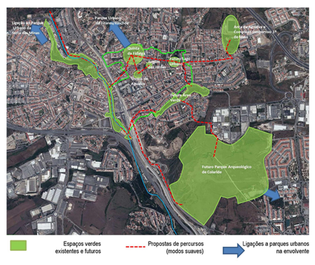
Proposta de percursos suaves pelo Programa Estratégico

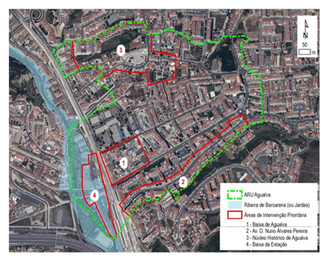
Proposta de percursos suaves

Curvas de nível

Limite de Freguesia Agualva - Mira Sintra

PROGRAMA ESTRATÉGICO DE REABILITAÇÃO URBANA DA AGUALVA, CMS





Delimitação da Área de Intervenção prioritária



Rede Ciclável existente junto à estação ferroviária de Agualva

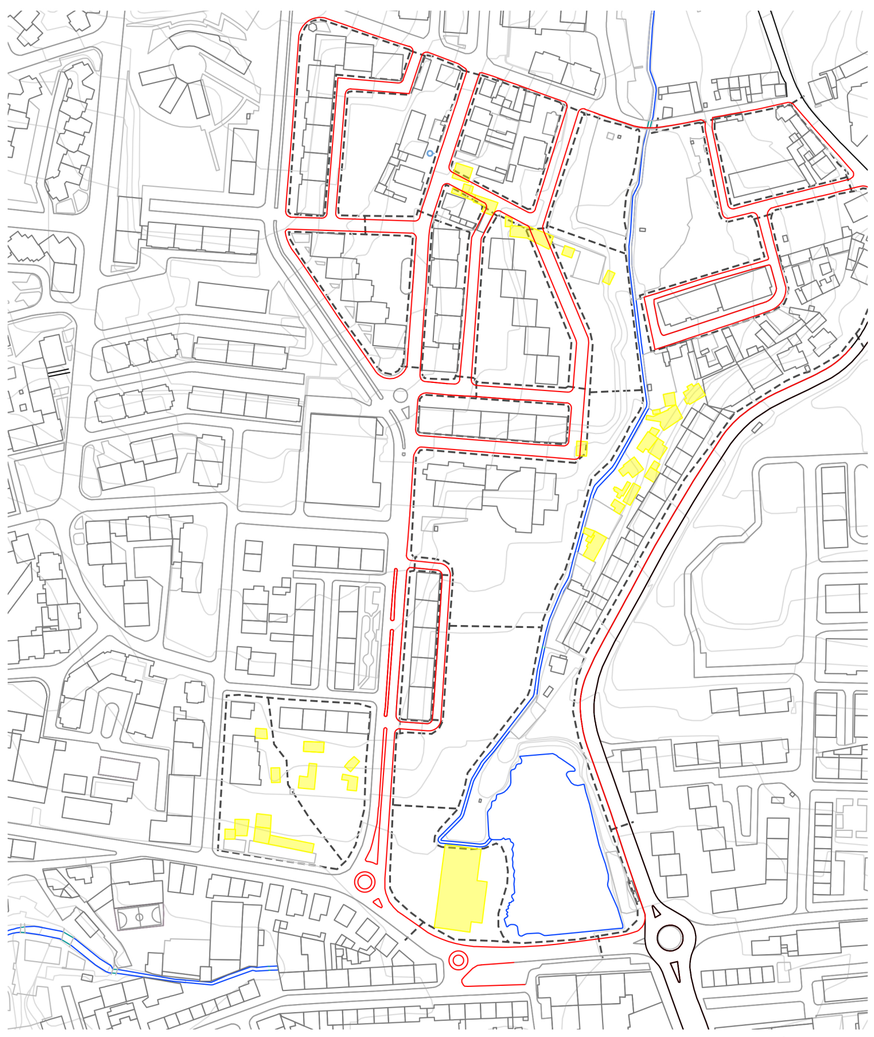
FRAGMENTAÇÃO VS CONTINUIDADE URBANA



Identificação de ruas sem saída

Situação atual de Agualva - Cacém

PROPOSTA VIÁRIA E PEDONAL



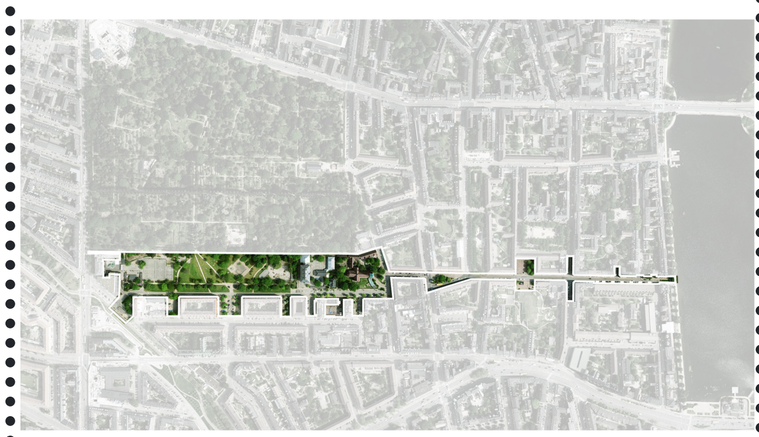
Escala 1 : 2500

Proposta de demolição

Proposta de novos espaços pedonais e viários

Proposta de novos percursos pedonais

CASOS DE ESTUDO DE REFERÊNCIA





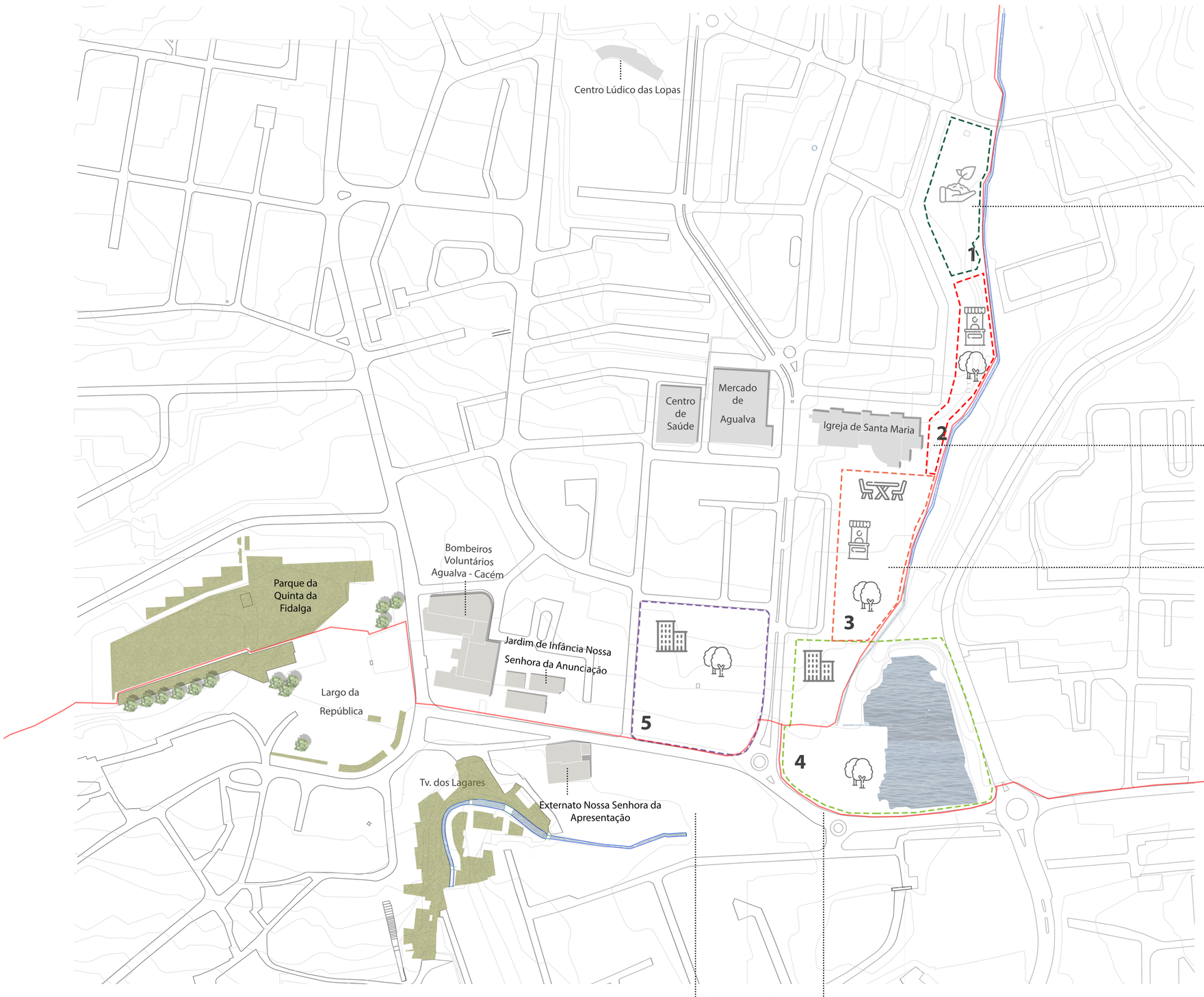
Projeto de Ligação de Equipamentos.

O curso de água como fio condutor, Copenhaga

Fonte: Fonte: https://www.effekt.dk/cac

A LAGOA DOS 4 CAMINHOS COMO ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO | PROPOSTA

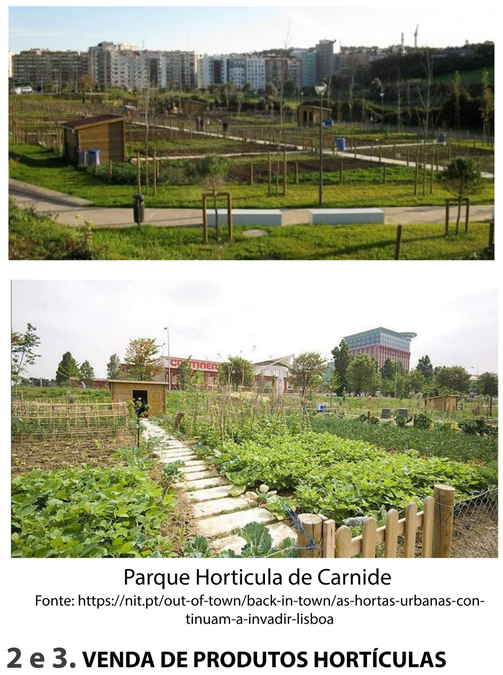
Inês Marques Esteves | Projeto Final para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura, especialização em Urbanismo | 20130315



Identificação dos equipamentos e espaços públicos de interesse para a proposta
Escala 1: 2000

CASOS DE ESTUDO DE REFERÊNCIA

1. REORGANIZAR AS HORTAS URBANAS



Parque Horticula de Carnide
Fonte: https://nit.pt/out-of-town/back-in-town/as-hortas-urbanas-continuam-a-invadir-lisboa

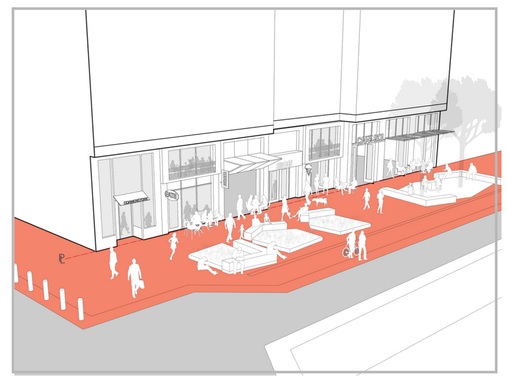
2 e 3. VENDA DE PRODUTOS HORTÍCULAS

ZONAS ARBORIZADAS

ESPAÇOS DE LAZER E CONVÍVIO



Largo da República, Agualva -Cacém



Fonte: https://www.archdaily.com/925173/mvrdv-plus-local-community-proposes-for-lost-canals-in-the-hague-photo Fonte: https://www.archdaily.com/

4 e 5. NOVA ZONA DE HABITAÇÃO

ATIVIDADES AQUÁTICAS

NOVAS ZONAS DE COMÉRCIO

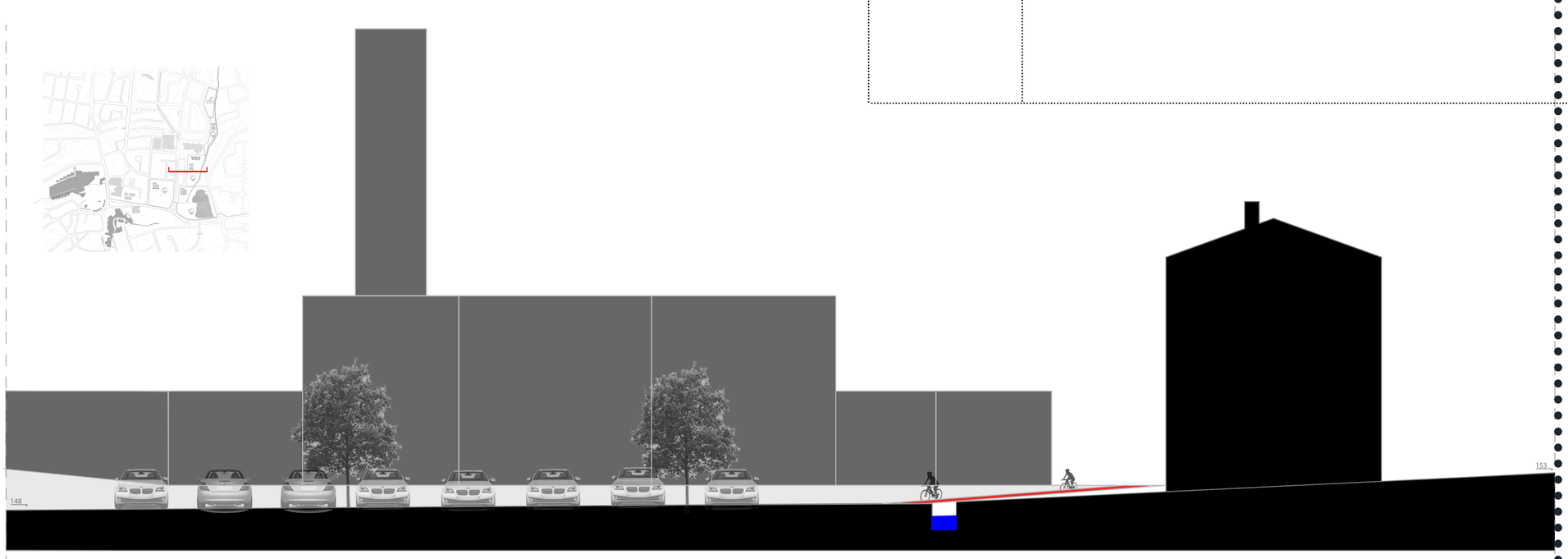
ZONAS DE LAZER E CONVÍVIO



Canais de Haia, Holanda
Fonte: https://www.archdaily.com/925173/mvrdv-plus-local-community-proposes-for-lost-canals-in-the-hague-photo



Jardim do Campo Grande , Lisboa
Fonte: https://www.google.pt/search?biw=1536&bih=674&tb



CORTE AA'| Situação existente com a estratégia de intervenção de percursos pedonais da zona contígua à Lagoa dos 4 caminhos
Escala 1: 200



Fotografias atuais da zona contígua à Lagoa dos 4 caminhos

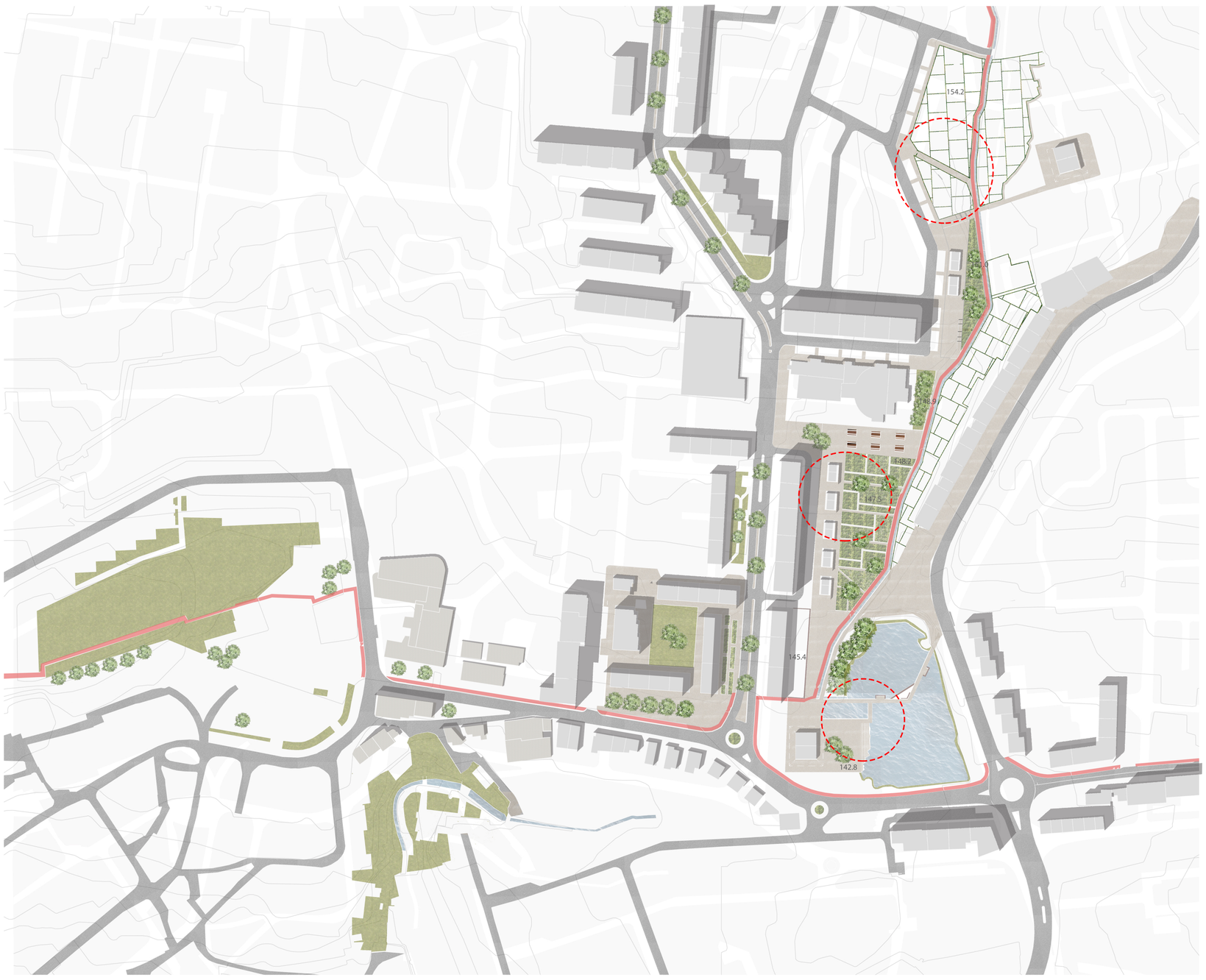


CORTE BB'| Situação existente com a estratégia de intervenção de percursos pedonais da zona contígua à Lagoa dos 4 caminhos
Escala 1: 200

N

A LAGOA DOS 4 CAMINHOS COMO ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO | PROPOSTA

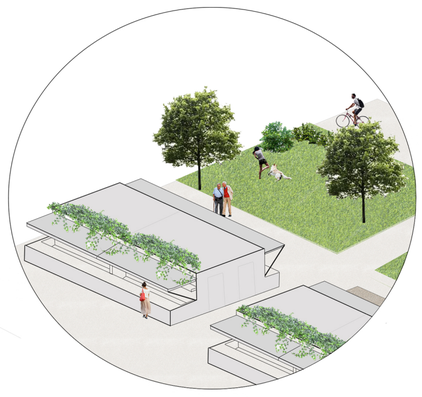
Inês Marques Esteves | Projeto Final para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura, especialização em Urbanismo | 20130315



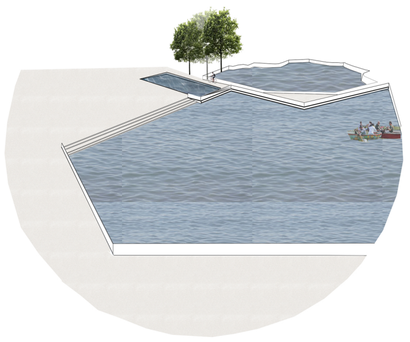
Proposta para a Lagoa dos 4 caminhos e zona contígua
Escala 1: 2000



Ponte pedonal sobre as hortas urbanas



Espaço destinado à comercialização de produtos

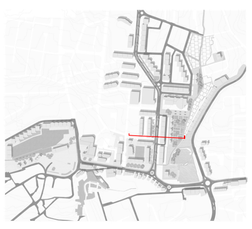


Lagoa dos 4 caminhos



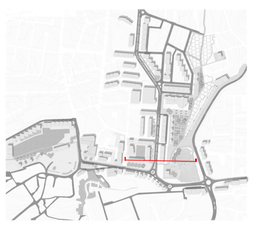


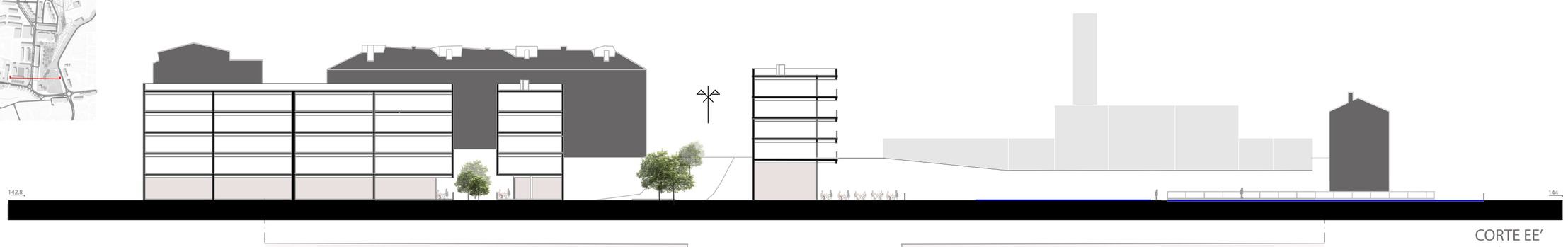
CORTE CC'
Escala 1: 500





Escala 1: 500





CORTE EE'
Escala 1: 500





Ilustração da ocupação de pisos térreos propostos
Escala 1:100

N