

CONSTRUIR

NO VAZIO

PROJETAR UMA NOVA CENTRALIDADE
NA AMADORA

JOANA CABRAL DA SILVA MOREIRA
20111539
Licenciada

Projeto Final de Mestrado para Obtenção do Grau de Mestre
em Arquitetura em Urbanismo

Documento Definitivo

Júri:

Presidente: João Miguel de Sousa Carvalho Ribeiro da Silva Leite
Vogal: Luís Alberto Torres Sanchez Marques de Carvalho

Orientadores: Pedro Conceição Silva George | José Luís Mourato Crespo

Lisboa, Novembro 2021

TÍTULO

Construir no Vazio

Projetar uma nova
centralidade na Amadora

NOME

Joana Cabral da Silva Moreira

ORIENTAÇÃO CIENTÍFICA:

Professor Pedro Conceição Silva George;

Professor José Luís Mourato Crespo

Mestrado Integrado em Arquitetura,
especialização em Urbanismo

Lisboa, 2021

RESUMO

O presente trabalho incide no entendimento e importância dos vazios urbanos e como estes se enquadram na cidade, resultando numa proposta projetual que responde a novas atribuições do vazio, tirando partido do mesmo como elemento de composição, estruturação e qualificação espacial e social.

Uma proposta de vários objetos que funcionam como um todo, capaz de albergar as atividades do quotidiano: o habitar, o lazer, o aprender e o desenvolvimento social. Projeto esse que pretende responder aos problemas urbanos na área de intervenção, tentando reestruturar um território descaracterizado e fragmentado do tecido urbano envolvente.

Neste sentido, o trabalho pretende refletir acerca desta condição de construir no vazio, desenvolvendo uma proposta de intervenção urbana, que visa um projeto de regeneração enquadrado num espaço vazio na cidade da Amadora, freguesia da Venda-Nova – Falagueira. Enquadrado numa estratégia de regeneração urbana atribuindo uma nova forma de ver e viver esta cidade, através da habitação, serviços e comércio criando oportunidades de ligações entre os diversos vazios existentes. O objetivo de transformar um espaço fragmentado num espaço público contínuo e articulado, onde os vazios atuarão como elementos participantes e essenciais nesta nova forma de centralidade.

Palavras – Chave: Vazios Urbanos; Espaço Público; Regeneração Urbana; Centralidade; Venda Nova-Falagueira

TITLE

BUILDING IN THE VOID

Design a new centrality in Amadora

NAME

Joana Cabral da Silva Moreira

ADVISERS:

Professor Pedro Conceição Silva George;

Professor José Luís Mourato Crespo

Master in Architecture,
Urbanism speciality

Lisbon, 2021

ABSTRACT

The present work focuses on the understanding and importance of urban voids, how they fit into the city, resulting in a project proposal that responds to new void distributions, taking advantage of it as an element of composition, structuring and spatial and social qualification.

Coming to a proposal of reinterpretation of the void without losing its intrinsic morphological logic in the memory of the city.

A proposal of several objects that work as a whole, capable of housing everyday activities: living, leisure, learning and social development.

This project aims to respond to the remarkable urban problems in the intervention area, trying to restructure an uncharacterized and fragmented territory of the surrounding urban fabric.

In this sense, the work intends to reflect on this condition of building in the void, developing a proposal of urban intervention that aims a regeneration project framed in an urban void in the city of Amadora, Venda-Nova - Falagueira. Framed in a strategy of urban regeneration, giving a new way of seeing and living this city, through housing, services and commerce creating opportunities for links between the various existing voids.

The great objective is transforming a fragmented space into a continuous and articulated public space, where the voids will act as participating and essential elements in this new form of centrality.

Keywords: Urban voids; Public space; Urban regeneration; Centrality; Venda Nova-Falagueira

AGRADECIMENTOS

Sendo este trabalho o culminar de um processo longo com alguns altos e baixos, e de um atribulado percurso académico, gostaria de agradecer a todos aqueles que de alguma forma se cruzaram neste caminho.

Aos meus orientadores, agradeço a dedicação, a paciência e a motivação que sempre demonstraram ao longo deste processo. Ao professor Pedro George, agradeço a insistência e a busca por um trabalho sempre melhor enquanto urbanista, inculcando-me novamente o gosto de projetar. Ao professor José Luís Crespo, o apoio à componente teórica, bem como o otimismo e energia característicos, a quem nunca faltou uma palavra de incentivo.

Aos meus colegas e amigos, que ao longo deste percurso académico sempre estiveram presentes e disponíveis para me acompanhar neste trabalho e nas noites mal dormidas. E sobretudo pela amizade e apoio totais.

À minha família. Ao meu pai, que sempre me fez abrir os horizontes e sem se aperceber me inculcou o gosto pela arquitetura. Aos meus avós, que de uma forma ou de outra me foram ajudando e dando força para tudo.

Ao Miguel, agradeço o incentivo nos momentos certos e as palavras duras nos momentos que assim o exigiam, mas sobretudo o carinho e a presença incondicional.

À minha irmã, que fez também parte deste trabalho, pelo apoio e por me demonstrar o sentido de perseverança e resiliência.

E por último, à minha mãe, por tudo e por nada em particular, por me chamar à razão e por me limpar as lágrimas. Por me ter feito na pessoa que sou hoje e por me ter dado a possibilidade de tornar todo este percurso a minha realidade. Por ser o pilar neste caminho e na vida.

ÍNDICE

RESUMO	3
ABSTRACT	5
AGRADECIMENTOS	7
ÍNDICE	8
ÍNDICE DE FIGURAS	10
ÍNDICE DE TABELAS	17
LISTA DE ABREVIATURAS	19
I. INTRODUÇÃO	21
1.1 OBJETIVOS E QUESTÕES DE TRABALHO	24
1.2 DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE TRABALHO	25
1.3 METODOLOGIA E ESTRUTURA DO TRABALHO	26
II. ENQUADRAMENTO TEÓRICO E CONTEXTUALIZAÇÃO	29
2.1 DOS PROCESSOS DE URBANIZAÇÃO À FORMA URBANA – COMO SE TRANSFORMOU O TERRITÓRIO	30
2.2 OS VAZIOS URBANOS	34
2.3 A REGENERAÇÃO COMO ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO	38
2.4 ESPAÇO PÚBLICO E ESPAÇO PRIVADO	42
2.5 CONCEITO DE CENTRALIDADE	45
III. A IMAGEM DA CIDADE DA AMADORA	51
3.1 TERRITÓRIO DA AMADORA E FALAGUEIRA - VENDA-NOVA	53
3.2 CONTEXTUALIZAÇÃO DO LOCAL DE INTERVENÇÃO NA AML	54
3.3 CARACTERIZAÇÃO E ANÁLISE DO MUNICÍPIO E DA FREGUESIA ..	61
3.3.1 ANÁLISE DEMOGRÁFICA	67
3.3.2 ANÁLISE MORFOLÓGICA E DO EDIFICADO	72
3.3.3 ANÁLISE DE ACESSIBILIDADES	79
3.3.4 INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL	82
3.3.5 INTERVENÇÕES RECENTES	85
IV. (RE)DESENHAR A CIDADE	91
4.1 INTERVIR NA CIDADE	93
4.2 CASOS DE ESTUDO: LISBOA E BARCELONA	94
4.3 FALAGUEIRA - VENDA-NOVA UMA NOVA CENTRALIDADE	102
4.3.1 ÁREA DE INTERVENÇÃO	104
4.3.2 ESTRATÉGIA TERRITORIAL	108
4.3.3 PLANO DE AÇÕES	114

4.3.4 PLANO DE DEMOLIÇÕES.....	116
4.4 DESENHO URBANO.....	119
4.4.1 O EDIFICADO.....	123
4.4.2 O SISTEMA VIÁRIO.....	129
4.4.3 O ESPAÇO PÚBLICO.....	137
V. CONSIDERAÇÕES FINAIS	139
BIBLIOGRAFIA	142
ANEXOS.....	148

ÍNDICE DE FIGURAS

1 Mapa da AML - Região da Grande Lisboa e Região da Península de Setúbal. CMS, 2014	31
2 Plano Director da Região de Lisboa, PDRL, 1962 https://docplayer.com.br/55936627-Lisboa-breve-historia-dos-planos-urbanisticos.html	38
3 Evolução da construção na Amadora Autora	55
4 Esquema de distribuição habitacional de Faria da Costa Revisão do PDM, enquadramento regional	56
5 Enquadramento do município na AML..... Autora	57
6 Linha cronológica dos instrumentos de gestão territorial Autora	60
7 Organização administrativa da Amadora (2013) Autora	63
8 Fábrica Sorefame https://restosdecoleccion.blogspot.com/2014/12/sorefame.html	64
9 Freguesia da Venda-Nova - Falagueira (fotografia aérea) Estratégia Municipal para a Falagueira/Venda-Nova, BSA e CMA http://www.ccdrc.pt/index.php?option=com_docman&view=download&alias=3916-6-regeneracao-urbana-bruno-soares-e-telmas-correia&category_slug=2016&Itemid=739	65
10 Evolução da população na Amadora Autora	67
11 Mapa da densidade populacional por subsecção estatística na Amadora e Lisboa (censos 2011) Autora	68
12 Mapa do número de residentes na Amadora (censos 2011) Autora	69
13 Mapa de número médio de famílias na Amadora (censos 2011)..... Autora	70
14 Mapa do número médio de alojamentos na Amadora (censos 2011)... Autora	71
15 Mapa de altitudes do município da Amadora Autora	72
16 Bairro Quinta da Lage Google Images	73
17 Fábrica da Genéris..... Google Images	73

18 Edifícios habitacionais na Rua Elias Garcia.....	73
Google Images	
19 Levantamento de usos na área de estudo.....	75
Autora	
20 Levantamento do número médio de pisos na área em estudo	77
Autora	
21 Mapa de distâncias (min.)	79
Autora	
22 Entrada da estação de metro Amadora-Este	80
https://www.flickr.com/photos/endless_autumn/4817028276	
23 Estação de metro Amadora-Este.....	80
https://pt.wikipedia.org/wiki/Esta%C3%A7%C3%A3o_Amadora_Este#/media/Ficheiro:MetroLisboa06.JPG	
24 Caminho da estação de metro Amadora-Este	80
Autora	
25 Principais linhas de transporte (comboio e metropolitano)	81
Autora	
26 Rede de transportes no município.....	81
Autora	
27 Planta de Ordenamento do PDM (revisão de 2017)	82
REOT AMADORA, 2014	
https://www.cm-amadora.pt/images/TERRITORIO/URBANISMO/PDF/PDM/REOT_2014.pdf	
28 Áreas estratégicas segundo o REOT.....	83
REOT AMADORA, 2014	
https://www.cm-amadora.pt/images/TERRITORIO/URBANISMO/PDF/PDM/REOT_2014.pdf	
29 Bairro das Fontainhas, 1988	85
Estratégia Municipal para a Falagueira/Venda-Nova, BSA e CMA	
http://www.ccdrc.pt/index.php?option=com_docman&view=download&alias=3916-6-regeneracao-urbana-bruno-soares-e-telmas-correia&category_slug=2016&Itemid=739	
30 Bairro das Fontainhas, 1997	85
Estratégia Municipal para a Falagueira/Venda-Nova, BSA e CMA	
http://www.ccdrc.pt/index.php?option=com_docman&view=download&alias=3916-6-regeneracao-urbana-bruno-soares-e-telmas-correia&category_slug=2016&Itemid=739	
31 Fotografia aérea antes da execução da CRIL	86
Estratégia Municipal para a Falagueira/Venda-Nova, BSA e CMA	
http://www.ccdrc.pt/index.php?option=com_docman&view=download&alias=3916-6-regeneracao-urbana-bruno-soares-e-telmas-correia&category_slug=2016&Itemid=739	
32 Fotografia aérea durante a execução da CRIL	86
Estratégia Municipal para a Falagueira/Venda-Nova, BSA e CMA	
http://www.ccdrc.pt/index.php?option=com_docman&view=download&alias=3916-6-regeneracao-urbana-bruno-soares-e-telmas-correia&category_slug=2016&Itemid=739	

33 Fotografia da CRIL executada	86
Estratégia Municipal para a Falagueira/Venda-Nova, BSA e CMA	
http://www.ccdrc.pt/index.php?option=com_docman&view=download&alias=3916-6-regeneracao-urbana-bruno-soares-e-telmas-correia&category_slug=2016&Itemid=739	
34 Rua Elias Garcia, 2014 (após intervenção).....	87
Estratégia Municipal para a Falagueira/Venda-Nova, BSA e CMA	
http://www.ccdrc.pt/index.php?option=com_docman&view=download&alias=3916-6-regeneracao-urbana-bruno-soares-e-telmas-correia&category_slug=2016&Itemid=739	
35 Rua Elias Garcia, 2012	87
Estratégia Municipal para a Falagueira/Venda-Nova, BSA e CMA	
http://www.ccdrc.pt/index.php?option=com_docman&view=download&alias=3916-6-regeneracao-urbana-bruno-soares-e-telmas-correia&category_slug=2016&Itemid=739	
36 Portas de Benfica	87
Estratégia Municipal para a Falagueira/Venda-Nova, BSA e CMA	
http://www.ccdrc.pt/index.php?option=com_docman&view=download&alias=3916-6-regeneracao-urbana-bruno-soares-e-telmas-correia&category_slug=2016&Itemid=739	
37 Reestruturação da via L5	88
https://www.cm-amadora.pt/2995-plano-de-intervencoes-na-falagueira-venda-nova.html	
38 Plano preliminar para a Falagueira, BSA	89
https://forum.cmamadora.pt/acao/Estudo+Preliminar+de+Urbaniza%C3%A7%C3%A3o+%E2%80%93+%E2%80%9CEsquema+Diretor%E2%80%9D/20	
39 Levantamento de Lisboa de 1911	94
Das Avenidas Novas à Avenida de Berna, Raquel Henrique da Silva	
https://cidadaniaix.tripod.com/RHS1.pdf	
40 Plano de Ressano Garcia para as Avenidas Novas	96
Ordem dos arquitetos, encontros com o património	
https://arquitectos.pt/?no=2020493451,153	
41 Fotografia aérea de Barcelona, Espanha	98
https://www.citiesforum.org/news/superblock-superilla-barcelona-a-city-redefined/	
42 Plano urbanístico de Ildefons Cerdà	99
https://pt.wikipedia.org/wiki/Plano_Cerd%C3%A1	
43 Diagrama de quarteirões de Barcelona (proposta inicial de Cerdà)	100
Autora	
44 Planta de localização da área de intervenção.....	104
Autora	
45 Local de intervenção (estação de metro).....	105
Autora	
46 Local de intervenção (ciclovía existente)	105
Autora	
47 Local de intervenção (Estrada dos Salgados)	106
Autora	

48 Local de intervenção (rotunda do metropolitano)	106
Autora	
49 Local de intervenção (jardim da estação de metro).....	106
Autora	
50 Local de intervenção (Estrada dos Salgados)	106
Autora	
51 Local de intervenção (vazio expectante)	106
Autora	
52 Esquema de eixos principais da área de intervenção.....	109
Autora	
53 Planta estratégica de intervenção	110
Autora	
54 Plano de ações da área de intervenção (proposto).....	115
Autora	
55 Plano de demolições da área de intervenção (proposto)	117
Autora	
56 Planta de proposta urbana	121
Autora	
57 Planta de edifício de serviços.....	123
Autora	
58 Alçado tipo de serviços (proposto).....	123
Autora	
59 Planta de edifício de comércio	124
Autora	
60 Planta de edifício da Câmara Municipal da Amadora.....	125
Autora	
61 Alçado tipo do edifício da CMA (proposto)	125
Autora	
62 Esquema funcional do edifício da CMA	126
Autora	
63 Planta do edifício da escola proposta	127
Autora	
64 Planta do edifício do pavilhão multiusos proposto	127
Autora	
65 Planta do edifício de habitação proposto	128
Autora	
66 Alçado tipo proposto de habitação	128
Autora	
67 Planta da Estrada dos Salgados (existente)	129
Autora	
68 Planta da Estrada dos Salgados (proposta)	129

Autora	
69 Planta de rede viária proposta.....	131
Autora	
70 Esboço inicial da solução de estacionamento.....	132
Autora	
71 Perfil de via tipo 1 - Estrada dos Salgados (proposta).....	133
Autora	
72 Perfil de via tipo 2 (proposta).....	133
Autora	
73 Planta de condicionantes da Amadora	14950
REOT AMADORA, 2014	
https://www.cm-amadora.pt/images/TERRITORIO/URBANISMO/PDF/PDM/REOT_2014.pdf	
74 Planta de declives da Amadora	151
Autora	
75 Planta da rede viária existente da Amadora.....	152
REOT AMADORA, 2014	
https://www.cm-amadora.pt/images/TERRITORIO/URBANISMO/PDF/PDM/REOT_2014.pdf	
76 Planta da rede viária proposta (revisão PDM) na Amadora.....	153
REOT AMADORA, 2014	
https://www.cm-amadora.pt/images/TERRITORIO/URBANISMO/PDF/PDM/REOT_2014.pdf	
77 Planta da rede de transportes existente na Amadora.....	154
REOT AMADORA, 2014	
https://www.cm-amadora.pt/images/TERRITORIO/URBANISMO/PDF/PDM/REOT_2014.pdf	
78 Planta da estrutura verde existente na Amadora.....	155
REOT AMADORA, 2014	
https://www.cm-amadora.pt/images/TERRITORIO/URBANISMO/PDF/PDM/REOT_2014.pdf	
79 Planta da estrutura verde proposta (revisão de PDM) na Amadora	156
REOT AMADORA, 2014	
https://www.cm-amadora.pt/images/TERRITORIO/URBANISMO/PDF/PDM/REOT_2014.pdf	
80 Praça Deichmann, Israel.....	158
https://www.archdaily.com.br/br/01-17117/praca-deichmann-chyutin-architects	
81 Praça Deichmann, Israel.....	158
https://www.archdaily.com.br/br/01-17117/praca-deichmann-chyutin-architects	
82 Exeo office Campus, Lisboa	159
https://www.exeo.pt/pt/	
83 Exeo office Campus, Lisboa	159
https://www.exeo.pt/pt/	
84 Anfiteatro Tapis Rouge, Haiti.....	160
https://www.archdaily.com.br/br/804436/espaco-publico-tapis-rouge-em-um-bairro-informal-no-haiti-emergent-vernacular-architecture-eva-studio	

85 Anfiteatro Tapis Rouge, Haiti.....	160
https://www.archdaily.com.br/br/804436/espaco-publico-tapis-rouge-em-um-bairro-informal-no-haiti-emergent-vernacular-architecture-eva-studio	
86 Maquete da área de estudo e envolvente, escala 1:2500.....	168
Autora	
87 Maquete da proposta, escala 1:1000	168
Autora	
88 Maquete da proposta, escala 1:1000	169
Autora	
89 Maquete da proposta, escala 1:1000	169
Autora	

ÍNDICE DE TABELAS

1 Tabela de nº de residentes na Amadora e Falagueira-Venda-Nova.....	69
Autora (baseado nos censos 2011)	
2 Gráfico do nº de postos de trabalho na CMA.....	125
Autora (baseado nos dados da CMA)	
3 Gráfico do nº de fogos vendidos na Amadora entre 2016 e 2019.....	135
Autora (baseado nos dados da Confidencial Imobiliária)	
4 Mapa de áreas de construção existente (Bairro da Venda-Nova).....	162
Autora (baseado nos dados da Confidencial Imobiliária)	
5 Mapa de áreas de construção proposta.....	164
Autora (baseado nos dados da Confidencial Imobiliária)	

LISTA DE ABREVIATURAS

AML - Área Metropolitana de Lisboa

CMA - Câmara Municipal da Amadora

PDM - Plano Diretor Municipal

PER - Programa Geral de Realojamento

RAN - Reserva Agrícola Nacional

RATF - Reorganização Administrativa do Território e Freguesias

REN - Reserva Ecológica Nacional

RJRU - Regime Jurídico de Reabilitação Urbana

UOPG - Unidade Operativa de Planeamento e Gestão

I. INTRODUÇÃO

O presente trabalho académico pretende desenvolver o tema dos vazios urbanos como elemento de composição de uma nova centralidade.

O exercício de projeto a desenvolver, tem como área de estudo a freguesia da Falagueira - Venda-Nova, no concelho da Amadora, devido a uma relação muito próxima com este território,

Com o objetivo principal de reinterpretar e adaptar os vazios urbanos como parte integrante e compositiva na cidade.

Estas sucessivas áreas vagas possuem a capacidade de redesenhar a estrutura da cidade, originando a fragmentação, tornando-se essencial entender e estruturar este conceito e a envolvente em estudo. É fundamental o entendimento destes interstícios urbanos e os efeitos que estes geram na cidade para propor uma solução urbana e arquitetónica adequada à problemática em análise.

1.1 | OBJETIVOS E QUESTÕES DE TRABALHO

A intenção de tomar o vazio como objeto de estudo surge por dois fatores, o primeiro de um desejo pessoal, pelo facto de ter vivido a minha infância e adolescência nesta freguesia, e consequentemente a proximidade a este local; o segundo, é o interesse científico e académico que este tema continua a ter na atualidade.

O objetivo do trabalho passa por testar a presença do vazio na estruturação de um programa urbanístico, que coloca em paralelo atividades de carácter privado e coletivo, assim como perceber se a relação dos cheios e vazios se adequam à sua finalidade – integração do vazio na malha envolvente como um elemento estruturador de uma ideia urbanística e arquitetónica.

Ao intervir numa cidade, é necessário compreender e analisar qual o papel que estes elementos – espaço público e espaço privado – desempenham e influenciam no desenho do espaço. Elementos estes que constituem a base arquitetónica de produção de uma centralidade.

Recorrendo a estratégias de regeneração urbana, pretende-se encontrar novas formas de habitar, assim como novas formas de conectar os diversos vazios urbanos, nunca esquecendo as características do território em análise.

O objetivo deste trabalho, através de um exercício conceptual e de projeto, será entender como os vazios urbanos representam uma oportunidade de re-habitar a cidade. Um vazio na cidade passa a representar um novo objeto com uma nova forma, fazendo a cidade crescer a partir de dentro e redensificar um território fragmentado, com o intuito de conferir a este espaço uma nova integração no contexto urbano do território onde se encontra.

1.2 | DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE TRABALHO

A freguesia da Falagueira - Venda-Nova trata-se de uma área próxima da Lisboa, embora pertença ao concelho da Amadora, faz fronteira direta com Lisboa através de um ponto marcante – as Portas de Benfica. A escolha da zona de trabalho assentou primeiramente por uma relação muito direta com esta área e por perceber as carências evidentes que assentam neste território.

Facilmente se reconhece este território como periferia, uma área densa e desconecta, com uma diversidade cultural diversificada onde é notória a migração da população em massa para esta localidade.

Assim se justifica a necessidade de proporcionar mais ofertas que proporcionem a fixação da população, estabilidade e melhores vivências enquanto espaço de lazer, centrando a regeneração desta área na resolução das suas descontinuidades e na consolidação do seu valor enquanto território descaracterizado, articulando espaços infraestruturais e tecidos urbanos, compatibilizando e inscrevendo-a na estrutura envolvente.

Após a análise de todas as características inerentes ao local, a sua origem, potencialidades e fragilidades conseguimos perceber algumas limitações nesta área. O limite que separa o concelho da Amadora da capital, tornando toda esta zona mais consolidada por estar mais próxima da entrada de Lisboa.

A finalidade do trabalho, que tem como objetivo uma intervenção mais pormenorizada, consiste na criação de uma nova centralidade para este território, com o foco principal na grande porção de terreno sem uso e a sua dissipação com o bairro da Venda-Nova velha.

1.3 | METODOLOGIA E ESTRUTURA DO TRABALHO

Para a concretização e resposta aos propósitos deste trabalho, primeiramente numa vertente teórica, fez-se uma análise conceptual recorrendo a autores que abordam e refletem sobre as temáticas envolvidas, inerentes ao objetivo final – uma proposta de regeneração de um vazio urbano tornando-o numa potencial centralidade.

Adotando uma revisão e sintetização da informação de documentos escritos e digitais para um melhor entendimento destes conceitos, como o vazio urbano e a sua importância, a relação do espaço público e o espaço privado, a regeneração urbana e como funciona uma centralidade.

A análise do território da Amadora e o seu desenvolvimento ao longo dos tempos, tornando-se fulcral para o objetivo final – proposta projetual de uma nova centralidade.

Numa fase paralela a todo este processo desenvolve-se a parte prática, a partir de uma análise direta e indireta da área em estudo, assim como a interpretação de casos de estudo referenciáveis ao tema.

O momento seguinte, mais próximo da fase de projeto, corresponde à caracterização do local, apresentando uma vertente mais analítica. Primeiramente, procura apresentar uma leitura evolutiva da zona, tanto a nível histórico como urbano, identificando as transformações mais relevantes que ocorreram durante a sua existência e considerando a sua relevância e significado na definição atual da área. Posteriormente, objetivando um conhecimento mais pormenorizado relativamente ao contexto atual da mesma, procura reconhecer as diversas relações a nível morfológico, funcional, social e ambiental, identificando, por um lado, as suas referências e particularidades e, por outro, as fragilidades e potencialidades, apontando diversos cenários interventivos e estabelecendo um programa de ação global. Neste contexto serão utilizadas várias fontes de informação, a saber: os dados estatísticos do INE; a cartografia, antiga e atual; a observação direta; documentos da

Câmara Municipal da Amadora e de outras entidades onde constam planos, programas e projetos para a área em análise e objeto deste trabalho.

Finalmente, o último momento corresponde à elaboração da proposta de intervenção, culminando através de um processo intelectual e prático, no objetivo final deste trabalho, revelando-se por desenhos, esquiços e maquete final.

II. ENQUADRAMENTO TEÓRICO E CONTEXTUALIZAÇÃO

2.1 | DOS PROCESSOS DE URBANIZAÇÃO À FORMA URBANA – COMO SE TRANSFORMOU O TERRITÓRIO

O conceito de urbanismo está associado a um processo de industrialização, da forma de habitar e viver a cidade, do tempo e do espaço. Inserindo-o num contexto geográfico, económico político, cultural e social (Gaspar, 2005).

O Urbano obriga sempre a uma ligação de concentração e densificação, por isso é necessário dar forma a elementos polarizadores, para que assim haja uma atração da população e por sua vez uma fixação da mesma (Gaspar, 2005).

O urbanismo está intrinsecamente ligado ao desenvolvimento socioeconómico, nos países com maior poder económico verifica-se uma descentralização dos centros difundindo as áreas urbanas. No entanto são estes centros, as cidades, que contribuem para o crescimento e desenvolvimento da economia (Gaspar, 2005).

O processo de migração, do campo para a cidade foi um dos fatores dominantes para a expansão das cidades e da população. Foi durante a revolução industrial, que a cidade tradicional começa a romper os seus limites, após a introdução dos transportes públicos, um dos grandes elementos impulsionadores do urbanismo. A mobilidade entre territórios, pela introdução do automóvel, aproximou o rural e o urbano, fazendo com que as condições de vida e de trabalho se alterassem, ao nível dos serviços, indústria e agricultura (Costa, 2007).

Entre inícios de 1800 até inícios de 1900 começam a surgir os subúrbios em redor das grandes cidades – Lisboa e Porto, devido à industrialização e ao desenvolvimento dos portos (Gaspar, 2003).

Nos anos 50, Lisboa e Porto retratam os intensos processos de suburbanização, a cidade de Lisboa apresenta um desenvolvimento urbano mais denso e o Porto mais extenso (Salgueiro, 1992).

Os desenvolvimentos das áreas suburbanas dependem da especulação imobiliária com mais ou menos procura, no entanto torna-se deficiente se não houver um controlo público de transformação dos solos. Nos últimos anos do século XX, há um investimento em obras públicas, de infraestruturas e equipamentos sociais, equilibrando assim a rede de serviços pública (Salgueiro, 2005).

O crescimento das áreas suburbanas também se deve, nas últimas décadas, aos elevados preços do mercado imobiliário no centro urbano, contribuindo para a expansão e densificação das periferias.

Segundo Gaspar (2005) a gestão do território tem vindo a mudar devido aos diferentes usos do solo, mas também é essa fragmentação e dispersão que reinventam o território: i) espaços de habitar, ii) espaços de trabalho, iii) espaços de lazer, iv) espaços de consumo e v) espaços de poder.

- i) Estes espaços como primeira habitação podem ser segregados por motivos sociais ou culturais ou como segunda habitação, uma extensão da primeira.
- ii) Os espaços de trabalho vieram de certo modo dar uma nova forma à paisagem urbana, tornando-se em modelos mais distintos devido à divisão de tarefas.
- iii) Os espaços de lazer surgem de formas diferentes, se antes esses espaços se caracterizavam por espaços de oração ou de paz, nos dias de hoje são substituídos por espaços naturais ou equipamentos onde são criadas atividades de lazer.
- iv) Os espaços de consumo alteraram-se muito nos últimos anos, se antes estes espaços se concentravam no comércio tradicional, hoje expandem-se a áreas maiores e mais concentradas.

- v) Os espaços de poder tornam-se mais dispersos devido à necessidade de fortalecer o território e dar respostas locais a nível económico e político.

É necessário pensar a nova forma urbana, resultante de um processo de crescimento, expansão e fragmentação das cidades contemporâneas (Gaspar,2005; Domingues,2006).

2.2 | OS VAZIOS URBANOS

“Uma área sem limites claros, sem uso atual, vaga, de difícil compreensão na percepção coletiva dos cidadãos, constituindo normalmente um rompimento no tecido urbano. Mas é também uma área disponível, cheia de expectativas, de forte memória urbana, com potencial original: o espaço do possível, do futuro” (Solà-Morales, 1995: p118-123).

Para perceber este conceito é fundamental perceber como estes surgem, como se desenvolvem, como se transformam e como alteram o espaço urbano ao longo do tempo.

Os espaços vazios são espaços por norma degradados, marginais ou obsoletos, no entanto também adquirem um valor de oportunidade de redefinição de uma cidade ou território (David, 2007).

O conceito de “vazio urbano” ou *terrain vague* foi um conceito que surgiu a partir do ensaio de Solà-Morales em 1995 que estabelece uma nova cartografia do espaço urbano através da análise do trabalho de alguns fotógrafos dos anos 70. Caracterizado pela captação de espaços urbanos desatualizados, quase inexistentes e abandonados no período dos pós Segunda Guerra Mundial. O arquiteto apropria-se dos termos franceses *Terrain e Vague* para definir estes espaços. *Terrain* refere-se a “uma extensão de solo de limites precisos, edificáveis na cidade”, esta expressão consegue ter um carácter mais abrangente em francês referindo-se a “extensões de territórios maiores ligando-se a uma ideia física de uma porção de terra na sua condição expectante” (Solà-Morales, 1995: 125). Já o termo “Vague” tem dupla origem (latina e alemã) e conseqüentemente, duplo significado. Proveniente da palavra alemã *vagr-wogue* referente às ideias de “ondulação, às ondas da água”, (...) “ao movimento, oscilação, instabilidade e flutuação” (Solà-

Morales, 1995: 126). O segundo significado da palavra, derivada de “vacuus, vacant, vacuum” refere-se ao vazio, à desocupação.

Para Solà-Morales (2008), a função do próprio vazio é muito mais importante que o próprio uso dos espaços. E é necessário olhá-los como espaços de oportunidade e como parte integrante de um tecido urbano e reformulá-lo – os espaços expectantes.

Estes espaços carecem de funções e com inúmeras oportunidades de transformação de forma a reintegrarem-se na cidade como lugar funcional, articulador e de equilíbrio de uma cidade urbana e da sua cultura.

São sobretudo lugares periféricos de oportunidade, um lugar de liberdade do futuro com características de memória e história do passado. Apesar de se tratar de espaços de ausência, estes também necessitam da presença do cheio, do construído. São estes que lhe atribuem os contornos e limites, tornando o espaço mais perceptível como ruas, largos e jardins. Assim se torna importante perceber a importância dos vazios como elemento compositivo do espaço urbano.

Solà-Morales (2002) considera que os *terrain vagues* seriam os lugares apropriados para o encontro do passado com o presente e reflete sobre a interpretação do vazio das mais diferentes formas, desde a sua preservação até à sua transformação. Áreas que se transformaram ao longo do tempo desabitadas, inseguras e estéreis, difundindo uma imagem perante estes lugares de insegurança e desconfiança.

“Vacío, por tanto, como ausencia, pero también como promesa, como encuentro, como espacio de lo posible, expectación” (Solà-Morales, 2002: p126)

Os vazios urbanos foram-se tornando, ao longo do tempo, elementos mais evidentes no tecido urbano, apesar destes não refletirem nenhum significado, vão marcando cada vez mais o desenvolvimento das cidades. Tornando estes espaços de ausência em espaços úteis participativos, lugares de interesse e utilidade. Valorizando e regenerando o existente (Morgado, 2002).

Os espaços de ausência são também vistos como pontos de conexão entre as redes urbanas já existentes, resultando numa nova forma urbana quando lhes é atribuído, um propósito e/ou uma função (Domingues, 2006).

Já para Françoise Choay (2003) em *Espacements. L'Évolution de L'Espace Urbain en France*, o vazio trata-se de um espaçamento que requer a ideia de um cheio (áreas preenchidas) que confinam o espaço de ausência de construído, sempre dependente dessa densidade de construção, algo que sempre fez parte do raciocínio morfológico e da própria interpretação semântica dos lugares.

Kevin Lynch (2007) em *A Imagem da cidade* refere que esses espaços possuem uma liberdade em relação ao controlo social, podem ser periféricos ou centrais, os terrenos vazios são também lugares onde os modos marginais sobrevivem e coisas novas começam. Lynch vê em espaços vazios a possibilidade de construção de um futuro da cidade.

O vazio urbano torna-se assim num espaço de criação de uma nova continuidade urbana, através do seu uso, lembrando o passado, reconhecendo o presente e idealizando o futuro.

2.3 | A REGENERAÇÃO COMO ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO

É no século XIX que a administração pública começa a arranjar mecanismos de intervenção controlada no território urbano, através dos processos de loteamento, urbanização e edificação.



2| Plano Director da Região de Lisboa, PDRL, 1962

Em 1960 surgem as primeiras políticas de Ordenamento do Território e a Lei dos Solos (Simões, 2006). Ainda nos anos 60, dá-se início ao Plano Director Municipal da Região de Lisboa, com o objetivo de uma reintegração do território através das infraestruturas e equipamentos públicos, é também com este processo que o solo rural passa a ser de uso urbano.

Todos estes processos de controlo urbanístico e legislativo teve início em 1974 com o regime democrático, onde se criaram condições e objetivos de desenvolvimento e gestão dos usos do solo (Portas *et al.*, 2007).

Os primeiros Planos Diretores Municipais surgem nos anos 80, como forma de intervir no território de uma forma planeada e ponderada. Nos anos 90 o PDM passa a ser um elemento obrigatório para todos os municípios. É também nesta década que surgem os Planos Regionais de Ordenamento do Território, de forma a criar uma estratégia orientadora ao nível do planeamento regional (Soares, 2003).

Os planos funcionam assim como um processo de planeamento, mas também têm sido alvo de reavaliação, pois estes processos demonstram-se morosos e limitativos ao desenvolvimento urbano (Portas *et al.*, 2007).

O futuro das cidades face à mutação contemporânea das mesmas, é algo que tem vindo a ser questionado face às políticas urbanas aplicadas. A gestão territorial deve antecipar a ação e refletir planeamento pelas políticas definidas. A implementação de estratégias

de intervenção deve ser eficaz de forma a renovar o território e garantir o crescimento do mesmo, tendo em conta os diversos agentes e atores dessas ações (Portas *et al.*, 2007).

As cidades são testemunhas de uma revolução urbana, influenciada pelo aumento do turismo, evolução das tecnologias, necessidades da população e as mudanças da natureza. Para isso são precisos criar novos mecanismos de mudança para um desenvolvimento mais sustentável (Ferrão, 2003).

Aplicam-se então os conceitos de conservação do património, do ordenamento do território e do desenvolvimento sustentável que, apesar de nem sempre serem bem definidos, contêm simultaneamente uma teoria e uma proposta de ação sobre a cidade (Moura *et al.*, 2006).

Reabilitação Urbana

A reabilitação, como o próprio nome sugere, é um processo de recuperação de uma área urbana que está associada ao restauro. Em Portugal o governo começou uma iniciativa de restauro nos edifícios em degradação.

Manter ou atualizar as preexistências edificadas, através da reabilitação é um processo fundamental na reabilitação (Moura *et al.*, 2006).

“(...)a forma de intervenção integrada sobre o tecido urbano existente, em que o património urbanístico e imobiliário é mantido, no todo ou em parte substancial, e modernizado através da realização de obras”

(RJRU, 2009, I, 2^o j).

Renovação Urbana

A renovação consiste em substituir as formas urbanas existentes por outras. Pode ser uma renovação pontual, fruto de uma iniciativa privada

ou uma renovação difusa, a partir da ação do Estado. Esta, abrange uma área ampla e totalmente alterada (Moura *et al.*, 2006).

“A renovação urbana está ligada à ideia de demolição do edificado para substituir por construções novas, geralmente com características diferentes, adaptadas às mudanças de atividades e de morfologias dos espaços” (Moura *et al.*, 2006: p6).

Requalificação Urbana

A palavra requalificação consiste na requalificação de um espaço passando por lhe atribuir uma nova função ou novas funções (Moura *et al.*, 2006).

“A requalificação urbana é, sobretudo, um instrumento para a melhoria da qualidade de vida da população, promovendo a construção e recuperação de equipamentos e infraestruturas e a valorização do espaço público, com medidas de dinamização social e económica, através de melhorias urbanas, de acessibilidade ou centralidades.” (Moura *et al.*, 2006: p 10)

Revitalização Urbana e Regeneração urbana

A regeneração e revitalização urbana são dois processos de intervenção e reordenamento físico idênticos, visto que ambos atuam no território como uma ação integrada e de forma a solucionar problemas a nível do tecido urbano para melhorar as condições sociais, económicas, físicas e ambientais (Moura *et al.*, 2006).

A revitalização urbana é um processo de recuperação de áreas urbanas degradadas, que deve ser compreendido para além dos limites dos centros históricos. A revitalização urbana pode-se tratar de casos

pontuais de recuperação que se ligam num todo. Este conceito intervém de forma a melhorar o ambiente urbano e as condições socioeconómicas de um determinado território (Moura *et al.*, 2006).

“ A revitalização é um processo de planeamento estratégico, capaz de reconhecer, manter e introduzir valores de forma cumulativa. Desta maneira, a revitalização intervém a médio e longo prazo, assumindo e promovendo laços entre territórios, atividades e pessoas, e, por conseguinte, influencia na melhoria da qualidade do ambiente urbano e nas condições socioeconómicas” (Moura *et al.*, 2006: p 12).

A regeneração urbana é definida nos anos 80, como um processo de recuperação da malha urbana quando se verificam as condições para tal (Moura *et al.*, 2006).

“(...) processo que ocorre num organismo vivo quando este demonstra a capacidade de reconstituir um seu tecido danificado”
(Vilares, 2003: p 100)

A regeneração urbana pressupõe, desde logo à partida, a existência de um vazio urbano ou de um *terrain vague* tal como foi referido anteriormente (Solà-Morales, 1995).

Regenerar implica a ideia de reconstrução, através dos processos de reinvenção do tecido urbano e reutilização das infraestruturas, promovendo a diversidade de usos e atividades. Para revivificar é necessária a presença do arruinamento, da destruição. Podemos definir a regeneração urbana como “uma medida terapêutica” direcionada às áreas vazias, abandonadas, desprovidas de uso ou utilidade (Moura *et al.*, 2006).

2.4 | ESPAÇO PÚBLICO E ESPAÇO PRIVADO

“A globalização tem, pois, impactos na configuração de novos espaços e das novas formas de urbanismo, contribuindo para a aproximação/banalização das paisagens urbana”

(Gaspar, 2005: p.289)

A diversidade de espaços público reflete a economia, a cultura, a religião e o modo de vida da população, mas também conta uma história, o desenvolvimento urbanístico do lugar ao longo do tempo. A qualidade do espaço público condiciona a qualidade urbana da cidade. Começando na renovação dos centros antigos e históricos, permitindo assim, agregar novos tecidos urbanos, promover a coesão entre os espaços e criar novas centralidades (Borja e Muxi, 2000).

O espaço público é considerado o espaço de uso comum por parte da população como um local de encontros e atividades.

Jan Ghel (2006), considera que o espaço público tem de ser projetado com base em 12 critérios:

- Proteção contra o Tráfego
- Segurança nos espaços públicos
- Proteção contra experiências sensoriais desagradáveis
- Espaços para caminhar
- Espaços de permanência
- Ter onde se sentar
- Possibilidade de observar
- Oportunidade de conversar
- Locais para se exercitar

- Escala Humana
- Possibilidade de aproveitar o clima
- Boa experiência sensorial

O espaço público trata-se da área comum de acesso e permanência livre de todos os habitantes de uma cidade, nos seus diversos tipos; ruas, praças, jardins, parques. É também ao mesmo tempo um espaço individual no sentido em que cada um se orienta à sua maneira, mas é adicionalmente *“um palco onde se exprimem a vivência individual e coletiva da cidade”* (Brandão, 2008: p 7).

Este, torna-se num elemento caracterizador da cidade e da sociedade envolvente através tanto da forma como foi projetada como é usufruída. O espaço público torna-se assim determinante no bem-estar da comunidade, no bom funcionamento da cidade e na qualificação do território.

São os diversos tipos de espaços públicos que refletem a história da cidade e do seu desenvolvimento urbanístico ao longo do tempo.

Segundo Pedro Brandão (2008), o espaço público pode ser definido por 6 elementos estruturais:

- Espaço - traçado (largos, praças, ruas e avenidas)
- Espaço - paisagem (parques, jardins e zonas de contemplação)
- Espaço- Deslocação (transportes, canal e estacionamento)
- Espaço – memória (espaços de saudades e memória)
- Espaço – economia (comércio, semi-interiores e exteriores)
- Espaço gerado (por edifícios ou equipamentos)

O espaço privado refere-se à propriedade pertencente a uma entidade individual ou empresarial; casas, estabelecimentos comerciais, industriais, equipamentos e terrenos privados. Este conceito alberga uma dimensão pessoal, no entanto as áreas de propriedade empresarial

estabelecem, na maior parte dos casos, uma grande ligação com o espaço público onde apesar de se considerarem privados são simultaneamente públicos onde os cidadãos podem de facto ser, mais ou menos livres.

Assim, podemos distinguir o espaço público do privado através da viabilidade da sua acessibilidade e apropriação ser livre ou não. A primeira é isenta de qualquer restrição de acesso e é de apropriação coletiva e segundo, Borja e Muxí (2000) o espaço público é também um lugar de liberdade de expressão, da democratização política e social.

(...) el poder se hace visible, deonde la sociedad se fotografía, de onde el simbolismo colectivo se materializa (...) cuanto más abierto está a todos, más expresará la democratización política y social
(Borja e Muxí, 2000: p.19)

O espaço público é assim também, o resultado da apropriação dos próprios usuários. Por exemplo, se observarmos uma cidade em que o automóvel é um bem predominante da sociedade, o espaço público vai ser modificado e adaptado de forma a responder às necessidades deste elemento.

2.5 | CONCEITO DE CENTRALIDADE

“As cidades, ainda que numa forma inicialmente incipiente, resultaram da concentração de várias funções, até ali dispersas e desorganizadas, e da congregação dos habitantes das redondezas, num espaço físico normalmente delimitado por uma construção amuralhada – a cidadela, (...) conferindo-lhe, por outro lado, uma carga simbólica, por dominar, em plano elevado, sobre a aldeia e o espaço circundante”

(Barreto, 2010: p 26).

A cidade é o resultado da capacidade do Homem viver em sociedade. Assim, a ação humana torna-se num fator determinante na alteração do espaço da cidade, em que a sua criação, utilização e transformação se deve à população que nela habita (Mumford, 1998).

As primeiras cidades tem origem com a concentração não só da população, como das mais variadas funções, não organizadas devido ao crescimento orgânico e normalmente amuralhado (Fernandes, 2010).

Devido à necessidade de unir os homens formam-se também em torno do templo, pois os primeiros aglomerados urbanos não se concentravam por um mercado, fórum ou ágora. A religião servia assim de motor fundamental na estruturação urbana (Mumford, 1998).

Só mais tarde é que o comércio começa a fazer parte integrante do núcleo urbano, juntando-se assim ao templo e onde se faziam as trocas de mercadorias entre a cidade e o campo.

O mercado ganha então a sua função centralizadora do espaço urbano, difundindo o espaço à sua volta construções com funções diversas como habitações, templos, oficinas e edifícios públicos (Fernandes, 2010).

As cidades, foram durante muitos anos monocêntricas, organizavam-se em torno de um único centro ligado a funções religiosas, culturais ou militares (Mumford, 1998).

Na cidade medieval, a topografia ditava a organização do espaço, no entanto, era o comércio e o poder religioso que desenhavam o centro da cidade. As edificações surgem em redor do limite amuralhado e onde também se estruturam vias de comunicação com o exterior (Fernandes, 2010).

Entre os séculos V e XV, na Idade Média, o poder político ganha conotação física nos centros da cidade, o palácio, colocando a praça principal no centro da malha urbana (Fernandes, 2010).

Todo este processo origina um aumento na divisão territorial e social do trabalho, alterando o tecido urbano, no entanto também é este processo que vai reforçar as relações sociais e económicas da cidade (Fernandes, 2010).

As estações do caminho-de-ferro torna-se num lugar atrativo para trocas e convívio, primeiramente construídas na periferia da cidade e só mais tarde na zona central (Fernandes, 2010).

O crescimento demográfico acelerado contribuiu para o crescimento gradual das periferias, uma vez que o núcleo tradicional da cidade já não era suficiente para fazer face às necessidades da população. Originando-se as construções de carácter industrial, o oposto do carácter “arquitetónico da cidade antiga” (Fernandes, 2010).

O centro passa assim a ser ocupado pela classe mais desfavorecida devido à estrutura degradada e densificada (Mumford, 1998).

As grandes mudanças na cidade surgem com a cidade industrial e o modelo capitalista de produção que transforma profundamente a malha urbana das cidades priorizando o processo produtivo – fábricas, bairros operários, bairros residenciais, armazéns, vias-férreas, novas vias de

comunicação. É criada, deste modo uma concentração de equipamentos, atividades e serviços resultando num aumento das relações económicas e sociais e no próprio dinamismo da cidade. O centro da cidade passa a ter um papel económico, transformando-o num núcleo essencial de transportes fazendo a articulação entre cidades (Fernandes, 2010).

Rapidamente esta transformação agregada à evolução das telecomunicações torna gradualmente a cidade multicêntrica.

Com todos estes novos dinamismos daquilo que definem uma centralidade, surgem novos centros de comércio e serviços, oferecendo novos espaços de consumo e maior acessibilidade automóvel, passando este a ser o modo preferencial de mobilidade urbana. O centro tradicional da cidade perde assim a sua importância como lugar de referência.

A cidade contemporânea passa a ser construída assente numa lógica imobiliária e capitalista, globalizando-as. Numa procura pela imagem ideal de cidade, reestruturando o espaço público e atribuindo identidade na criação de novas centralidades (Barreto, 2010).

O espaço urbano vai-se moldando às necessidades da população, articulando espaços e usos, espaços de residência, trabalho, comércio, serviços, educacionais e de lazer, resultando num único lugar.

O centro urbano foi sempre um motor de transformação do território ao longo do tempo, que se estrutura através do espaço público e acessibilidades, podendo se definir por praças, largos, ruas, edifícios. São estes os elementos que distinguem fisicamente e espacialmente os centros urbanos dos outros espaços da cidade. Este funciona assim, como ponto de referência de uma cidade, responsável pela atração de pessoas, usos e serviços. Tornando-se num espaço comum, de ordem e orientação (Fernandes, 2010).

A posição geográfica de um certo território em relação às valências que o servem e onde há uma fixação social, pode ser considerado uma noção do que é uma centralidade. No entanto, este conceito abrange um grau de complexidade do que é um centro urbano e que funções são consideradas essenciais para o definir, podendo esta definição ter diferentes escalas (local, regional, nacional). Associada a uma ideia de comunidade e valores culturais integrada numa sociedade em interação num espaço, espaço esse que se caracteriza por inúmeros fatores como a concentração de atividades e a acessibilidades (Fernandes, 2010).

Deste modo pode-se distinguir um centro de uma centralidade, o centro trata-se de um núcleo onde há uma maior concentração e que se diferencia da restante estrutura urbana. A centralidade foca-se nas características qualitativas dessa mesma estrutura e não tanto nas características espaciais e físicas como lugar. A centralidade é assim uma qualidade imposta ao centro, pelas características que o definem (Barreto, 2010).

A formação de centralidades está intrinsecamente ligada à concentração e diversificação espacial de atividades e equipamentos, aproximando as pessoas e as culturas. É nos centros urbanos que assistimos a esse cruzamento de identidades e vivências do espaço público. Tornando assim o espaço público numa premissa para a definição de centralidade (Barreto, 2010).

O poder de atração e o efeito polarizador feito através de equipamentos podem definir uma centralidade, sendo que esta só é capaz de existir com a condição de existência de um polo central e da sua acessibilidade (Choay, 2007).

A condição de centralidade resulta assim, na atribuição de funções a um espaço concreto da cidade, mas também das sua imagem e memórias, sustentada na qualidade do espaço público e arquitetura.

A qualidade do espaço público e da arquitetura definem assim a condição de uma centralidade, um espaço concreto da cidade capaz de atrair a concentração através das funções impostas e da imagem.

III. A IMAGEM DA CIDADE DA AMADORA

3.1 | TERRITÓRIO DA AMADORA E FALAGUEIRA - VENDA-NOVA

Como território português, a Amadora sofreu algumas carências e necessidades de modernização. É só no regime do Estado Novo e com as obras públicas do Engenheiro Duarte Pacheco que a Amadora começa a sua radical transformação, passando de um pequeno aglomerado periférico de Lisboa, para uma cidade independente – município de Oeiras e Amadora. Gestora de um território em pequena escala no contexto da Área Metropolitana de Lisboa, mas com uma grande densidade urbana.

Em 1944, surge o primeiro plano de urbanização pelo Arquiteto Faria da Costa devido à obrigatoriedade do município para a realização de um plano, no entanto, o plano só é terminado em 1949.

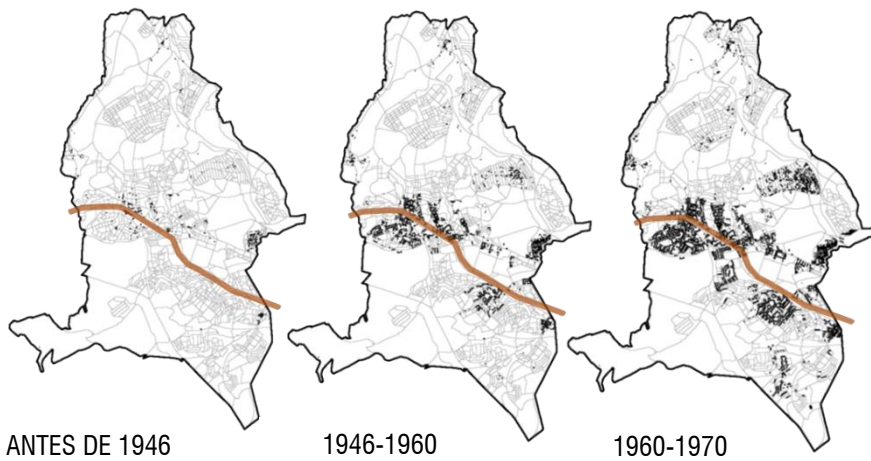
Todas estas transformações para dar uma resposta devido a uma pressão, para um aumento continuado do tecido urbano, tanto em extensão como em densidade, nas áreas livres, em zonas consolidadas ou zonas que carecem de estruturação, áreas desqualificadas e bairros de habitação precária e degradada, tiveram repercussões que se refletem na Amadora dos dias de hoje. O território não foi planeado como um todo criando assim áreas que necessitam de estrutura e qualificação de uma centralidade.

O presente capítulo analisa o caso do território da Amadora, em particular a Falagueira - Venda-Nova, com base nos dados estatísticos e na documentação da revisão do PDM – Enquadramento Regional.

3.2 | CONTEXTUALIZAÇÃO DO LOCAL DE INTERVENÇÃO NA AML

O território da Amadora cresce das acessibilidades dominantes, quer das estradas militares, ligadas à defesa como das acessibilidades ligadas à casa real, as denominadas estradas reais. Um dos maiores elementos estruturantes encontrados neste município é o caminho de ferro (inaugurado em 1887) que pretendia funcionar como uma comunicação direta com a capital - Lisboa e a Vila de Sintra. Apesar de ser um elemento estruturante, trata-se atualmente de um elemento de barreira e fragmentação.

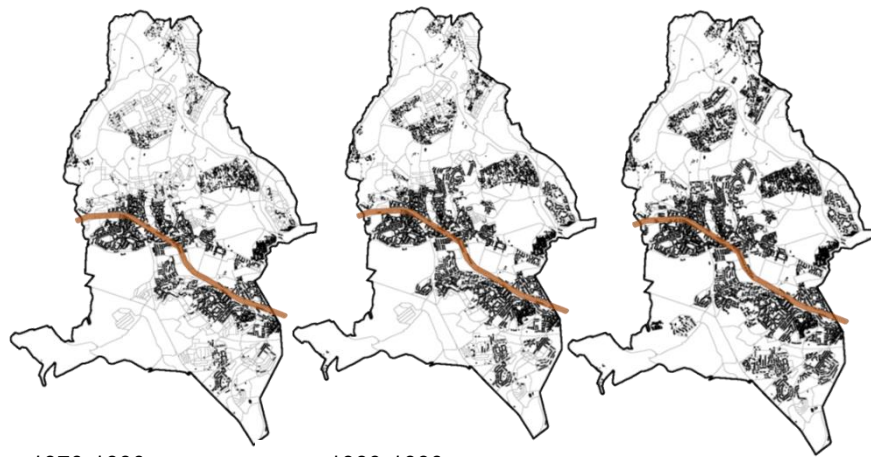
No século XIX surgem as primeiras construções em volta da linha férrea sem carácter sistemático ou planeado o que veio causar a fragmentação e a falta de planeamento em todo o município.



ANTES DE 1946

1946-1960

1960-1970



1970-1980

1980-1990

1990-2011

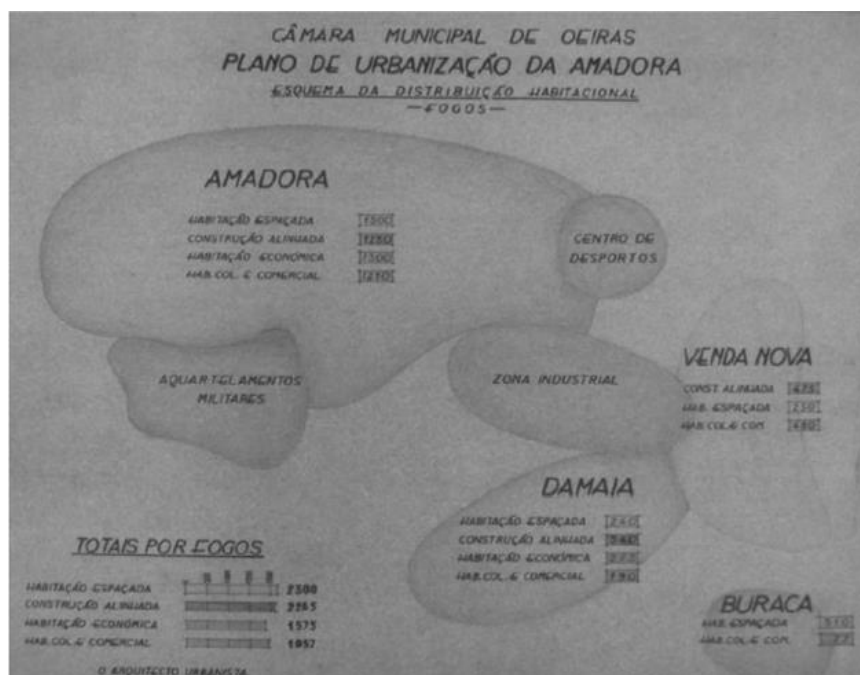
0 1.200 2.400 Meters

3|Evolução da construção na Amadora

É no século XX que António Cardoso Lopes¹, decide adquirir um vasto leque de terrenos e é então que se entra num processo de transformação do território, juntamente com o Projetista Guilherme Eduardo Gomes, com a ideia de conceber um “Plano” para o Bairro-Parque da Mina, ainda que ligado a uma forte ruralidade. Deste “plano” pouco se terá concretizado, no entanto é uma das primeiras tentativas de reestruturação do território de que há memória na Amadora e mais tarde continuado pelo arquiteto Norte Júnior, apesar de não concluído (CMA, s.d.).

Em 1949 aparece o primeiro plano geral de urbanização do Arquiteto João Faria da Costa e é a partir daqui que se começa a construir uma Amadora que se conhece até à data (CMA, s.d.).

Apesar de todas as mudanças, desde o que já foram quintas e terrenos rurais ao que se conhece nos dias de hoje, a Amadora continua a ter alguns problemas de conexão, tanto a nível físico como demográfico. O território ainda se encontra fragmentado e carece de alguns serviços e ofertas para a população.



4| Esquema de distribuição habitacional do Plano de Faria da Costa

¹ Empresário impulsionador do movimento que esteve na origem da atribuição do nome de Amadora à localidade.

O actual território da Amadora nasceu da divisão da antiga freguesia de Benfica, cortada pela Estrada da Circunvalação, aquando da redefinição dos limites de Lisboa em 1885-1886. Faz fronteira terrestre com os municípios de Lisboa, Odivelas, Sintra e Oeiras (CMA, s.d.).

O Município da Amadora situa-se na primeira coroa de expansão de Lisboa e teve como principais indutores do crescimento urbano: a linha de comboio, a rede viária (as estradas reais e a rede regional) e a criação de uma vasta área adjacente a Lisboa onde se fixaram grandes unidades ligadas à indústria transformadora (Venda-Nova). Isto faz com que a forte acessibilidade a Lisboa e a saída da residência da capital devido à expansão das atividades terciárias, sejam motivos para o forte crescimento das atividades económicas e da procura de habitação neste território (CMA, s.d.).



5| *Enquadramento do município na AML*

Séc. XIX ao Início dos anos 30

Um território que, até aqui, se organizava em função das atividades agrícolas e com um pequeno conjunto de núcleos rurais, assiste ao primeiro surto de crescimento com a inauguração da linha férrea em 1887.

Com a estruturação de cariz urbano em torno das estações (Amadora, Damaia e Santa Cruz) surgem os primeiros projetos de áreas residenciais de moradias unifamiliares, elementos patrimoniais que ainda existem até aos dias de hoje.

Anos 30 e 40

A procura de habitação na Amadora provocou um processo de transformação urbana rápida baseada na construção de pequenos edifícios multifamiliares (3 a 4 pisos) e surgem alguns projetos de urbanização.

Anos 50, 60 e 70

O desenvolvimento das infraestruturas de transporte – a eletrificação da linha férrea em 1957, da construção da rede viária regional e os movimentos migratórios consequentes do processo de industrialização, aumentam a pressão demográfica sentida na Amadora. O Ministério público decide elaborar planos de urbanização (Plano do Arq.^o Faria da Costa em 1949 e o Plano do Arq.^o Aguiar em 1960) que marcaram os núcleos em torno das estações. Estes instrumentos programaram a expansão daqueles aglomerados com a programação de equipamentos, projetaram os arruamentos, os espaços verdes e o espaço público.

É também neste período que começam a surgir alguns núcleos clandestinos como a Brandoa e os Moinhos da Funcheira, a norte do Concelho. Os fluxos migratórios internos ocorridos a partir dos anos 50,

provocaram um grande crescimento e procura de fixação de população na cidade. Esta não encontrou resposta adequada à procura de habitação, obrigando-a optar pelo mercado paralelo, provocando o aparecimento de áreas urbanas de génese ilegal na Amadora.

Anos 70, 80 e 90

As décadas de 70 e 80 ficam marcadas pelo crescimento populacional, embora a um ritmo mais moderado que as décadas anteriores.

Começam a surgir grandes projetos de loteamento isolados, fora dos limites do Plano do Arq.º Aguiar e a uma densificação dentro da sua área de intervenção, que partindo do desenho urbano definido naquele instrumento aposta no aumento do número de pisos, alterando tipologias e usos. O Plano Diretor da Região de Lisboa de 1964 foi o responsável por esta forma de metamorfose do território (CMA, s.d.).

Em 1994 é aprovado o Plano Diretor Municipal. Os estudos de caracterização do Plano destacam que o território tem um crescimento pouco organizado, chegando assim aos anos 90 com atributos de subúrbio: predomínio da ocupação residencial, dependente de Lisboa para o encontro de empregabilidade e a aquisição de bens e serviços, com carência de equipamentos, ausência de qualidade do espaço urbano e de elementos simbólicos (CMA, s.d.).

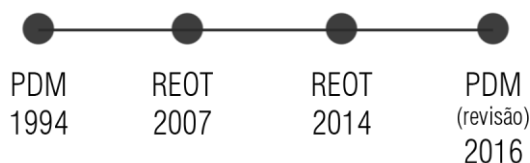
A identificação destes pontos críticos permitiu a elaboração de um conjunto de propostas que constituíam o Modelo de Desenvolvimento do Plano, atuando posteriormente em domínios como acessibilidades, requalificação do espaço urbano, melhoria do ambiente urbano, bom nível de cobertura de equipamentos, serviços e infraestruturas. A aprovação do PDM permitiu ao Município da Amadora dispor de um instrumento de planeamento e gestão do seu território, através da Planta de Ordenamento que delimita 6 Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG).

A oferta de áreas urbanizáveis, ou seja, disponíveis para urbanizar e a determinação de parâmetros urbanísticos, acabou por orientar a iniciativa privada e permitir a expansão para determinadas localizações no território (CMA, s.d.).

Década de 2000

Apesar de neste período os índices de crescimento populacional ter sido negativos, o ritmo de construção não abranda. O reforço das acessibilidades, nomeadamente a criação de nós de ligação à rede viária de nível regional e a concretização da rede viária municipal projetada na Planta de Ordenamento, possibilitou o aparecimento de novas urbanizações em locais mais afastados e muito apoiadas no transporte individual (CMA, s.d.).

Segundo o REOT de 2014, que faz o balanço de execução de 20 anos do PDM, o Município apresenta um nível de execução de propostas muito positivo, principalmente no que diz respeito à qualificação do território: construção de amplos espaços verdes e reabilitação de outros, tratamento do espaço público e valorização da imagem urbana. Contudo, o REOT refere algumas fragilidades já identificadas no PDM e que se agravaram com a expansão fragmentada no território, reforçando a necessidade de se atuar no domínio da reabilitação urbana, designadamente no espaço público, por forma a unir o tecido urbano. O Município desencadeou o processo de revisão do PDM e em 26 abril de 2016 foram aprovados os termos de referência para o novo Plano (CMA, s.d.).



3.3 | CARACTERIZAÇÃO E ANÁLISE DO MUNICÍPIO E DA FREGUESIA

Com o intuito de introduzir a proposta no âmbito dos objetivos e intenções já definidos para a zona, o trabalho centrou-se igualmente no enquadramento desta área relativamente aos diversos planos, programas e projetos em vigor. Num primeiro momento, inserindo-a no contexto do município e, num âmbito mais restrito, analisando as principais ações desenvolvidas a nível local.

Depois de analisados todos os documentos, chegou-se a um panorama de objetivos iniciais que se interrelacionam e que se aproximam muito das estratégias estudadas relativamente aos conceitos trabalhados.

Fundado a 11 de setembro de 1979, o concelho da Amadora com cerca de 23,8 Km² está inscrito na Área Metropolitana de Lisboa Norte e na qual regista uma densidade populacional de 7363 hab/km², tornando-se assim, o município com maior densidade populacional com 175 136 hab.

Em 2013 a Amadora, assistiu a uma redefinição dos seus limites administrativos, passando de 11 para 6 freguesias: Mina de Água, Encosta do Sol, Venteira, Falagueira – Venda Nova, Águas Livres e Alfragide (fig. 5).

MINA DE ÁGUA

43 927 residentes

8,09 Km²

ENCOSTA DO SOL

28 261 residentes

2,8 Km²

FALAGUEIRA-VENDA NOVA

23 186 residentes

2,86 Km²

VENTEIRA

25 292 residentes

5,31 Km²

ÁGUAS LIVRES

37 426 residentes

2,21 Km²

ALFRAGIDE

17 044 residentes

2,51 Km²

(dados retirados dos censos de 2011)



7 | Organização administrativa da Amadora (2013)

A FREGUESIA

A freguesia da Venda-Nova desenvolve-se fundamentalmente a partir das grandes indústrias nos anos 30 e 40 e associando-se a dois grandes elementos motores do município. O caminho de ferro que liga Lisboa e Sintra (1887), que impulsionou o crescimento dos núcleos urbanos mais próximos das estações e consequentemente através da expansão e continuidade da Estrada de Benfica.

O crescimento da freguesia também se deu pelos diversos transportes públicos que serviam a população que trabalhava em Lisboa, mas residia na Venda-Nova, assim como as festas e romarias que aí se realizavam. Tudo isto contribui para uma maior notoriedade dessa área e que tinha por nome o mesmo do povoamento que ali se situava, a Porcalhota.

A freguesia, nasce a 12 de julho de 1997, pertence ao Município da Amadora, com uma área de 1.18 km², correspondente a 4.96% do território do concelho.

Junto à Estrada de Benfica e fazendo fronteira com o concelho de Lisboa, a freguesia da Venda-Nova foi a primeira urbanização de grande escala, que surgiu nos anos 30, antes mesmo das primeiras empresas e indústrias dos anos 40, das quais se podem enumerar a Pereira e Brito (fabricante de telas e tecidos), a BIS (fabricante de borrachas industriais) ou a Sorefame (dedicada à metalomecânica e fabrico de material de transporte).

8 | *Fábrica Sorefame*

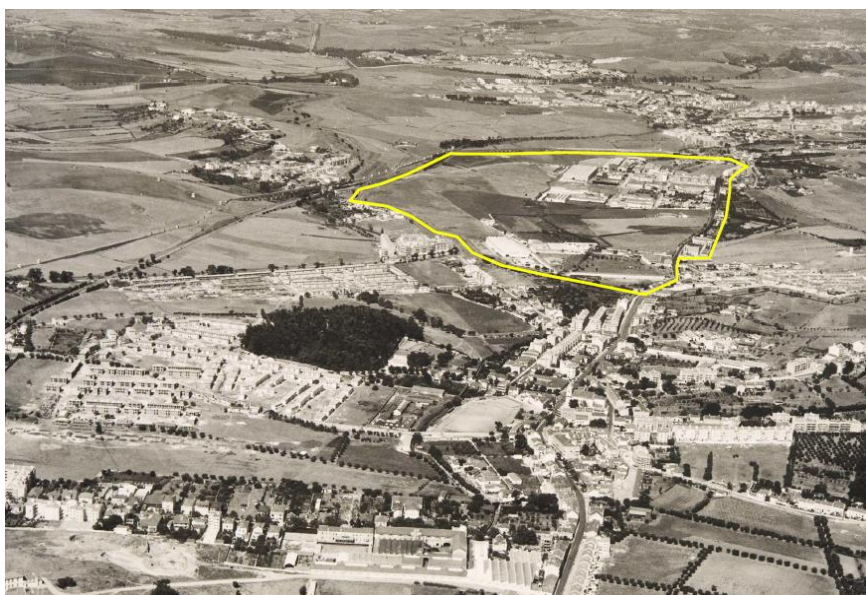


Nos anos 60 e 70 são construídos os conjuntos habitacionais ao longo da Rua Elias Garcia e da Av. Curry Cabral. É também nesta altura que surgem os bairros clandestinos da Venda Nova que crescem ao longo da Estrada Militar - o bairro 6 de Maio e o bairro Estrela d'África, nos quais a maior parte deles já foram demolidos ao abrigo do PER.

As últimas urbanizações realizadas na antiga freguesia da Venda Nova foram os blocos de habitação, de implantação perpendicular à rua Elias Garcia, nos anos 70 e 80. Mais recentemente foram inauguradas as estações de metropolitano de Amadora Este em 2004 e Reboleira em 2016, e a CRIL em 2011, que trazem o benefício de novas acessibilidades.

Em 2013, pela Reorganização Administrativa do Território e Freguesias (RATF) a Falagueira e a Venda-Nova são unidas como uma única freguesia (Falagueira- Venda Nova).

Esta nova freguesia ocupa atualmente uma área de 2.86 km², que corresponde a 11.18% do território do concelho. Caracteriza-se por uma urbanização multifuncional apoiada na Rua Elias Garcia (via de grande importância) e compreende, a Venda Nova, o Bairro Girassol, a área industrial da Venda Nova, a Falagueira e o Bairro do Bosque.

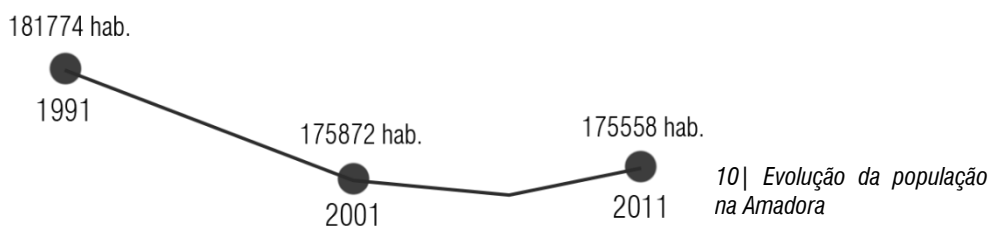


9| Freguesia da Venda-Nova - Falagueira (fotografia aérea)

3.3.1 | ANÁLISE DEMOGRÁFICA

O CONCELHO

O contexto demográfico do concelho da Amadora traduz-se, nos últimos anos, na perda de população residente e no seu envelhecimento demorado, consequência da conjugação de fatores socioeconómicos. Dados preliminares do Recenseamento Populacional de 2011, apontam que residem no território 175 558 habitantes, dos quais 17% com idade igual ou superior a 65 anos, 42% teria mais de 75 anos. Paralelamente, verifica-se que a expressividade da população jovem no total da população ronda os 22%. Com o novo recenseamento de 2021 a população diminuiu para 171 719 habitantes.



DENSIDADE POPULACIONAL

Amadora: 7363 hab/Km² | 175 558

Venda-Nova-Falagueira: 8451 hab/ Km² | 14 530 hab.

Para os dados Densidade Populacional, o Concelho da Amadora apresenta um total de 7.363 habitantes por km², representando a freguesia Falagueira-Venda Nova uma densidade de 110,19% de habitantes desse universo;

Nº DE HABITANTES POR m²

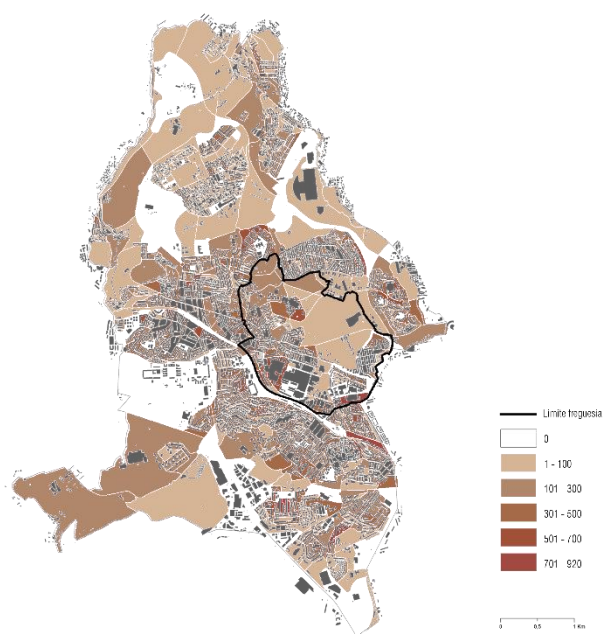
0	■
1-50	■
51-200	■
201-600	■
601-1138	■

11| *Mapa da densidade populacional por subsecção estatística na Amadora e Lisboa (censos 2011)*



NÚMERO DE RESIDENTES

Segundo os censos de 2011, na figura 10 avalia-se o número de população residente por subsecção estatística. A partir desta carta consegue-se observar um grande número de residentes nos bairros da Venda-Nova velha, bairro do Girassol e Quinta da Lage. Essa concentração pode ser dissipada se forem criadas condições para tal noutras áreas da freguesia que neste momento tem muito poucos residentes. Nos dados provisórios dos Censos de 2021 a freguesia apresenta um número total de habitantes de 20 820.



12 | Mapa do número de residentes na Amadora (censos 2011)

Depois de analisar a população residente, era importante perceber como é que essa população se dividia em faixas etárias. Concluindo que a freguesia alberga quase 23% da população jovem do município, muito provavelmente pela proximidade desta freguesia a Lisboa.

POPULAÇÃO	FREGUESIA	CONCELHO	%
ATÉ AOS 24 ANOS	10288	45379	22.67
25-65 ANOS	11966	97015	12.33

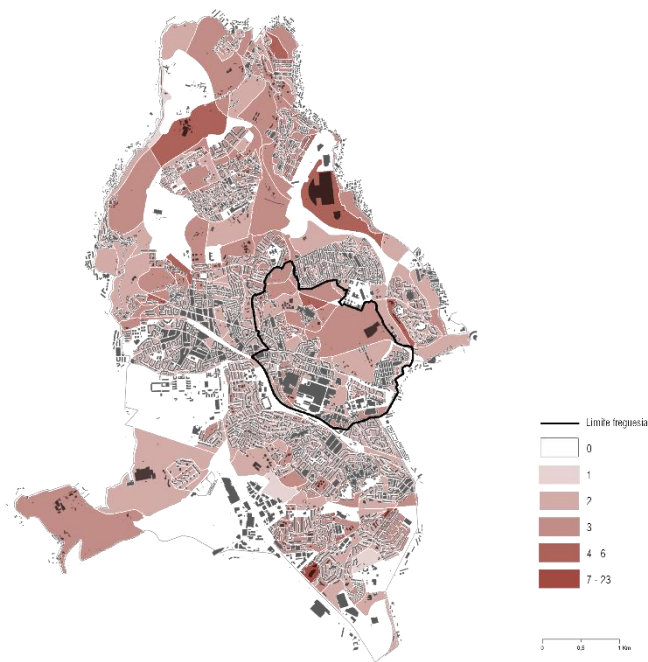
1 | Tabela de nº de residentes na Amadora e Falagueira-Venda Nova

> 65 ANOS	5430	32742	16.58	NÚMERO MÉDIO DE FAMÍLIAS
-----------	------	-------	--------------	---------------------------------

A intenção destas análises é de adaptar as necessidades da população à proposta de intervenção e assim fazer com que o projeto se adequa à realidade, perspetivando-se uma habitação mais ponderada e que corresponda a estes valores.

1| Tabela do nº de residentes na Amadora e Falagueira-Venda-Nova

Para os dados Nº de Famílias, o Concelho da Amadora apresenta um total de 73.433 de famílias, representando a freguesia Falagueira-Venda Nova 13,54% de famílias desse universo, nesta análise consegue-se perceber que na freguesia o número médio de famílias é de 2,4 indivíduos por família.

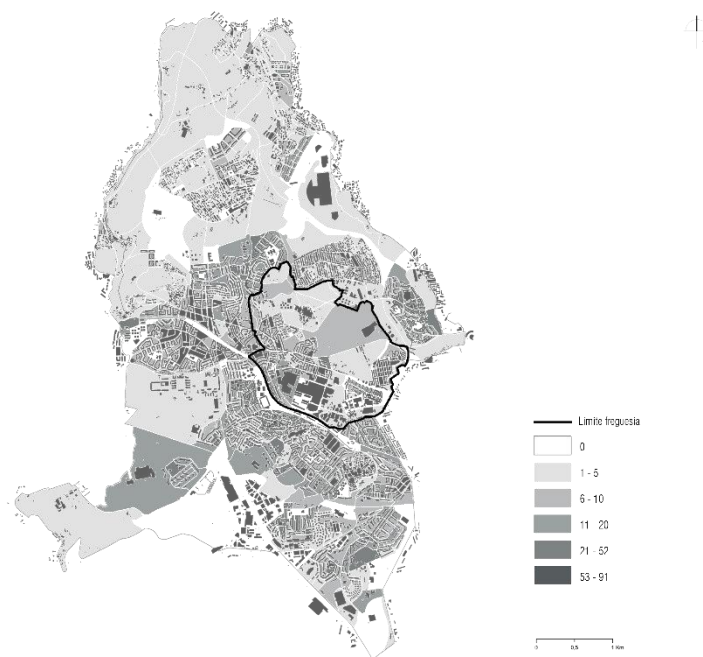


13| Mapa de número médio de famílias na Amadora (censos 2011)

NÚMERO MÉDIO DE ALOJAMENTOS

O Concelho da Amadora apresenta um total de 13.696 edifícios, representando a freguesia Falagueira-Venda Nova 16,26% de edifícios desse universo;

Para os dados N^o de Alojamentos, o Concelho da Amadora apresenta um total de 88.036 alojamentos, representando a freguesia Falagueira-Venda Nova 13,25% de alojamentos desse universo, de um lote de 13.696 edifícios, no qual a Falagueira – Venda-Nova representa 16.26% dos mesmos. A freguesia apresenta maioritariamente nas zonas mais densificadas edificios até 10 habitações.

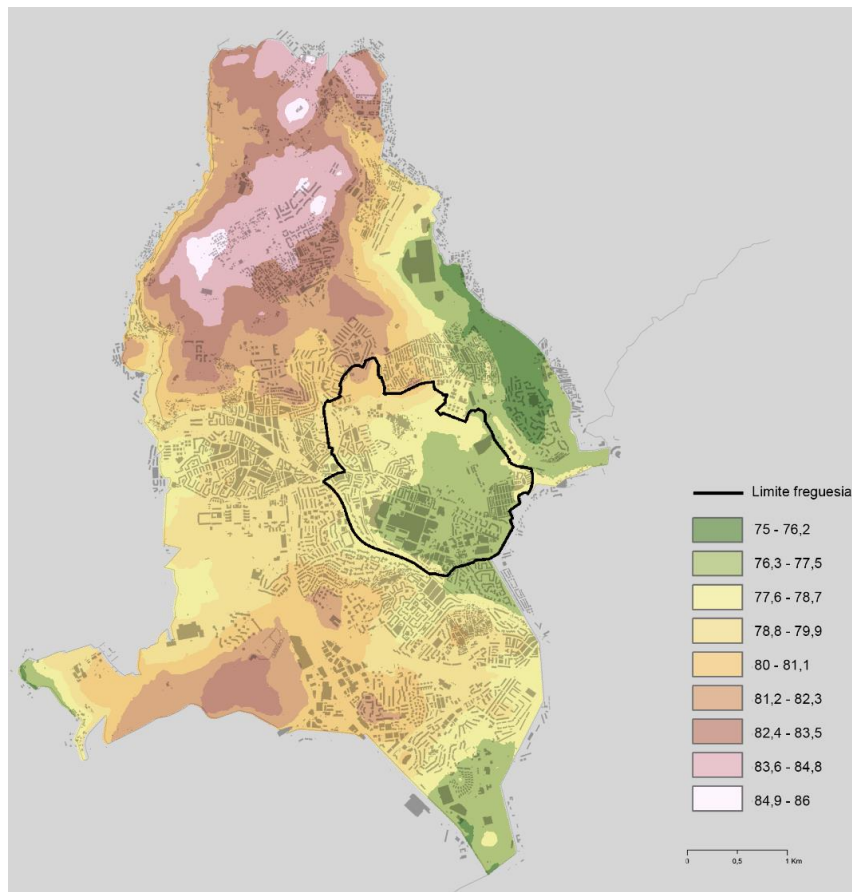


14 | Mapa do número médio de alojamentos na Amadora (censos 2011)

3.3.2 | ANÁLISE MORFOLÓGICA E DO EDIFICADO

ALTIMETRIA

A carta de altitudes (fig. 13) foi feita para percebermos a distância vertical de um ponto, situado sobre a superfície terrestre, em relação a um geóide de referência.



15| Mapa de altitudes do município da Amadora

No caso da área de estudo encontramos uma variação de cotas, entre os 76 junto à fronteira com Lisboa e 78,7 metros na parte norte da freguesia. Em relação ao Município, verifica-se um declive mais acentuado a norte do mesmo.

ANÁLISE DO EDIFICADO – FREGUESIA VENDA-NOVA - FALAGUEIRA

Na freguesia da Falagueira - Venda-Nova distinguem-se três tipos de malha: aglomerados de habitação precária – barracas, áreas altamente industriais, predominante nesta freguesia e habitação coletiva. A Rua das Indústrias e a Rua Elias Garcia delimitam o grande aglomerado de indústrias que marca este território.



16 | *Bairro Quinta da Lage*

17 | *Fábrica da Genéris*

18 | *Edifícios habitacionais na Rua Elias Garcia*

Nº Edifícios

Amadora: 13696 edifícios

Venda-Nova - Falagueira: 2227 edifícios (correspondente a 16.26% de todo o concelho)

USOS

Em relação ao edificado verifica-se uma grande heterogeneidade no tipo de usos dos edifícios, verificando uma zona mais habitacional no bairro da Venda-Nova com comércio ao nível do piso térreo, ao longo da Rua Elias Garcia concentra-se o comércio em edifícios de habitação e uma zona mais industrial a sul da freguesia.



NÚMERO DE PISOS

Na planta seguinte, fez-se uma análise ao edificado existente relativamente ao número de pisos no bairro da Venda-Nova e no bairro do girassol, a média encontra-se entre edifícios com 3 a 4 pisos.

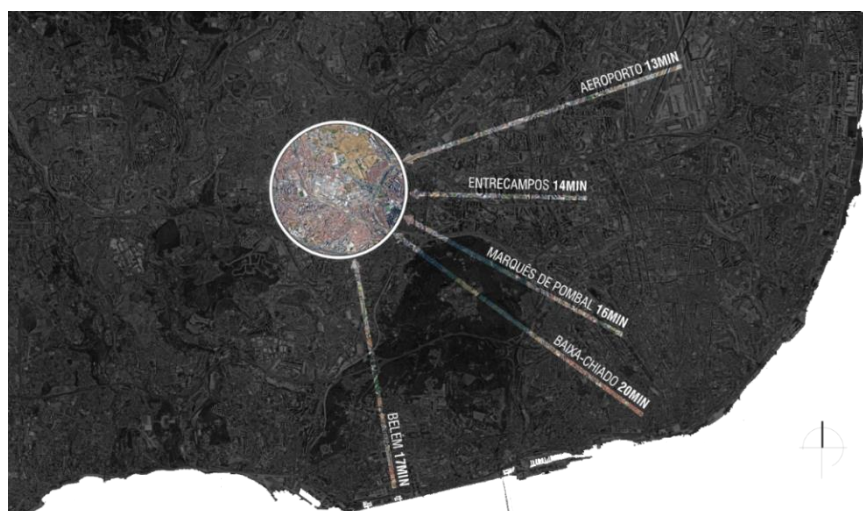


3.3.3 | ANÁLISE DE ACESSIBILIDADES

Numa primeira análise são estudadas as acessibilidades e como é que do município da Amadora (focando a freguesia da Falagueira - Venda-Nova) se pode dispersar para as freguesias envolventes.

Na figura 19, tem-se uma perceção da distância em tempo que se demora a chegar a alguns pontos relevantes de Lisboa (de automóvel).

Após esta análise, é perceptível que este território que se encontra às portas de Lisboa tem uma localização privilegiada, pelo que se torna num dos aspetos preponderantes na escolha deste local.



21 | Mapa de distâncias (min.)

Após esta análise, é perceptível que este território que se encontra às portas de Lisboa tem uma localização privilegiada, pelo que se torna num dos aspetos preponderantes na escolha deste local.

REDE DE TRANSPORTES

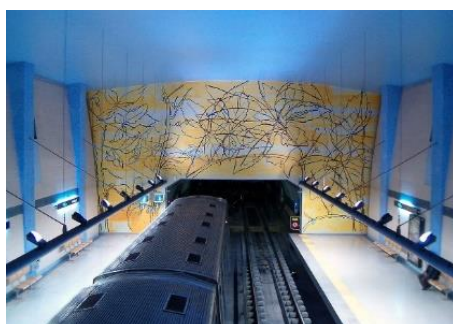
A freguesia está potenciada pela localização da estação de metro da Amadora Este, esta análise era necessária para perceber como é que a freguesia se interligava com o restante município e com a capital.

Consegue-se perceber após este estudo, que a linha azul tem uma ligação muito direta com Lisboa, mas também que todo o município é dotado de uma boa rede de autocarros, no entanto esta é quase inexistente na área de intervenção.

22| *Entrada da estação de metro Amadora-Este*

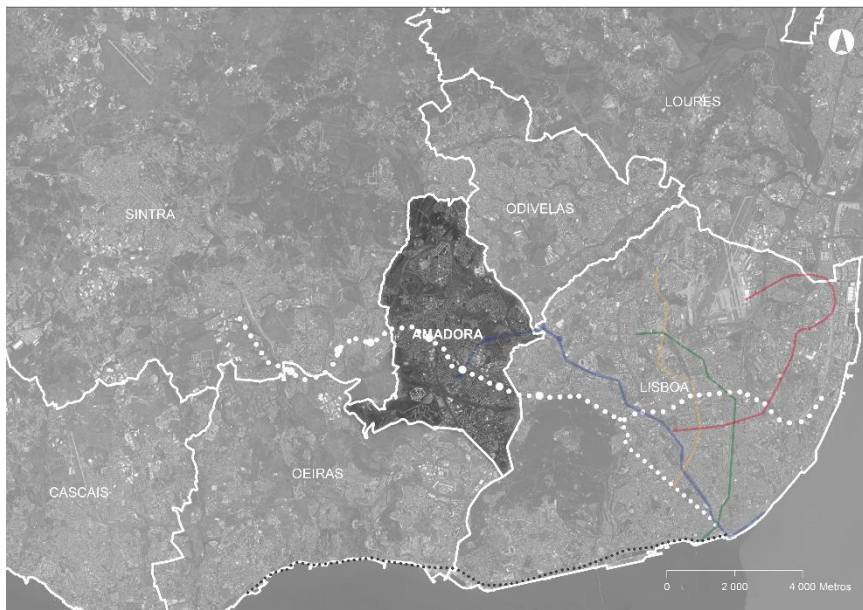


23| *Estação de metro Amadora-Este*



24| *Caminho da estação de metro Amadora-Este*

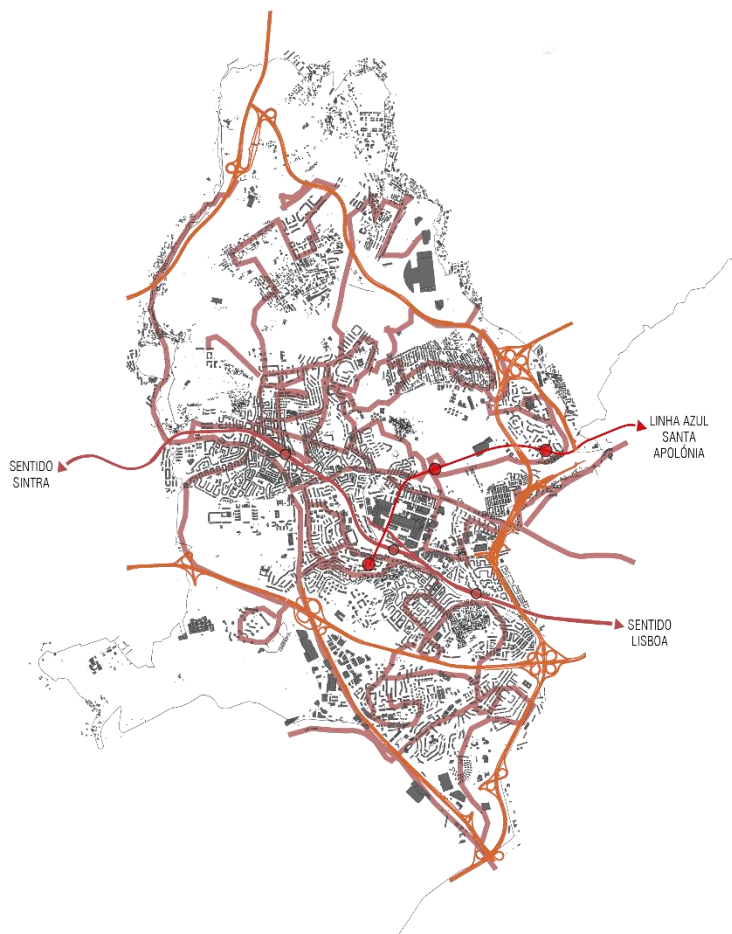




LINHAS DE TRANSPORTE (LISBOA)

- Linha de comboio (Amadora-Sintra)
- Linha de comboio (Lisboa-Cascais)
- Linha de metro azul
- Linha de metro amarela
- Linha de metro vermelha
- Linha de metro verde

25 | Principais linhas de transporte (comboio e metropolitano)



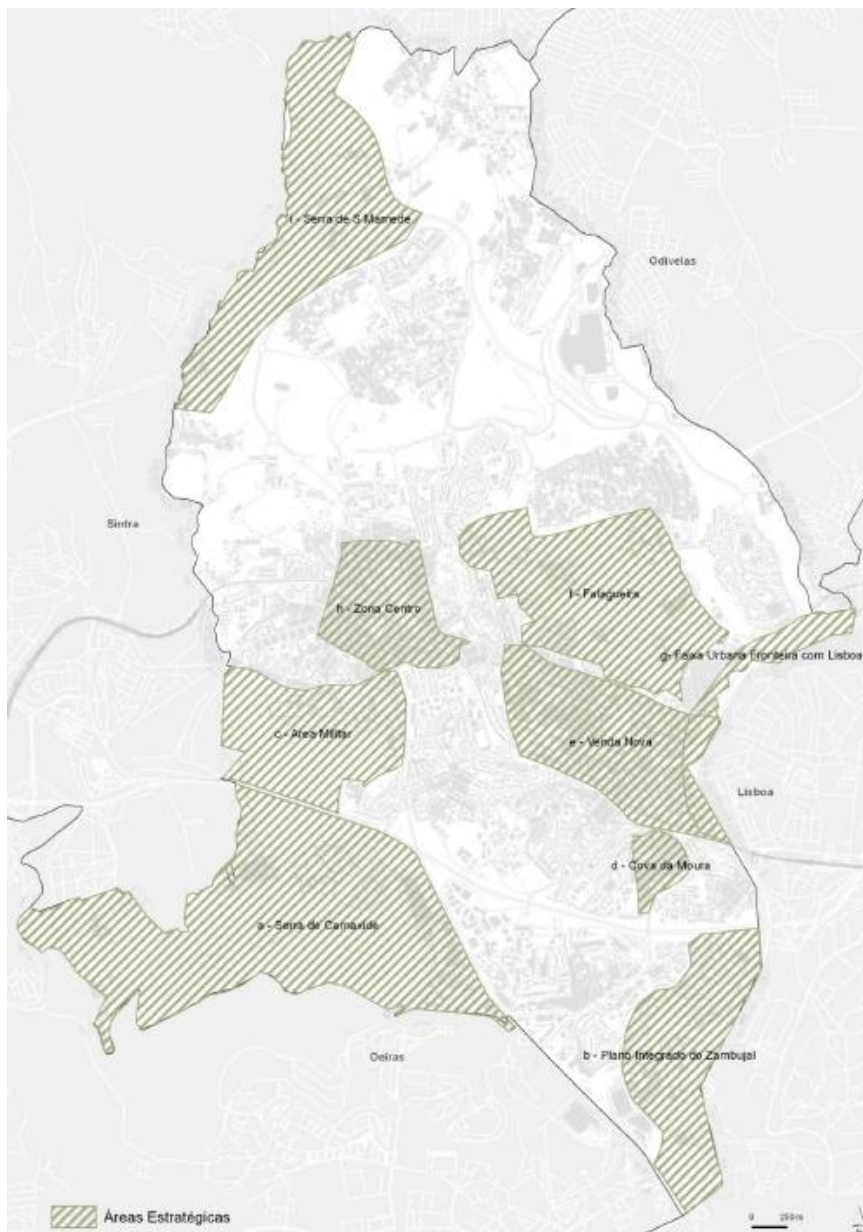
LINHAS DE TRANSPORTE (MUNICÍPIO)

- Vias estruturantes
- Linha de comboio
- Linha de metro (Lisboa)
- Rede de autocarros (Amadora)

26 | Rede de transportes no município

REOT (2014)

A freguesia da Venda-Nova é predominantemente uma zona industrial com importantes unidades industriais, que foram desativadas ao longo destes últimos vinte anos e onde ainda existem áreas habitacionais degradadas e a necessitar de intervenção.



28 | *Áreas estratégicas segundo o REOT*

3.3.5 | INTERVENÇÕES RECENTES

INTERVENÇÕES EXECUTADAS

O município da Amadora atraiu populações migrantes e imigrantes ao longo do tempo devido à sua proximidade a Lisboa, o que contribuiu para a ocupação do território de forma desorganizada e irregular.

Demolição dos núcleos degradados

Os Bairros Fontainhas, Portas de Benfica, Bairro Azul e Alto dos Trigueiros, foram alvo de demolição nos últimos anos.

Segundo recenseamento ao abrigo do PER foram identificadas nos quatro núcleos um total de 895 famílias residentes em 571 construções.

Em 2001 iniciou-se o processo de realojamento, primordialmente para o bairro de Casal da Boba, adquirido pelo Município para seguimento do PER.



29| *Bairro das Fontainhas, 1988*

No entanto, a resolução da situação habitacional das famílias abrangidas pelo PER prosseguiu-se, nestes e nos demais núcleos degradados, recorrendo a um conjunto de soluções que ultrapassam o realojamento em regime de renda apoiada.



30| *Bairro das Fontainhas, 1997*

Execução da CRIL

A construção da CRIL (circular regional interna de Lisboa) com início em 1985, executada após alguns anos desde o seu planeamento, transformou profundamente os territórios envolvidos

31| *Fotografia aérea antes da execução da CRIL*



32| *Fotografia aérea durante a execução da CRIL*



33| *Fotografia da CRIL executada*



Requalificação das portas de Benfica

A Câmara Municipal da Amadora levou a cabo uma intervenção numa das entradas principais de Lisboa para Amadora, apostando na requalificação do edificado com a uniformização dos espaços comerciais e através da construção da “Porta da Amadora”, como marco de entrada num novo espaço urbano qualificado.

Esta operação consistiu na criação de uma imagem homogénea, que se encontravam descaracterizados pela degradação das fachadas.



34 | *Rua Elias Garcia, 2014*
(após intervenção)



35 | *Rua Elias Garcia, 2012*

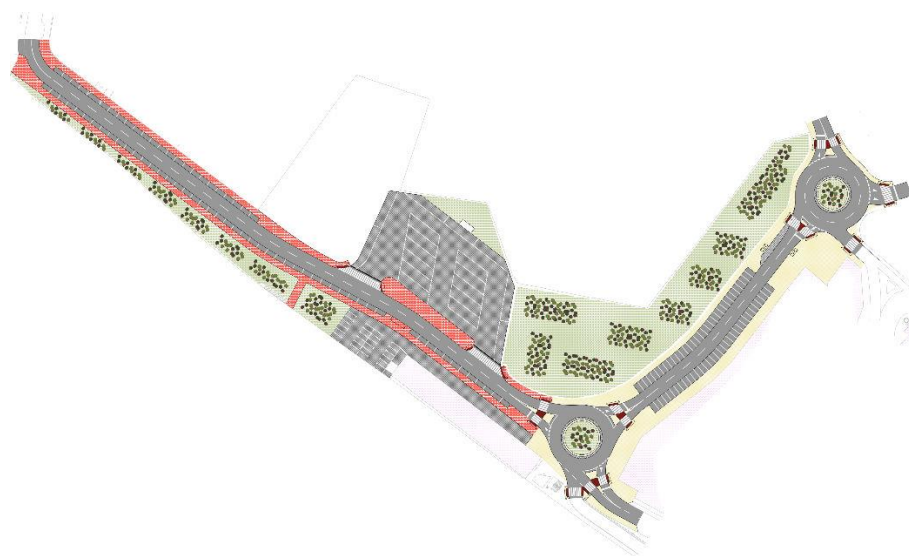
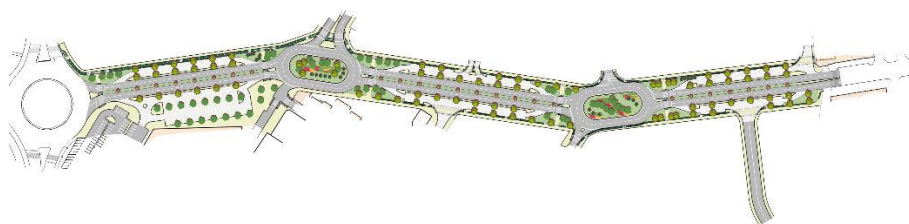


36 | *Portas de Benfica*

Construção da via distribuidora estruturante - L5

Em 2019 deu-se início a algumas obras públicas relativas à reabilitação e regeneração da zona, pertencentes ao Plano Estratégico da Falagueira – Venda Nova.

Esta intervenção debruça-se no alojamento das famílias que vivem no Bairro 6 de Maio e no Estrela de África, mas também nas obras que vão melhorar a mobilidade, a acessibilidade, a ligação aos transportes públicos, o acesso pedonal aos mesmos e incentivando, por essa via, a sua utilização, de forma a qualificar esta área.



INTERVENÇÕES FUTURAS

Estudo preliminar de Urbanização (estudos executados)

BSA, Arquitetos

A implantação deste projeto, prevê a continuidade da via distribuidora L5 (já executada), de forma a criar uma nova centralidade.

Esta unidade de operação visa a transformação do território num pólo empresarial, sendo que a proposta foi desenvolvida pelo BSA (Bruno Soares Arquitetos) em 2005.

Parte integrante da área de intervenção do Plano de Pormenor da Falagueira/Venda Nova/Damaia, que entrou em concurso em 2020. Este tem como objetivos: a integração com o tecido urbano envolvente, a melhoria dos transportes, a atração do setor terciário e a implementação de parques urbanos. Este plano de urbanização terá início após a conclusão do PDM.



38 | Plano preliminar para a Falagueira, BSA

IV. (RE)DESENHAR A CIDADE

4.1 | INTERVIR NA CIDADE

A cidade está em constante mudança e crescimento face às necessidades da população, adaptando os espaços e edifícios a novos usos e funções.

A importância do espaço público e a sua vivência começa a ser uma importante componente na cidade a partir dos anos 80, tornando-o fulcral para a dinamização, requalificação, revitalização e regeneração da imagem da cidade contemporânea.

Restruir a cidade projetando novos modelos de construção urbana, integrando os espaços através de intervenções de forma a unir o cheio com o vazio e o existente com o novo.

A necessidade de passar para um urbanismo de vazios, em que o espaço estruturador da cidade seja o espaço coletivo, que o espaço público seja a base centralizadora de uma cidade (Ascher, 1998).

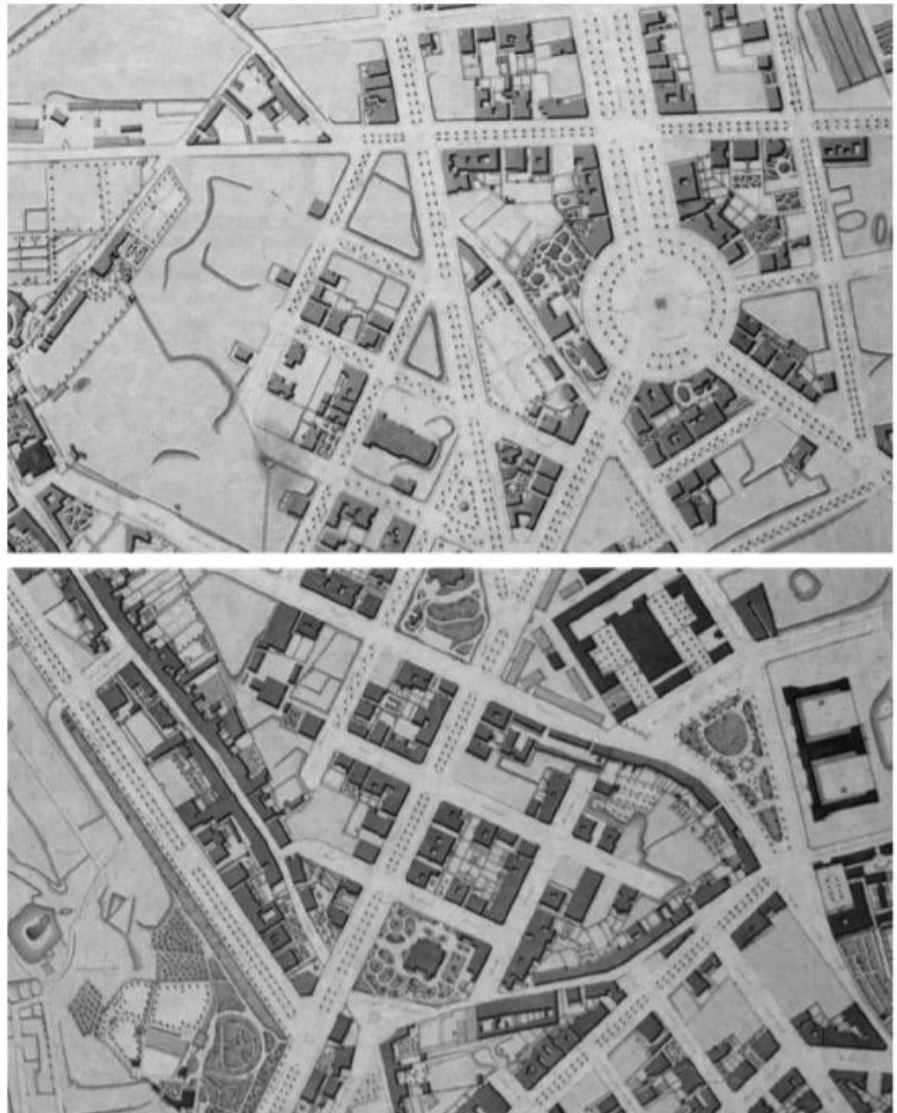
De forma a contrariar a fragmentação e a segregação da cidade, é essencial planejar o espaço urbano para a população, redesenhando a cidade. Para isso são estudados e analisados dois casos de urbanização que, apesar de não estarem intrinsecamente ligados aos conceitos estudados anteriormente, relacionam-se com o modo de intervir no vazio.

Foram estudados de forma a perceber como projetar uma centralidade planeada e estruturada, algo que falta a este território.

4.2 | CASOS DE ESTUDO: LISBOA E BARCELONA

PLANO URBANÍSTICO DE LISBOA, PORTUGAL

Ressano Garcia



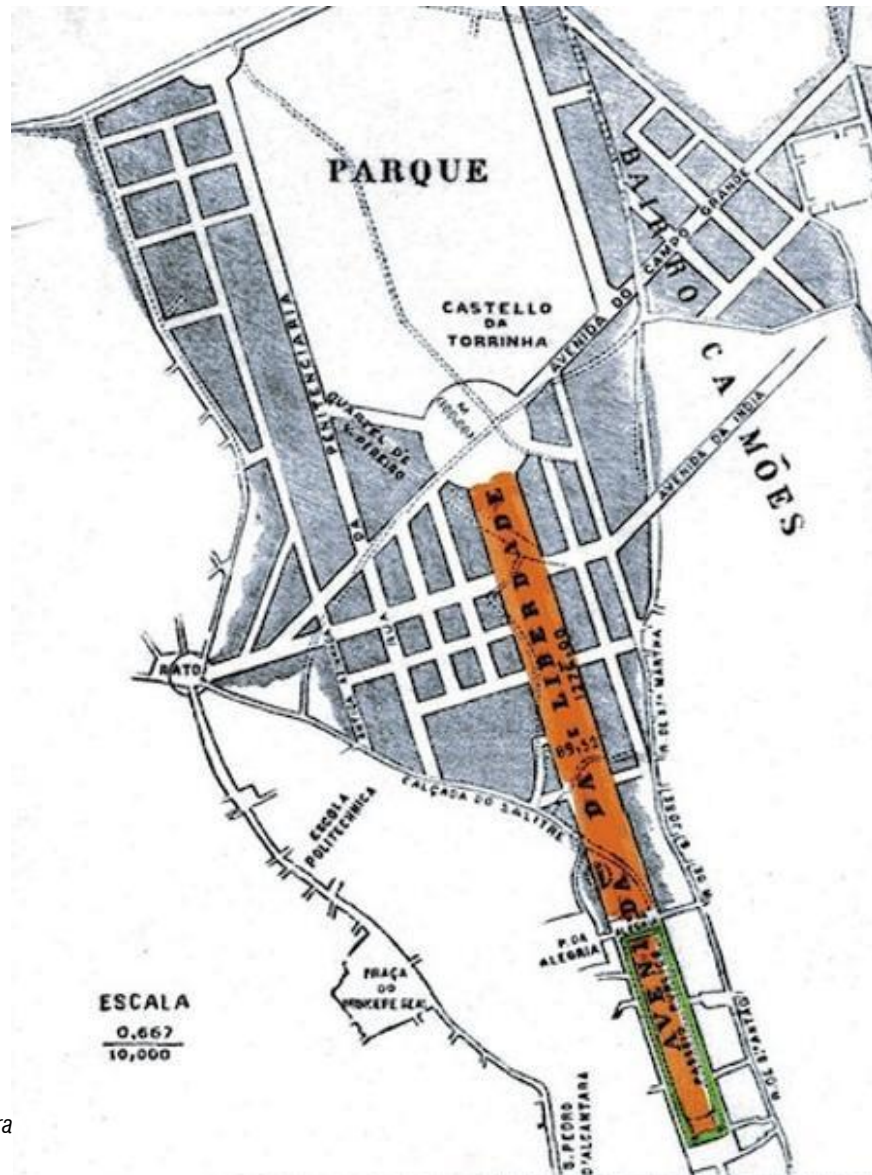
39 | *Levantamento de Lisboa de 1911*

A revolução industrial foi sem dúvida um dos acontecimentos mais marcantes no desenvolvimento da humanidade tendo esta sofrido profundas alterações em meados de 1900 determinando significativamente o rumo da época moderna.

Em Portugal, com a implementação de uma nova ditadura militar - o Estado Novo em 1926, foi possível a reestruturação urbanística da capital com base nos princípios da arquitetura moderna até então aplicada na Europa no séc. XX. Entre 1920 e 1930 denota-se uma intensa atividade projetual por parte da nova geração de jovens arquitetos aplicando os novos conceitos e ideias modernistas europeias. No entanto, foi com a Exposição do Mundo Português em 1940, que se verifica o seguimento de uma linha nacionalista que não coincide com os parâmetros/conceção da arquitetura moderna (Pereira, 2011).

Foi a partir de 1877, que Frederico Ressano Garcia delineou não só o Plano das Avenidas Novas (da Avenida da Liberdade ao Campo Grande) como também novos bairros, como Campo de Ourique e Estefânia, além da extensão da Av. 24 de Julho até Alcântara e a abertura da atual Avenida Almirante Reis (Silva, 2006).

As Avenidas Novas foram concebidas num único momento de construção, todavia é constituído por vários lotes, cada um com a sua entrada e respetivo número, de onde resulta uma harmonia na linguagem arquitetónica, nos materiais utilizados, na paleta cromática, na volumetria, na cércea e nos tipos de habitação (Silva, 2006).



40 | Plano de Ressano Garcia para as Avenidas Novas

Como já havia referido, a transição do século XIX para o século XX significou grandes mudanças para as cidades europeias, desenvolvendo-se teorias e planos e construindo-se edifícios de grandes dimensões transformando assim, as cidades de modo também a assinalar a presença da era modernista.

As Avenidas Novas representam um marco importante de desenvolvimento urbanístico nos finais do século XIX. Com uma visão modernista e de forma a requalificar o espaço urbano, o plano é concluído em 1930 (Silva, 2006).

Na altura, as cidades eram consideradas pouco higiénicas, com pouca circulação de ar, mal iluminadas e quarteirões de dimensão e uso sem qualquer normativa.

Por isso, o primeiro mote de Ressano Garcia é higienizar a cidade: alargar as ruas, torná-las e espinha vertebral de um conjunto eficaz de infraestruturas (canalização de esgotos, de água e no final do século, de eletricidade) logo marcado à superfície pelos carris dos elétricos.

A higienização proposta tem ainda outras componentes: a existência de manchas importantes de árvores e vegetação, introduzindo o campo na cidade, nascendo assim uma arquitetura paisagista. Nas ruas largas, arborizam-se passeios e em pontos adequados dos planos, criam-se amplos jardins, de forma a atuarem como pulmões verdes. Refira-se, finalmente, que os engenheiros delineavam também o loteamento das novas zonas de extensão, com uma matriz geométrica, monotonamente repetida, deixando logradouros generosos no interior dos quarteirões (supostos corredores verdes) e, em muitos casos, jardins fronteiros ou laterais. Neste caso, é quase exclusivamente nos bairros da alta burguesia que se aplica este tipo de loteamento, sobretudo quando pensamos no modelo parisiense em que a construção sobre as avenidas foi, maioritariamente, de grandes blocos de habitação coletiva com extrema densidade de implantação.

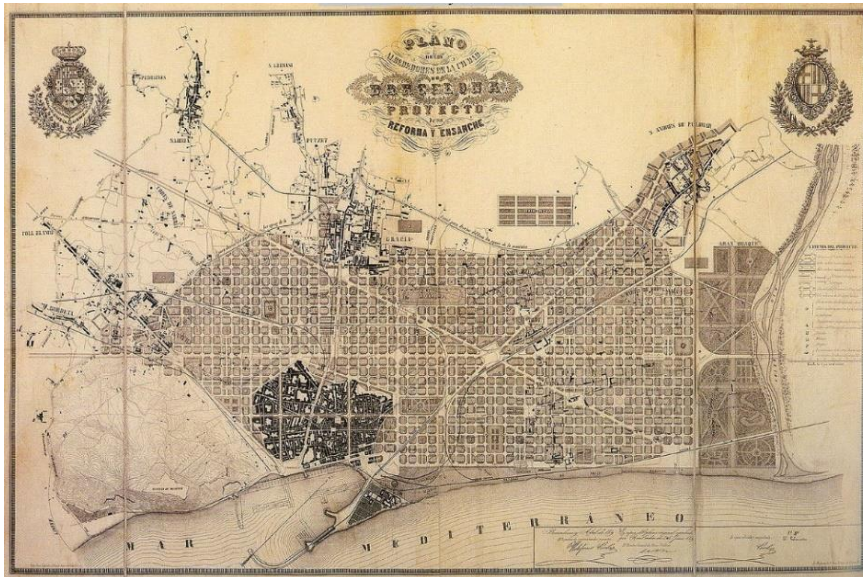
PLANO URBANÍSTICO DE BARCELONA, ESPANHA

Ildefons Cerdà



41 | *Fotografia aérea de Barcelona, Espanha*

É em 1859 que surge a proposta de Ildefons Cerdá, com uma visão estratégica e com características bastante avançadas para a época - O plano de extensão (Ensache) de Barcelona. Este plano tinha como objetivo aumentar a área total desta cidade, permitindo a expansão além dos limites da antiga muralha e fornecer uma alternativa mais organizada de ruas e quarteirões, em comparação à malha mais dispersa que se encontrava no centro histórico de Barcelona.



42 | Plano urbanístico de Ildefons Cerdà

O objetivo de Cerdá era melhorar as condições de vida da população, o projeto passou pelo alargamento de vias e criação de quarteirões, melhorando assim a mobilidade dos cidadãos e a rede de transportes.

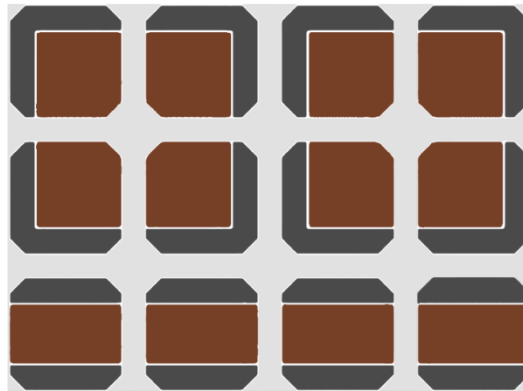
Este plano perspetivava uma continuação futura com o prolongamento das ruas e a multiplicação dos quarteirões, permitindo assim que a cidade crescesse. A estrutura viária foi idealizada por Cerdá como um sistema hierárquico, em que as pequenas ruas cruzavam com ruas maiores e essas em grandes avenidas. Sendo as últimas as vias estruturadoras de todo este sistema reticular.

O plano previa não só o alargamento de vias como a distribuição de parques, comércio e indústria ao longo das mesmas.

A habitação foi planeada em quadras abertas com espaços verdes no interior para permitir a fluidez tanto de pessoas como de ar pela cidade,

privilegiando acima de tudo a higienização da cidade. Atualmente a maior parte dos quarteirões encontram-se fechados.

43 | Diagrama de quarteirões de Barcelona (proposta inicial de Cerdà)



O seu objetivo era a máxima homogeneidade do tecido urbano e uma boa conexão com o exterior da cidade, tanto ao nível rodoviário como marítimo e ferroviário. O plano nasce da própria habitação e do espaço privado, a privacidade da habitação era a prioridade (Leote, 2015)

Segundo Cerdà a “casa ideal” seria uma habitação isolada, numa tipologia mais rural, mas as necessidades da cidade, requeriam que as habitações ficassem agrupadas, por isso desenha a casa adaptada a um edifício alto multifamiliar.

Casas com múltipla ventilação tanto das ruas urbanas como dos logradouros ou pátios dentro do quarteirão, o que também permitiu a luz natural em cada habitação.

Todo este plano é assente na conceção de um único quarteirão tipo – a “manzana”², que resulta de um quadrado com 113.3 metros de lado, com os cantos chanfrados, de maneira a atribuir mais fluidez de circulação. Cerdà, aplica então a repetição desta métrica, no entanto atribui-lhe momentos de exceção, as duas grandes avenidas diagonais e na agregação de quarteirões para implantação de equipamentos, as “supermanzanas”³ (Leote, 2015).

² Nome dado ao quarteirão por Cerdà

³ Nome dado à união de dois ou mais quarteirões por Cerdà

O plano de Cerdà contribui fortemente para a evolução da cidade, acabando por ser executado, na maior parte no século XX.

4.3 | FALAGUEIRA - VENDA-NOVA UMA NOVA CENTRALIDADE

A freguesia da Falagueira – Venda-Nova apesar de todas as mudanças ao longo do tempo ainda se encontra desconectada e em algumas áreas segregada.

Se por um lado apresenta aglomerados urbanos edificados muito concentrados, por outro ainda encontramos alguns espaços de memórias, mas que delas já não há existência – os vazios urbanos.

Esta desorganização deve-se a um crescimento acelerado, resultado de inúmeras ações de construção, não só para acomodar os diferentes tipos de indústria como também responder às necessidades de alojamento da rede laboral.

Os edifícios não estabelecem uma relação com o espaço público, criando uma grande barreira do espaço interior e exterior, perdendo o conceito de cidade como um só.

Os bairros vizinhos à área de intervenção, como caso da Venda-Nova, tem uma malha densa e irregular, que não se verifica na urbanização paralela à Rua Elias Garcia.

Desta forma, impõe-se a questão da regeneração destes vazios restantes na freguesia que se podem tornar um elemento qualificador da cidade.

A reintegração e centralização de todos estes espaços passa também pela reorganização e reestruturação do sistema viário existente. Assim, torna-se fundamental avaliar não só a estrutura viária inserida na área limite de intervenção proposta, mas também as principais ligações, tanto a ligação com o restante concelho como com o concelho vizinho – Lisboa.

Unir os diferentes tipos de malhas existentes a um novo traçado torna-se assim o grande desafio deste projeto.

A freguesia é caracterizada pela sua grande heterogeneidade tipológica e morfológica. Esta diversidade de situações e dinâmicas forma um conjunto urbano particular, de elevada densidade populacional, que apesar de estar consolidado, não está ainda completamente articulado.

À imagem urbana falta coesão, existem problemas na qualidade do espaço público, barreiras físicas e alguns bairros clandestinos, que apesar de já terem sofrido intervenções ainda continuam degradados e sem planeamento.

A proposta procura assim, desenvolver estratégias de forma a reverter estas situações e criando uma nova parcela na cidade, sendo necessário a compreensão do território ao nível urbanístico e arquitetónico como é preciso entender as necessidades sociais e culturais da população de forma a tingir o bem-estar da mesma e o equilíbrio.

4.3.1 | ÁREA DE INTERVENÇÃO

O limite da área de intervenção estende-se pelo bairro da Venda-Nova velha para uma melhor inserção do projeto no território.

Área de intervenção: **78 Hectares**



44 | Planta de localização da área de intervenção

A escolha da área de intervenção foi limitada pela necessidade de construir o vazio e criar uma centralidade. Para tal, os limites da intervenção tinham de ir além dos limites do terreno, terreno esse que ainda guarda memórias do que foi, uma estação de reprodução animal – “Quinta do Estado”, desativada em 2003. Atualmente os terrenos com cerca de 56Ha, estão a cargo da CMA e da empresa Consest, empresa privada da qual o estado Português é o único acionista. Apesar desta área se inserir numa área estratégica de intervenção, a antiga Quinta foi preservada como tal e proposta para uma futura intervenção, mantendo a memória do local, como área histórica preservada.



45 | Local de intervenção (estação de metro)



46 | Local de intervenção (ciclovía existente)

47| Local de intervenção
(Estrada dos Salgados)



48| Local de intervenção
(rotunda do metropolitano)



49| Local de intervenção (jardim
da estação de metro)



50| Local de intervenção
(Estrada dos Salgados)



51| Local de intervenção (vazio
expectante)



4.3.2 | ESTRATÉGIA TERRITORIAL

A estratégia de intervenção torna-se essencial para a regeneração e reestruturação do território como uma nova centralidade na cidade.

A Amadora é um território em constante crescimento e mutação, por isso uma das premissas para o projeto tem de passar por atribuir uma possibilidade de continuidade de expansão, capaz de dar resposta ao processo de crescimento da cidade.

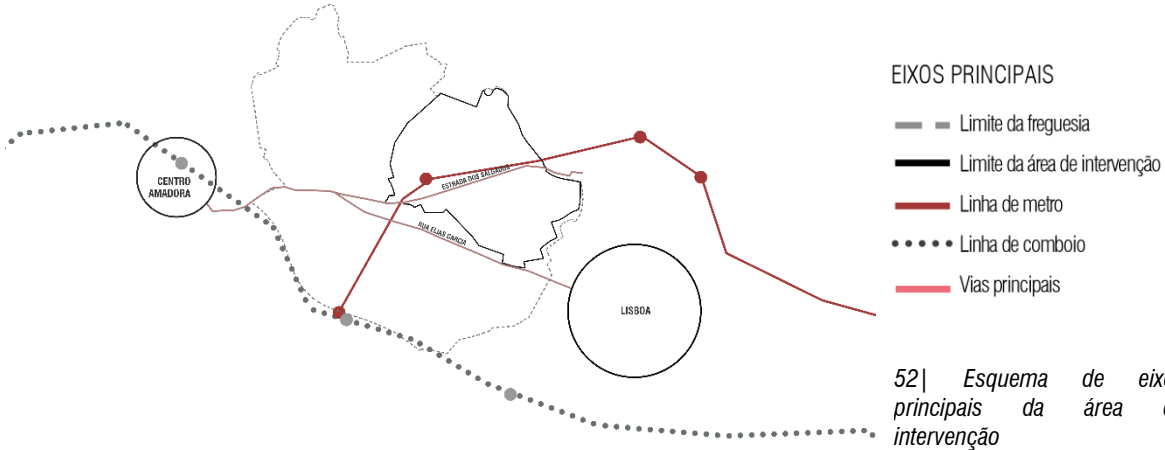
A proposta de intervenção pretende articular o território com a envolvente, contrariando a sua fragmentação. Assente nos casos de estudo analisados, Lisboa e Barcelona e em todas as análises da cidade existente, a proposta desenvolve-se numa estrutura urbana que privilegia a população, nas suas correlações interpessoais, nas suas vivências e no uso do espaço urbano, de forma a reverter a segregação social. Promovendo o fluxo viário e a mobilidade dos cidadãos para dentro e fora da cidade.

O plano urbano define cheios e vazios, de forma a encontrar o equilíbrio entre o espaço público e o espaço edificado. De forma a controlar a densidade de construção e criando através do espaço público áreas de arejamento da cidade.

Com o intuito de criar a diversidade urbana, na qual contribuirá para a centralidade, a combinação de usos como habitação, serviços, comércio e equipamentos. Impedindo a tendência atual desta periferia, o dormitório urbano ou área industrial, permitindo a fixação e vivência da população num espaço articulado e dinâmico.

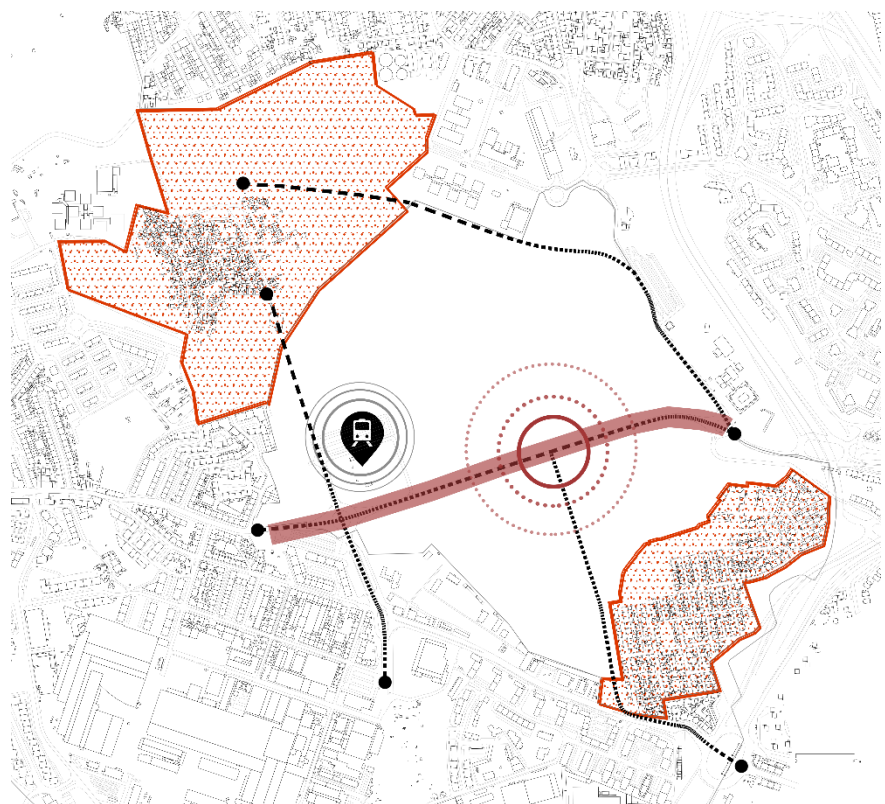
Para que o lugar seja identificado como uma centralidade, não só é preciso gerar movimento e atração através do espaço edificado e do espaço público, como também, pelos movimentos que provem das

áreas envolventes e de toda a cidade, uma vez que é nos centros onde estes se cruzam.



- ESTRATÉGIA (diretrizes)
- Limite da área de intervenção ———
 - Áreas a recuperar ●●●●●
 - Eixos estruturantes — — — — —
 - Elemento polarizador ●●●●●
 - Concentração do sector terciário ———

53| *Planta estratégica de intervenção*



ANÁLISE SWOT

Strengths/Pontos Fortes

- Localização estratégica que articula o modelo de desenvolvimento urbano com o sistema de transporte público, admitindo-se a fixação de atividades económicas;
- Qualificações recentes a nível do espaço público na envolvente promovidas pelo município;
- Percursos de ciclovia já existente;
- Proximidade ao metro da linha azul – Estação Amadora-Este;
- Declive pouco acentuado;
- Boa exposição solar.

Weaknesses/Pontos Fracos

- Construções irregulares e desconectas;
- Segregação de bairros;
- Poucas oportunidades de fixação da população face à falta de ofertas de emprego e comércio;
- Estacionamento insuficiente em algumas zonas habitacionais e junto à estação de metro;
- Ausência de espaços públicos verdes e de estadia;
- Iluminação pública insuficiente;
- Espaços verdes ao abandono.

Oportunities/Oportunidades

- Existência de vários instrumentos de gestão territorial – Revisão do Plano Diretor Municipal;
- Espaço de oportunidade para novas atividades e edificação;
- Existência de uma via central que faz ligação ao centro da Amadora;
- Diversidade cultural;
- Forte oportunidade de requalificação dos espaços públicos.

Threats/Ameaças

- O isolamento do metro face à envolvente tornando um percurso com pouca vivência;
- A falta de iluminação;
- Ausência de dinâmicas e vivências sociais devido à carência do espaço público.

Objetivos de intervenção

- Alterar a área de intervenção para área urbanizável mista (devido à revisão do PDM);
- Contribuir para o reequilíbrio dos usos e aumentar o nível de equipamentos;
- Promover a integração social e profissional dos residentes;
- Articular a área de intervenção com a cidade da Amadora e a região envolvente;
- Contribuir para atenuar a dependência da Amadora em matéria de emprego, revitalizando o tecido produtivo;

- Intervir em bairros de habitação precária e bairros segregados;
- Urbanizar espaços para instalação de empresas e novas funções urbanas;
- Requalificação do espaço público;
- Implementação de espaços verdes de recreio e espaços lúdicos;
- Reforçar as condições de acessibilidade local através da redefinição de alguns arruamentos;
- Ligação com os bairros e arruamentos já existentes para uma melhor conexão nesta freguesia.

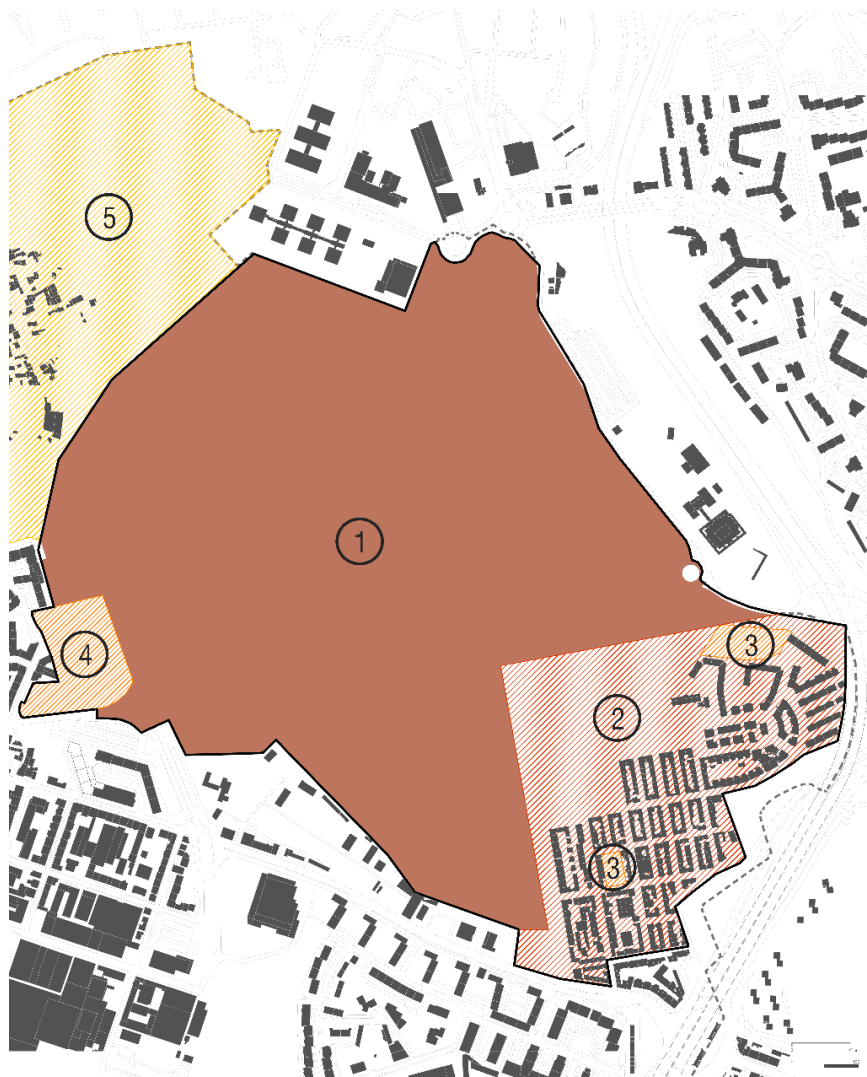
4.3.3 | PLANO DE AÇÕES

O plano de ações foi elaborado com a finalidade de estabelecer ações que respondam aos objetivos definidos na análise SWOT.

Inicialmente teremos uma primeira fase de intervenção, onde se atua no terreno vago através da regeneração de modo a integrá-lo na cidade. Em paralelo, propõe-se a requalificação do bairro da Venda-Nova velha, tanto ao nível de acessos, espaço público e edificado.

Numa segunda fase é proposto intervir em casos pontuais, nesse mesmo bairro, ao nível do espaço público e requalificar o espaço adjacente ao metro que atualmente funciona como um espaço de estacionamento, apropriação da população do espaço vazio.

Finalmente numa terceira fase, e apesar de já não se inserir nos limites da área de intervenção, perspetiva-se uma requalificação do bairro da Lage (que já sofreu algumas alterações desde então) para que toda esta urbanização faça sentido e se interligue com a existente.



AÇÕES (planeamento)

- — Limite da freguesia
- — Limite da área de intervenção
- 1ª Fase
- 2ª Fase
- 3ª Fase

1. ÁREA DE INTERVENÇÃO
2. REQUALIFICAÇÃO DO BAIRRO DA VENDA-NOVA
3. CRIAÇÃO DE NOVOS ESPAÇOS VERDES NO BAIRRO JÁ EXISTENTE
4. REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO EXPECTANTE
5. REQUALIFICAÇÃO DA BAIRRO DA QUINTA DA LAGE

54 | Plano de ações da área de intervenção (proposto)

4.3.4 | PLANO DE DEMOLIÇÕES

As demolições propostas para esta intervenção recaem na necessidade de intervir no Bairro da Venda-Nova velha.

Depois da análise da freguesia, é notória a falta de ligação de toda esta área com o restante território.

Foi proposta a demolição de alguns edifícios de modo a rematar o bairro e conectar os arruamentos já existentes com os propostos.

Relativamente à cartografia utilizada (2009), foram representados os edifícios já demolidos até à data de hoje, originário de planos de intervenção já executados.



DEMOLIÇÕES (proposta)

- — Limite da freguesia
- Limite da área de intervenção
- Edifícios já demolidos
- Edifícios a demolir (proposto)
- Edificado existente

55 | Plano de demolições da área de intervenção (proposto)

4.4 | DESENHO URBANO

A proposta urbana para a nova centralidade na Amadora é sustentada nas bases anteriormente referidas e analisadas.

A estratégia urbana passa por valorizar o espaço público qualitativo e promover a mobilidade, dando uma nova vida à rua existente, melhorando as interligações e criando um núcleo verde.

A premissa começa no (re)desenho dos quarteirões existentes e propostos, através da reestruturação das vias existentes com as vias propostas. Desta forma, o traçado proposto é constituído por uma malha ortogonal, com um eixo principal – a Estrada dos Salgados.

Na estrutura do traçado urbano são propostos vários eixos secundários que se ligam perpendicularmente ao eixo principal, visto que este se centra no polo urbano e que faz a ligação nascente-poente. Esta define a área onde se situam os serviços e comércio.

A malha ortogonal proposta, que apesar de apresentar uma rigidez no seu traçado permite uma fluidez e flexibilidade de construção dentro dos próprios quarteirões. Os momentos de exceção surgem assim com os pequenos espaços verdes e com as “quebras” na construção, que permitem que haja uma transparência e fluidez no próprio núcleo urbano.

Remetendo para os princípios de Cerdà, a malha urbana embora ortogonal e sistémica também lhe é imposta momentos de exceção.

A grande área de espaço verde funciona como uma área envolvente de toda esta proposta, em grande parte arborizada, criando assim um “pulmão verde” oferecendo um novo espaço de atividades e lazer, pontuado com espaços de estadia, quiosques e campos de desporto.

Na difusão do existente com o novo, é proposta uma escola de ensino secundário e reabilitado o complexo desportivo da associação de moradores da Venda-Nova velha (União e progresso da Venda Nova).

A norte dos limites da proposta é projetado um pavilhão multiusos para apoio à feira da Brandoa, promovendo assim o comércio local.

Sendo o metro um ponto importante de mobilidade e ligação deste local de intervenção, é proposto uma grande área comercial

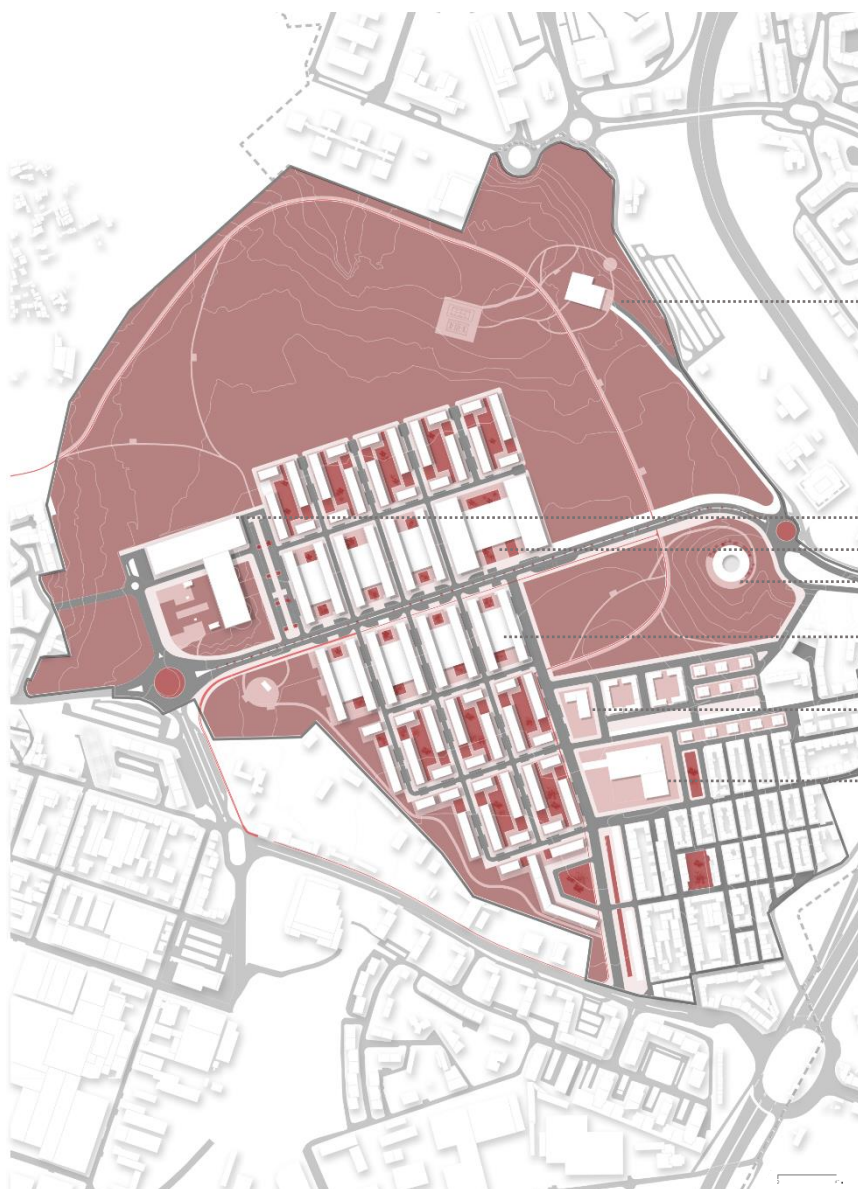
O edificado foi redesenhado nos limites do bairro existente de forma a criar novas ligações e uma melhor circulação, o edificado dos quarteirões propostos tem 4 a 5 pisos com algum comércio no piso térreo. As ligações destes quarteirões são feitas com algumas aberturas que permitem perceber o que acontece no interior dos quarteirões – espaços verdes mais privados de lazer, no sentido em que o espaço público se relaciona com o edificado.

Ao longo da estrada dos salgados são concentrados os serviços e comércio com 7 a 8 pisos e de forma a contribuir para a construção de uma nova centralidade, é proposto o edifício dedicado à CMA, unindo todos os departamentos que até agora estão espalhados por todo o território da Amadora.

O espaço público foi pensado como elemento estruturador do plano urbano, promovendo o encontro, as vivências e as relações interpessoais.

O sistema viário é organizado hierarquicamente de acordo com os fluxos que os vários setores geram.

O objetivo principal deste plano urbano, pretende transformar este espaço expectante num espaço urbano qualificado, oferecendo áreas de comércio, de habitação e serviços educacionais, sociais e de lazer, resultando num espaço dinâmico e com a coexistência de vários elementos polarizadores num único lugar – a centralidade.



Pavilhão multiusos

Grande superfície de
comércio
CMA/Auditório/Biblioteca
Anfiteatro

Escritórios
Complexo desportivo da
associação da Venda-Nova

Escola secundária

56 | *Planta de proposta urbana*

O BAIRRO DA VENDA-NOVA

Este bairro, caracteriza-se por uma malha ortogonal regular, que contrasta com o restante traçado da freguesia. Com edifícios maioritariamente de habitação, existindo algumas exceções no piso térreo onde se localiza o comércio.

Maioritariamente com edifícios de habitação coletiva e moradias de 2 e 3 pisos, em quarteirões fechados ou em banda, com logradouros privados e/ou jardins fronteiros.

O espaço não edificado desenha o espaço público, muitas vezes tratando-se de espaços vazios sem uma definição clara formal e funcional. O espaço público desta área consiste na totalidade nos arruamentos, sendo quase inexistentes os espaços de estar permeáveis. Estes servem de circulação pedonal e viária.

O estacionamento é feito não só ao longo das vias de circulação, como também em pequenos parques, sendo que alguns deles não foram concebidos para esse efeito.

A redefinição deste bairro foi essencial para a inclusão do novo projeto, no entanto também foi a própria malha que despoleta o mote desta urbanização.

Por isso foi proposto, o alargamento e prolongamento de algumas ruas existentes e ligação a novas vias, com integração de alguns parques de estacionamento, evitando assim o estacionamento abusivo.

As demolições propostas foram pensadas de forma a criar novos espaços verdes, como praças e jardins, por sua vez alterando pontualmente o edificado existente, mas mantendo sempre a mesma métrica.

4.4.1 | O EDIFICADO

Sendo que um dos objetivos principais deste projeto é a integração de uma nova centralidade num vazio, a proposta de intervenção recai sobre o prolongamento da malha existente para inclusão deste espaço vago.

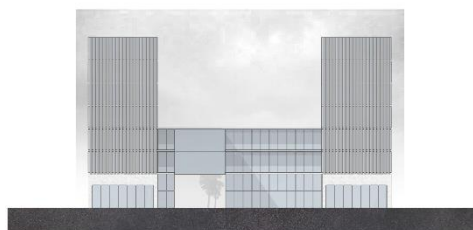
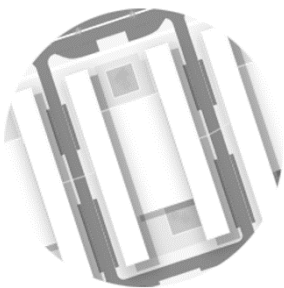
Ainda que as ruas apresentem carências na sua composição, a ideia de difusão para o interior do terreno partiu das mesmas.

Serviços

A ideia proposta para a Estrada dos Salgados, é torná-la como uma via estruturante e para isso é preciso contê-la. A localização dos serviços foi pensada de maneira a centrá-los nesse eixo principal criando uma barreira para o que acontece no interior do terreno – um espaço mais reservado.

Com o objetivo principal de atrair novas empresas e conseqüentemente novos postos de trabalho, os serviços são propostos como um polo de escritórios.

O edifício de serviços foi pensado de modo a centrar os escritórios nos pisos superiores em torres e as áreas comuns numa parte central que os une, com uma passagem ao nível térreo para a área de habitação.



57 | *Planta de edifício de serviços*

58 | *Alçado tipo de serviços (proposto)*

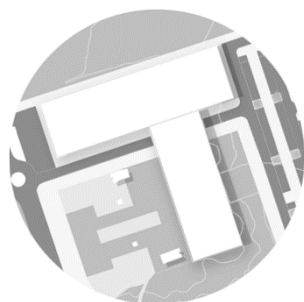
As fachadas dos serviços apresentam uma fachada moderna, com linhas contemporâneas onde prevalece o vidro com lâminas de ensombramento, proporcionando luminosidade e transparência.

A ideia de transparência continua em todo este projeto, prevalece na ideia de rasgos entre os quarteirões e de modo a que o peão tenha visibilidade desde a rua principal para o interior da urbanização.

Comércio

O comércio foi pensado ao nível do piso térreo do edificado dedicado a serviços e habitação.

O grande edifício de comércio foi projetado de modo a criar uma ligação direta com a estação do metro.

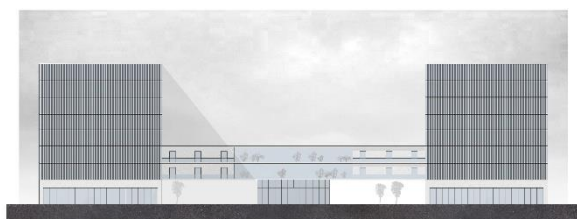
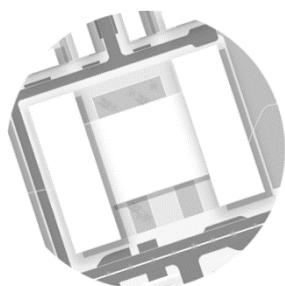


59 | *Planta de edifício de comércio*

Equipamentos

A CMA

Os departamentos da Câmara Municipal da Amadora estão distribuídos um pouco por todo o território do concelho, a proposta prevê a centralização de todos estes serviços num grande edifício.



60 | Planta de edifício da Câmara Municipal da Amadora

61 | Alçado tipo do edifício da CMA (proposto)

Para este edifício foram analisados o número de postos de trabalhos atuais na CMA (Ocupados e vagos).

OCUPADOS EM ESCRITÓRIO	OCUPADOS FORA DE ESCRITÓRIO ⁴	VAGOS	TOTAL
1480	109	211	1800

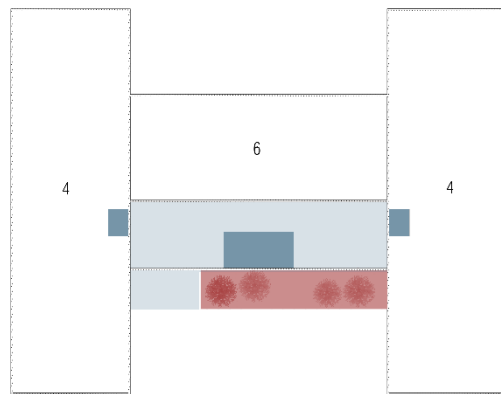
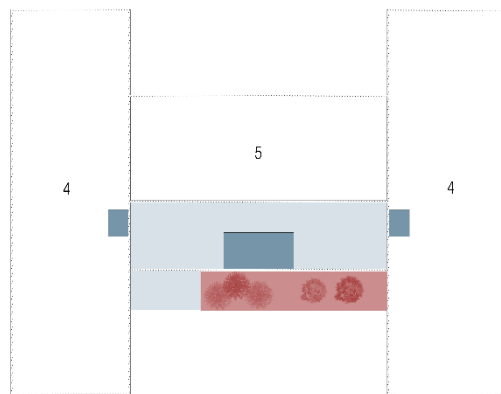
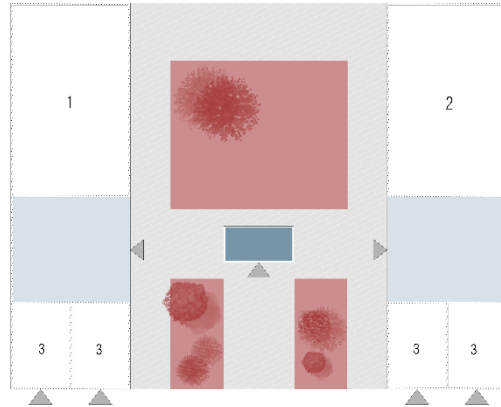
2 | Gráfico do nº de postos de trabalho na CMA

Apenas foram contabilizados o número de lugares ocupados em escritório e o número de lugares vagos, perfazendo um total de 1691, a este valor foi adicionado mais 20% para novos postos de trabalho.

Para o dimensionamento deste edifício foi usado como referência os 25m² por espaço de trabalho (contando com o espaço de circulação)

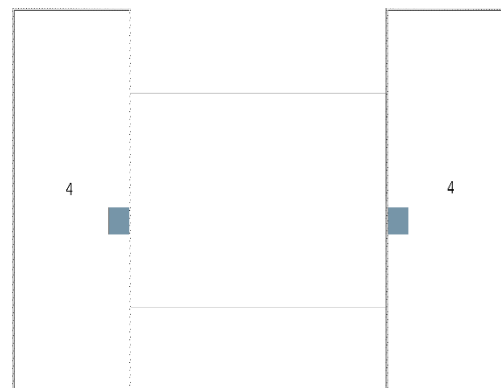
O edifício foi projetado com a mesma linha de pensamento assente na ideia de transparência e difusão com os espaços verdes.

⁴ Trabalhadores que não se encontram em exercício de funções no posto de trabalho de origem: Comissão de serviços da CMA, Comissão de serviços noutros organismos, Período experimental no âmbito de procedimento concursal, Cedência/Interesse público, Eleito local



- Espaços verdes ■
- Acessos ■
- Áreas comuns ■

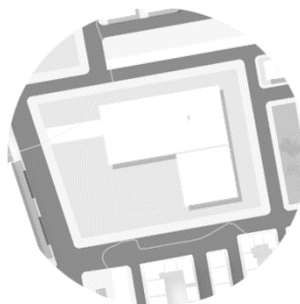
- 1. Auditório
- 2. Biblioteca
- 3. Espaços comerciais
- 4. Serviços administrativos
- 5. Gabinetes de gestão
- 6. Refeitório



62| Esquema funcional do edifício da CMA

A escola

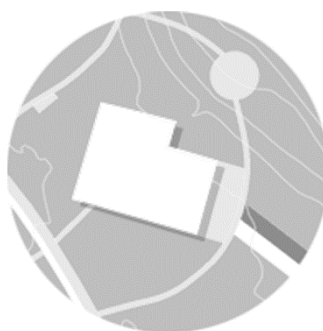
Na transição do novo projeto com o existente foi proposta a implantação de uma escola secundária de modo a responder à evolução do número de população proveniente desta nova urbanização.



63 | *Planta do edifício da escola proposta*

Pavilhão multiusos/Complexo desportivo

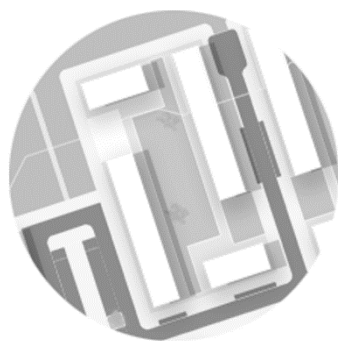
O edifício a norte dos limites da proposta foi proposto não só a dar forma a dar apoio à feira da Brandoa, que acontece regularmente, assim como servir para a realização de eventos culturais ou desportivos.



64 | *Planta do edifício do pavilhão multiusos proposto*

Habitação

Os edifícios de habitação nasceram de uma tentativa de ligação com a métrica existente no bairro da Venda-Nova, pela sua composição em quarteirão, em altura e empena. No entanto, o espaço público por eles criado, oferece um espaço verde de recreio que pode ser usufruído na sua totalidade, com o apoio de esplanadas provenientes do comércio ao nível térreo.



65| *Planta do edifício de habitação proposto*

Com um número médio de 4 a 5 pisos, com tipologias de habitação desde T1 a T4. O estacionamento está localizado em cave.

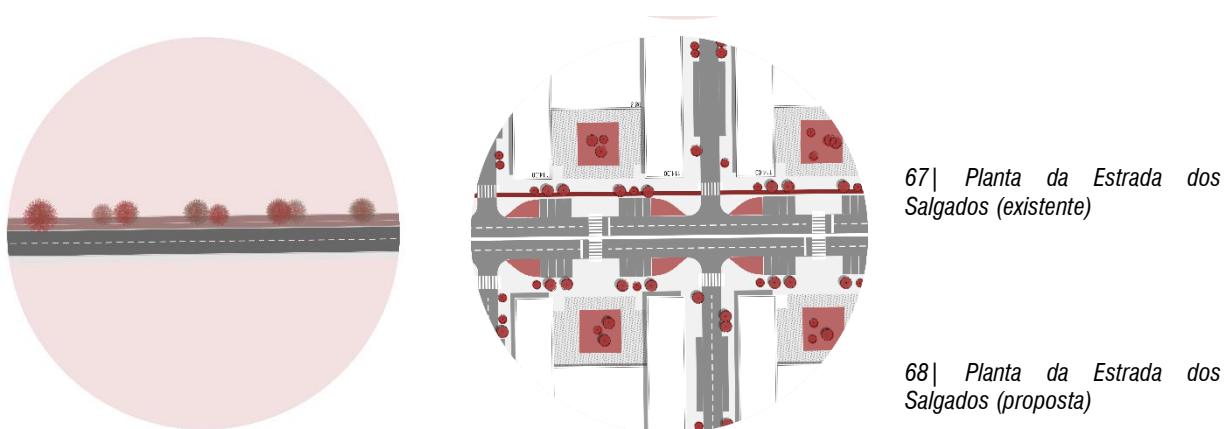


66| *Alçado tipo proposto de habitação*

4.4.2 | O SISTEMA VIÁRIO

A reestruturação do sistema viário passa, numa primeira fase, pela necessidade de criar uma via principal que defina um eixo estruturador nesta nova centralidade.

A atual Estrada dos Salgados, é usada apenas para passagem, pois é desprovida de atividade na sua envolvente. Esta via torna-se essencial, pois faz ligação direta com a Estação de metro Amadora-Este.



A intervenção no sistema viário foi pensada de forma a trabalhar a estrutura pré-existente e ligando futuras vias.

O sistema viário no bairro da Venda-Nova velha foi também redesenhado, pois carecia de ruas mais largas e zonas de estacionamento. É através destas que se reestrutura o edificado deste bairro de modo a contrariar a segregação desta urbanização, através do rasgamento de alguns quarteirões e demolições.

São propostas inúmeras alterações às vias de circulação automóvel, desde o seu dimensionamento, ao número de faixas de rodagem bem como o sentido das vias.

Na maior parte das vias é implementado estacionamento paralelo ao longo da mesma, no entanto, face às necessidades são criadas bolsas de estacionamento para responder ao elevado número de veículos dos utilizadores do metro.

O estacionamento inerente à habitação, aos serviços e ao equipamento são assegurados através de garagens em caves.

O intuito destas alterações é reforçar a ideia de uma leitura de continuidade.

Devido a todas estas alterações ao sistema viário é necessário pensar no sistema de transportes públicos, por isso é proposta a redefinição de novas rotas da linha de autocarro da Vimeca e uma linha paralela de uso especial que ligue os principais polos criados aos existentes – o centro da Amadora, a nova CMA, a estação da Amadora-Este e a escola proposta.



- Via principal (tipo 1)
- Via secundária (tipo 2)
- Via secundária (tipo 3)
- Percurso pedonal principal
- Percurso pedonal secundário

69 | *Planta de rede viária proposta*

O reperfilamento das vias é pensado de forma a estabelecer uma linha de atuação contínua em toda a área de intervenção. São delineadas diretrizes de forma a desenvolver soluções que se adaptem a cada rua individualmente.

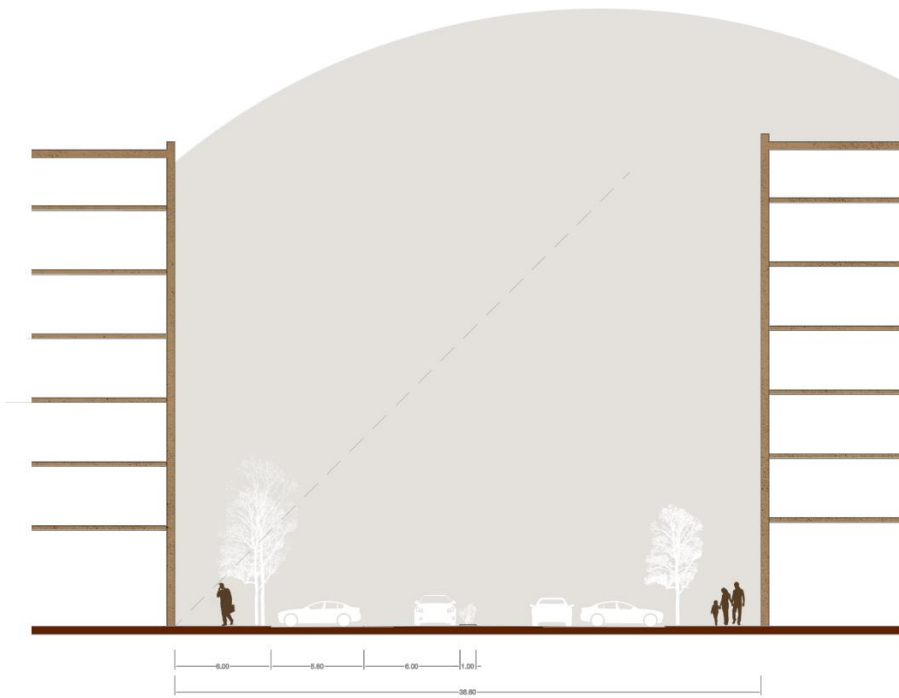
É proposto o alargamento substancial dos passeios, estabelecendo uma largura confortável para a circulação pedonal, bem como espaços que acomodem iluminação e arborização, assim como em alguns casos a ciclovia.

Redimensiona-se o espaço destinado à circulação automóvel, pois em alguns casos estes estão sujeitos a uma só faixa, alargando assim as faixas de rodagem.

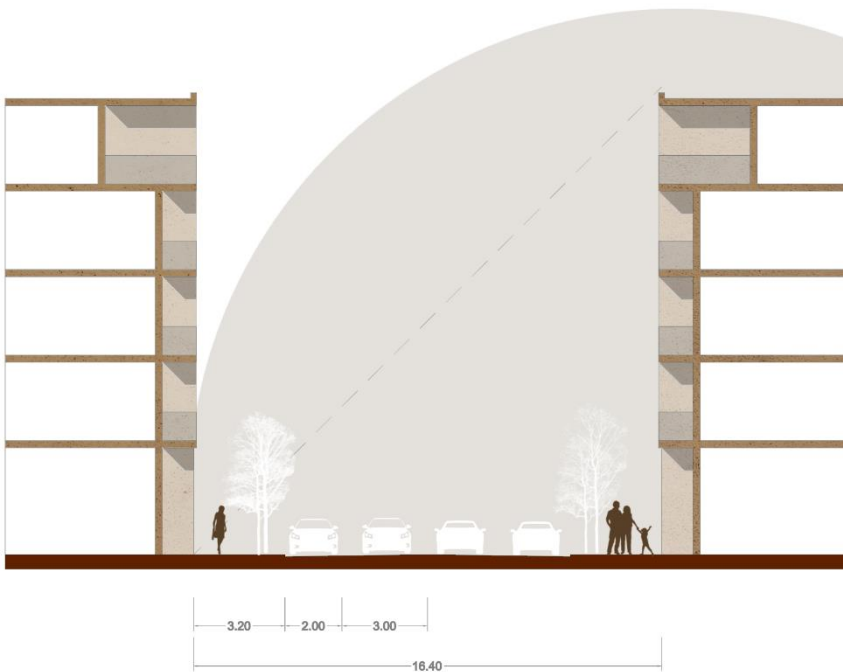
No caso da Estrada dos Salgados é proposta duas vias para cada sentido e estacionamento ao longo da mesma, pois até à data era inexistente.

70 | *Esboço inicial da solução de estacionamento*





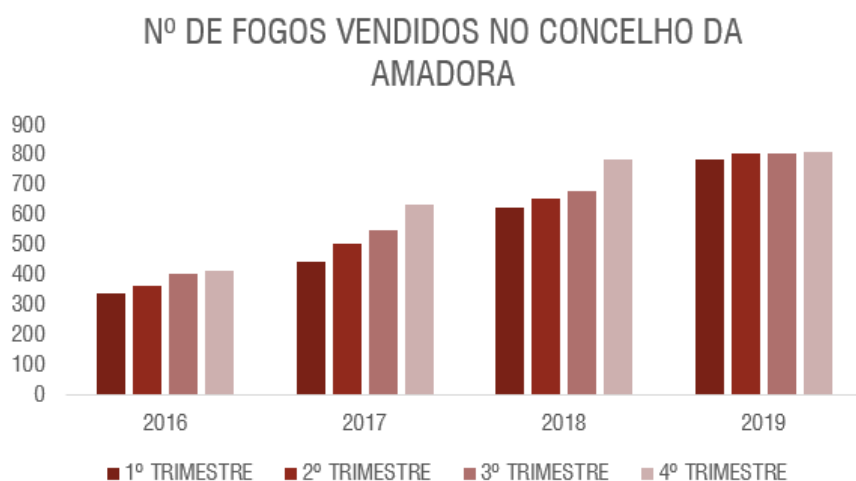
71 | Perfil de via tipo 1 -
Estrada dos Salgados
(proposta)



72 | Perfil de via tipo 2
(proposta)

O FASEAMENTO DA PROPOSTA

Segundo os dados da Confidencial Imobiliária, em 2016 foram vendidos 1517 fogos, em 2017 – 2136 fogos, em 2018 – 2745 fogos e 2019 – 3209.



3| Gráfico do nº de fogos vendidos na Amadora entre 2016 e 2019

Esta proposta prevê a implementação de uma área total de construção de habitação aproximadamente de 394000m² (Anexo III) e cerca de 528 fogos que corresponde a 16% do número de fogos vendidos no ano de 2019.

De modo a tornar esta proposta concebível, é planeado um faseamento de construção que prevê o desenvolvimento deste projeto em 3 fases, com perspetiva de todo este plano ser continuado posteriormente.

4.4.3 | O ESPAÇO PÚBLICO

O espaço vago da área de intervenção, apesar de abandonado e descaracterizado, insere-se numa área com um forte potencial, apresentando-se então como espaço de infinita oportunidade na perspetiva da regeneração dos espaços públicos.

Por a área de intervenção se inserir numa área com uma significativa densidade urbana envolvente e se qualificar, conforme PDM, numa zona Verde Urbana de Proteção, era necessário preservar grande parte do terreno como um espaço natural, mantendo o verde como cor dominante. Conservando os solos permeáveis e áreas florestadas e arborizadas, impõe-se como premissa olhar este espaço como um pulmão da cidade.

Toda esta mancha verde é difundida também para as áreas adjacentes intervencionadas, tornando-se um fio condutor que percorre e une toda uma estrutura de espaço público.

Os espaços verdes foram pensados de modo a colmatar a carência dos mesmos na freguesia, bem como espaços lúdicos e de vivência.

Na margem dos limites de intervenção mantem-se uma área verde mais natural e densa. Pontualmente são criadas zonas ajardinadas de limites mais específicos e com equipamentos de apoio, como campos de futebol, bancos e anfiteatro. Todas estas áreas são acessíveis através de caminhos pavimentados permeáveis e zonas de repouso.

Dentro dos quarteirões de habitação são desenhados espaços mais fechados de vivência – praças.

Nas áreas verdes inerentes aos serviços e equipamentos propõe-se espaços mais amplos e de uso livre.

Em todas as ruas é proposto um sistema de arborização, assim como um sistema de iluminação, algo bastante carente nesta área.

V. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com esta investigação pretendeu-se aprofundar os conhecimentos relacionados com as temáticas em causa. Como os processos urbanos transformam o território e como é que estes criam os vazios urbanos, como regenerá-los de forma a dar uma identidade e centralidade à cidade através do espaço edificado e do espaço público.

O desenho e o planeamento urbano são as ferramentas essenciais para a organização planeada da cidade. Nesta investigação pôs-se em prática todas as questões de trabalho propostas, sendo estas aplicadas no processo empírico desenvolvido, com base na análise de todos os planos e estratégias de intervenção existentes no território da Amadora.

A cidade da Amadora, como consequência de um crescimento inconstante e pouco planeado, apresenta-se no território de forma fragmentada e dispersa.

Foram vários os espaços que foram ficando de parte na cidade, deixando uma malha desorganizada e carente de espaços de vivência e sociabilização.

As marcas deste território como uma periferia ainda são notórias, mas é algo que também tem vindo a mudar ao longo do tempo, pois é uma cidade às portas de Lisboa.

A centralidade é um espaço fundamental de relações, de comunicação, que por consequência torna-se imperativo o espaço público, como seu estruturante. As cidades são hoje assentes, numa lógica de acessibilidade e descentralização, um espaço de multiatividades e com a coexistência de diferentes usos num mesmo lugar.

Pela fragmentação da cidade, foram vários os espaços que foram ficando à margem daquilo que é a cidade vivida e do seu quotidiano. Recorrendo à centralização de todos os bens necessários à fixação da

população, foram atribuídas características de valor urbanístico a estes espaços de forma a transformá-los em parte integrante da cidade.

Impôs-se a necessidade de oferecer estabilidade e fixação à população, daí a importância de pensar esta centralidade como um espaço capaz de acomodar habitação, postos de trabalho, espaços de lazer e comércio.

A intervenção incorporou e articulou diversas escalas e fatores considerando a reestruturação desta parte da cidade tanto a nível físico como funcional essencial para a criação de um plano urbano requalificado, sendo contemplado o redesenho de alguns espaços públicos, bem como a introdução de novos edifícios e acessibilidades.

Neste sentido, o desenvolvimento do Projeto Final de Mestrado parte do estudo da cidade de fora para dentro e da centralidade assente na valorização do espaço público. O espaço público tornou-se a resposta, funcionando como um elemento agregador e articulador da cidade que, através da sua regeneração, criaram um fio condutor dos vários espaços que vão emergindo.

Através da proposta projetual de requalificação do espaço público, na introdução de espaços de estadia e de convívio, da edificação multifuncional e da oferta de equipamentos culturais.

Ao longo de todo o projeto procurou-se assim, encontrar a resposta às carências e necessidades emergentes neste território, oferecer coesão e a inclusão social a um espaço desprovido de “vivências”, procurando uma continuidade e permeabilidade com o existente, tornando a freguesia, uma cidade vivida.

BIBLIOGRAFIA

ASCHER, François; *Metapolis; Acerca do Futuro das Cidades*; Oeiras: Celta Editores, 1998.

BARRETO, Rogério; *O Centro e a Centralidade Urbana – aproximações teóricas a um espaço em mutação*, Cadernos curso de doutoramento em geografia; Porto, FLUP, 2010, pp. 23-38.

BORJA, Jordi; **MUXÌ**, Zaida; *El espacio público, ciudad y ciudadanía*; Barcelona: Ed. Electra, 2003.

CÂMARA MUNICIPAL DA AMADORA ; *Revisão do PDM - Enquadramento regional*, (s.d.).

CAVACO, Cristina; *Os Espaços Ilegítimos ou a Condição Suburbana do Vazio; Actas do seminário de estudos urbanos*; Lisboa, ISCTE, 2007.

CHOAY, Françoise; *A Regra e o Modelo, Sobre a teoria da arquitectura e do urbanismo*. Caleidoscópio; Lisboa, 2007.

CHOAY, Françoise; *Espacements. L'Évolution de L'Espace Urbain en France*; Milano: Skira Editore, 2003.

CORREIA, Paulo; *Políticas de solos no planeamento municipal*; Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.

COSTA, Nuno; *Mobilidade e Transporte em Áreas Urbanas: O caso da Área Metropolitana de Lisboa*. Dissertação de Doutoramento; Faculdade de Letras de Lisboa, Departamento de Geografia, Universidade de Lisboa, 2007.

DAVID, Ana, (coord.); *Vazios Urbanos, Trienal de Arquitectura de Lisboa*. Lisboa: Trienal de Arquitectura; Casal de Cambra: Caleidoscópio-Edição e Artes Gráficas SA, 2007.

DOMINGUES, Álvaro; (coord.), *Cidade e Democracia: 30 Anos de Transformação Urbana em Portugal*; 1ª ed. Lisboa: Argumentum Edições, 2006.

FERNANDES, José; *Cadernos de Doutoramento em Geografia*, nº 2. Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Julho, 2010, pp. 26-36.

FERRÃO, João; Para uma Área Metropolitana de Lisboa Cosmopolita e Responsável. In Tenedório, José – *ATLAS da Área Metropolitana de Lisboa*; Área Metropolitana de Lisboa, 2003, pp. 217-221.

GASPAR, Jorge; *Cidade e urbanização no virar do milénio*, Homenagem a Joaquín González Vecín, Departamento de Geografia; Universidad de León, 2005.

GASPAR, Jorge; Inserção da área metropolitana de Lisboa no País, na Península Ibérica e na Europa. In Tenedório, José – *ATLAS da Área Metropolitana de Lisboa*; Área Metropolitana de Lisboa, 2003, pp. 31-43.

GHEL, Jan; *New City Life*; The Danish Architectural Press, 2006.

GEHL, Jan; *La humanizacion del espacio urbano*; Barcelona: Editorial Reverté, 1ª edição Inglesa, 1971, 2006.

JOSÉ (coord.) – *ATLAS da Área Metropolitana de Lisboa*; Área Metropolitana de Lisboa, 2003, pp. 121-145.

LEOTE, Isabel; *A adaptabilidade das malhas urbanas - função do traçado, uso e serviço à mobilidade: Estudo do tipo “supermanzana” – casos em Barcelona e Lisboa*, Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura; Técnico de Lisboa, 2015.

LYNCH, Kevin; *A Imagem da Cidade*; Lisboa: Edições 70, 2007.

MUMFORD, Lewis; *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*; Martins Fontes, São Paulo, 1998.

MORGADO, Sofia; Vazio. In *Jornal Arquitectos- América: contemplação, lazer, trabalho, cidade*, nº 206, 2002, pp. 125-128.

MORGADO, Carla Sofia; *Protagonismo de La Ausencia. Interpretación Urbanística de la Formación Metropolitana de Lisboa desde lo desocupado*; Tesis Doctoral en Urbanismo, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña, 2005.

MOURA, Dulce *et al.*; A revitalização urbana: contributos para a definição de um conceito operativo, In: *Cidades, Comunidades e Territórios*, n.0 12/13, 2006, pp. 1-30.

MUMFORD, Lewis; *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*; Martins Fontes, São Paulo, 1998.

NARCISO, Carla; *Espaço Público: Desenho, organização e poder, O caso de Barcelona*; Dissertação de Mestrado em estudos Urbanos, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 2008.

PORTAS, Nuno; **DOMINGUE**, Álvaro; **CABRAL**, João – *Políticas Urbanas II: Tendências, estratégias e oportunidades*; 4ª Edição, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2007.

SALGUEIRO, Teresa; *A Cidade em Portugal: Uma geografia Urbana*. 2ª Edição; Porto: Edições Afrontamento, 1992.

SALGUEIRO, Teresa; Transformação Urbana. In Medeiros, Carlos (coord.) - *Geografia de Portugal. Sociedade, Paisagens e Cidades*. Vol.2. Edição nº5689; Rio de Mouro: Círculo de Leitores, 2005, pp. 244-256.

SANTOS, Sílvia; *Espaços Urbanos Expectantes como Oportunidades para a Requalificação. Entre a Cidade e o Rio (envolvente da Cordoaria)*; Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura; Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa, 2011.

SIMÕES, Jorge; Planeamento e desenvolvimento. In Medeiros, Carlos (dir.) - *Geografia de Portugal. Planeamento e Ordenamento do Território*. Vol.4. Edição nº 5691; Círculo de Leitores, 2006, pp. 168-255.

SOARES, Nuno; **DOMINGUES**, Alexandre - CONSOLIDAÇÃO E MATURIDADE demográfica de uma área metropolitana; In Tenedório, José (coord.) – *ATLAS da Área Metropolitana de Lisboa*; Área Metropolitana de Lisboa, 2003, pp. 121- 145.

SOLÀ-MORALES, Ignasi; de Terrain Vague. *Anyplace*; Nova Iorque/Cambridge: Anyone Corporation/The MIT Press, 1995.

SOLÀ-MORALES, Ignasi; *Terrain Vague'in territorios*; Barcelona: Gustavo Gili., 2002.

SOLÀ-MORALES, Manuel de (coord.); *De cosas urbanas*; Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2008.

SILVA, Raquel; Das Avenidas Novas à Avenida de Berna; In *Revista do Instituto de História de Arte*; Universidade de Lisboa, 2006 pp. 127-141.

TRIGAL, Lorenzo; *Diccionario de Geografia*; Universidad de León, 2015.

VILARES, Elisa; Back to the City: O discurso e as metodologias da Regeneração Urbana, *CIDADES, Comunidades e Territórios*, 7, 2003, pp. 100-109.

WEBGRAFIA

CÂMARA MUNICIPAL DA AMADORA, *Plano Diretor Municipal, 1994*

(Disponível em:

https://www.cmamadora.pt/images/TERRITORIO/URBANISMO/PDF/PDM/relatorio_pdm_1994.pdf)

[consultado a 07 de Janeiro de 2021]

CÂMARA MUNICIPAL DA AMADORA, *Caracterização Social da Falagueira – Venda-Nova, 2014*

(Disponível em:

https://www.cmamadora.pt/images/artigos/solidaria/rede_social/rede_social_amadora/pdf/caracterizacao_fal_vendanova.pdf)

[consultado a 04 de Janeiro de 2021]

CÂMARA MUNICIPAL DA AMADORA, *Plano Estratégico de Arborização do Concelho da Amadora, 1994.*

(Disponível em:

https://www.cmamadora.pt/images/Ambiente/PDF/plano_estrat_arborizacao.pdf)

[consultado a 06 de Janeiro de 2021]

CÂMARA MUNICIPAL DA AMADORA, *Programa de Reabilitação: Amadora 2025, 2014*

(Disponível em:

https://www.cmamadora.pt/images/TERRITORIO/REABILITACAO_URBANA/PDF/amadora2025_EMRU.pdf)

[consultado a 06 de Janeiro de 2021]

CÂMARA MUNICIPAL DA AMADORA, *Relatório de Estado do Ordenamento do Território, 2014*

(Disponível em: <http://www.cm-amadora.pt/territorio/urbanismo/plano-diretor-municipal.html>)

[consultado a 06 de Janeiro de 2021]

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATISTICA, Dados Estatísticos da Amadora e Lisboa,

(Disponível em: https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=ine_main&xpid=INE)

[consultado a 07 de Janeiro de 2019]

SOARES, Bruno et al.; *Regeneração Urbana – O caso da Venda-Nova – Falagueira*, 2016.

(Disponível em:

http://www.ccdrc.pt/index.php?option=com_docman&view=download&alias=3916-6-regeneracao-urbana-bruno-soares-e-telmas-correia&category_slug=2016&Itemid=739)

[consultado a 1 de Dezembro de 2021]

KNOOW NET, Equipa (2016), *A teoria dos lugares centrais*,

(Disponível em:

<http://knoow.net/ciencterravida/geografia/teoria-dos-lugares-centrais/>)

[consultado a 07 de Janeiro de 2018]

ANEXOS

I | DOCUMENTAÇÃO CONSULTADA

II | PROJETOS DE REFERÊNCIA

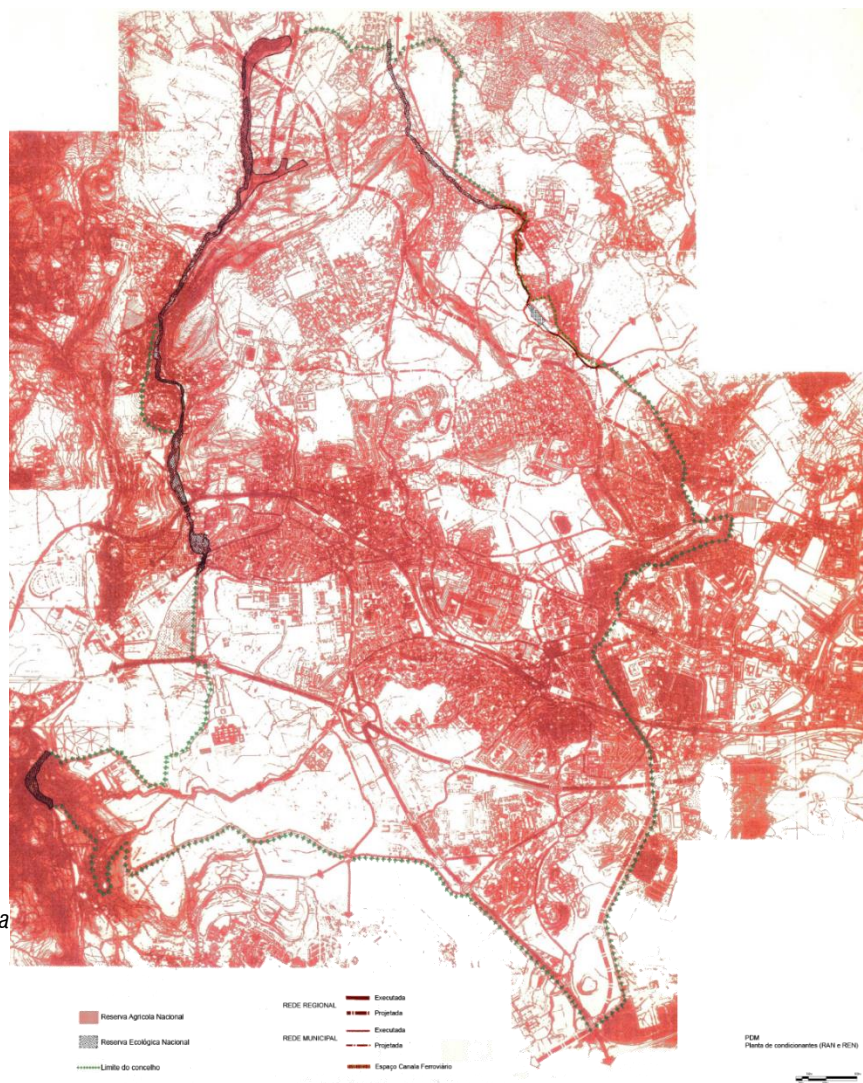
III | MAPA DE ÁREAS

IV | MAQUETES FINAIS

V | PAINÉIS FINAIS

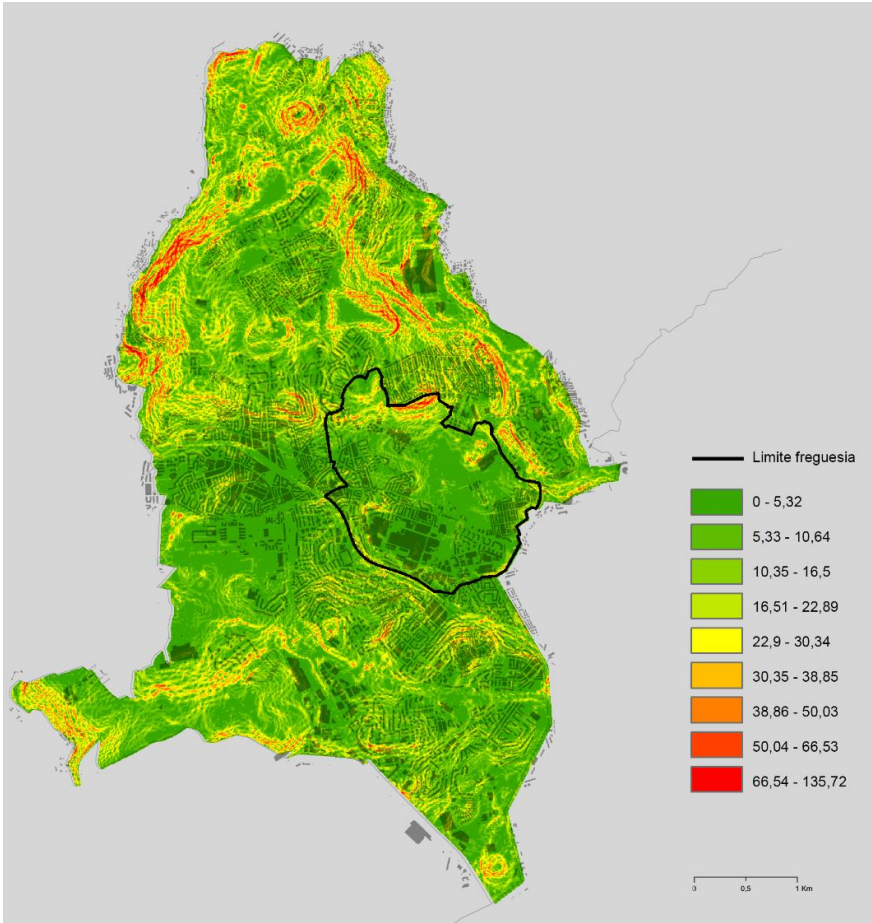
I | DOCUMENTAÇÃO CONSULTADA

Planta de Condicionantes – RAN E REN



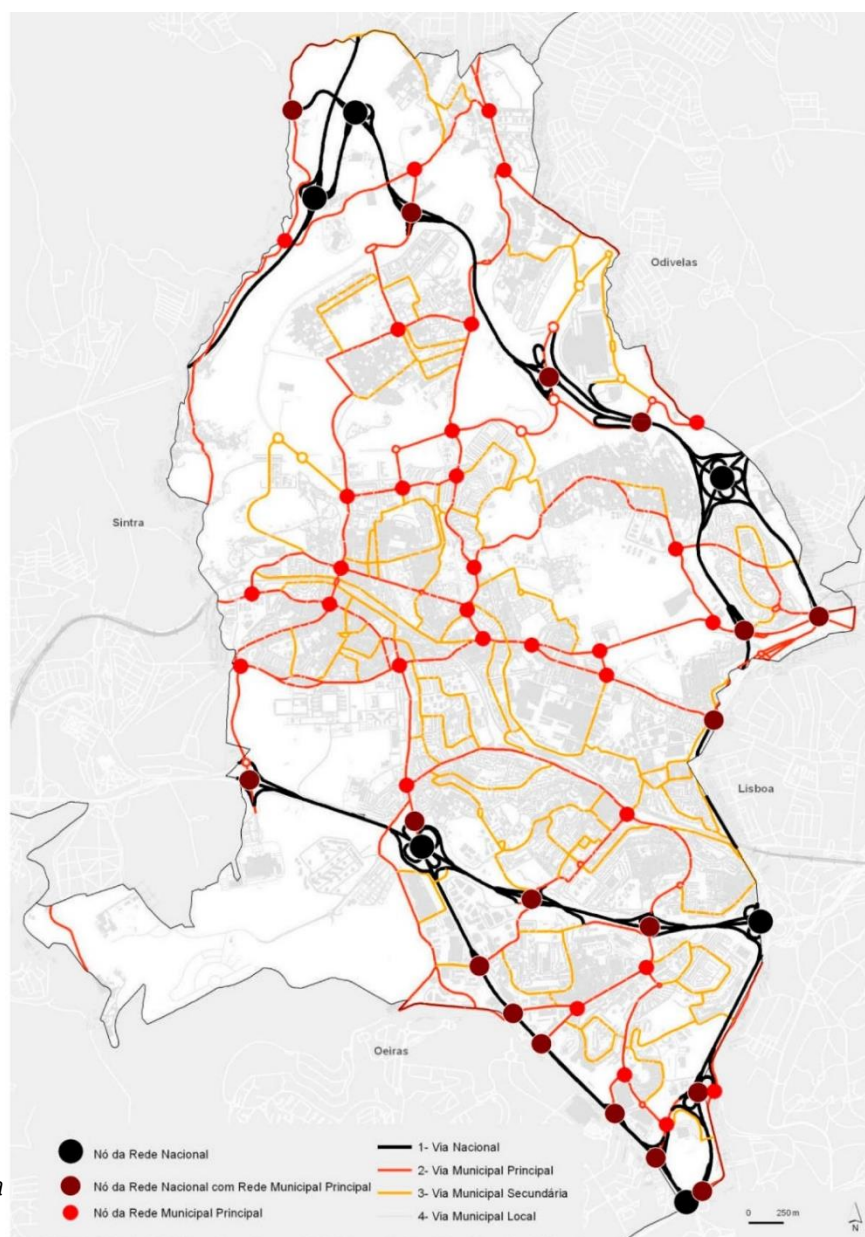
73 | *Planta de condicionantes da Amadora*

Carta de declives



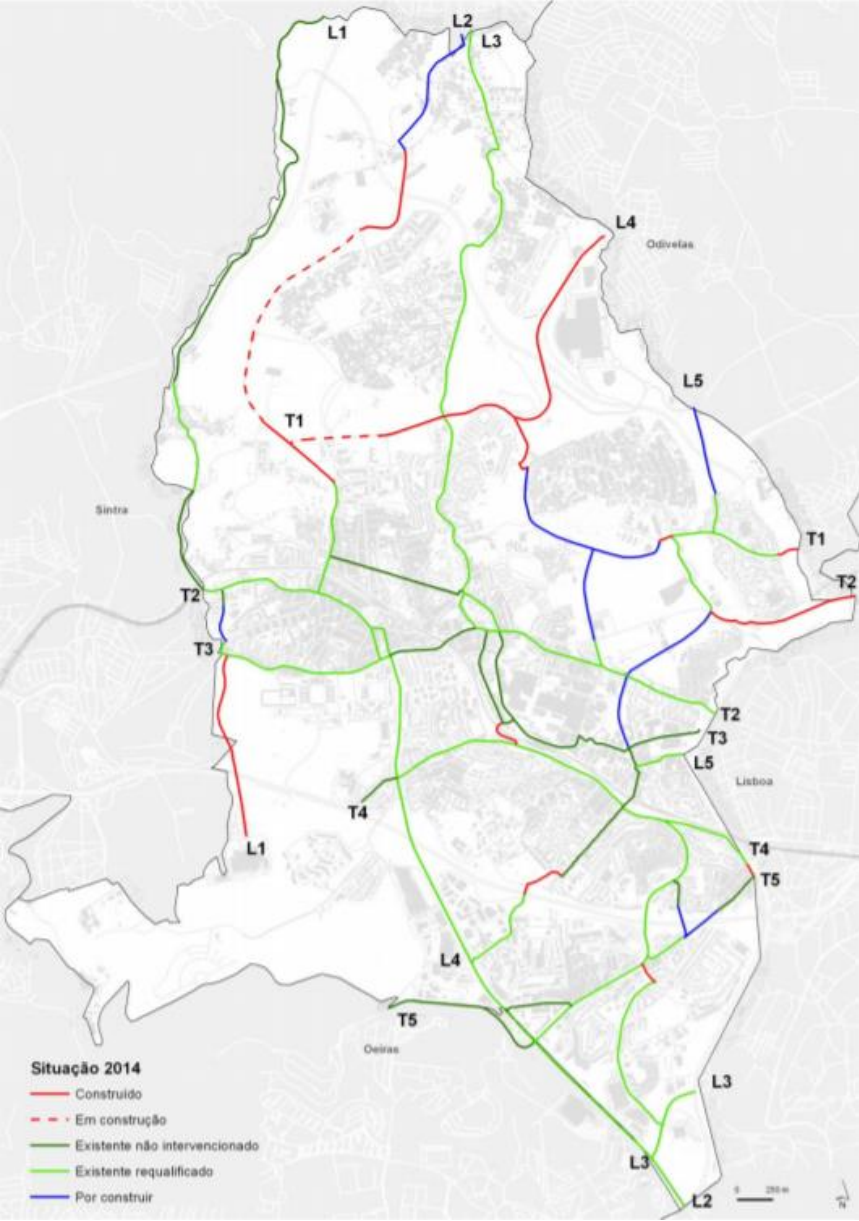
74 | *Planta de declives da Amadora*

Rede Viária 2014



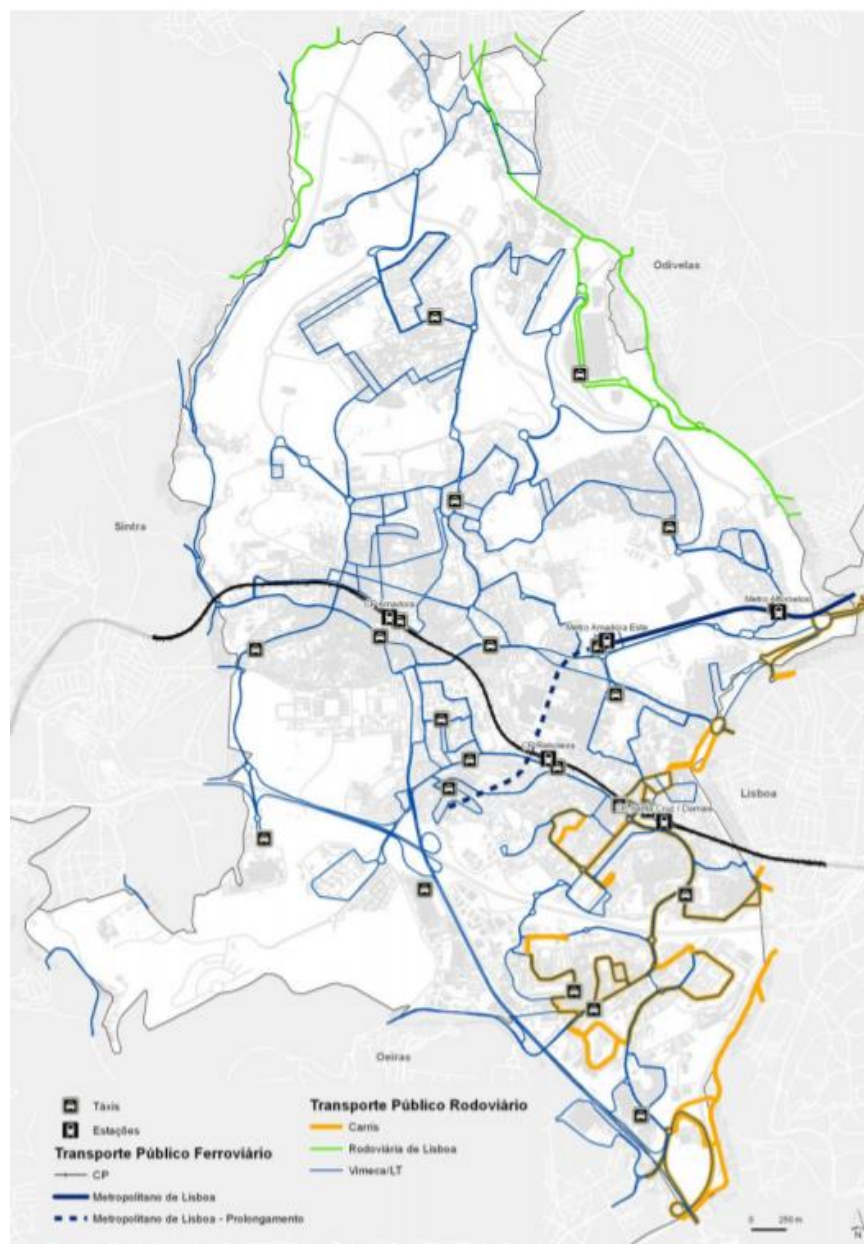
75| Planta da rede viária existente da Amadora

Rede Viária Proposta em PDM (revisão)



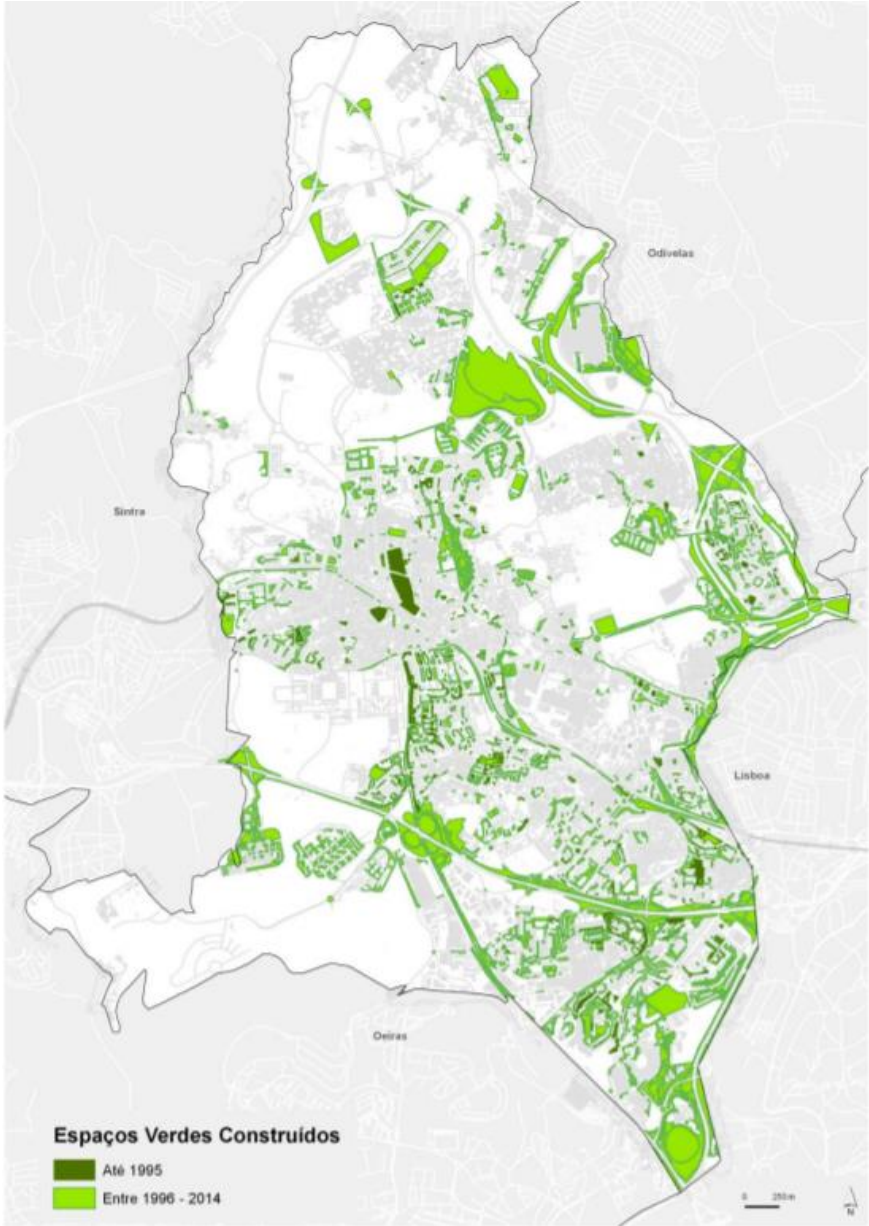
76 | Planta da rede viária proposta (revisão PDM) na Amadora

Rede de Transportes



77 | Planta da rede de transportes existente na Amadora

Rede de Estrutura Verde (1995-2014)



78 | *Planta da estrutura verde existente na Amadora*

Estrutura Verde proposta em PDM (revisão)

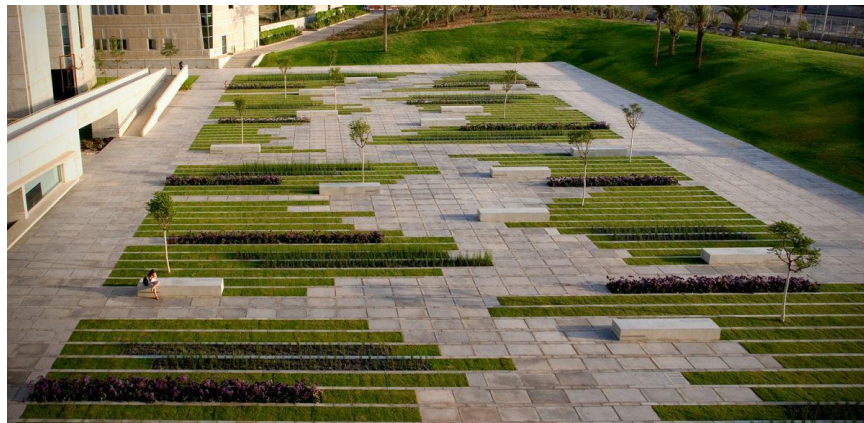


79| Planta da estrutura verde proposta (revisão de PDM) na Amadora

II | PROJETOS DE REFERÊNCIA

PRAÇA DEICHMANN

Beer Sheeva, Israel | Chyutin Architects | 2008)



80 | Praça Deichmann, Israel



81 | Praça Deichmann, Israel

EXEO OFFICE CAMPUS

Parque das Nações, Lisboa | Risco e Brodway Malyan (2018)



82 | Exeo office Campus, Lisboa



83 | Exeo office Campus, Lisboa

ESPAÇO PÚBLICO TAPIS ROUGE

Carrefour – Feuilles, Haiti | EVA Studios



84 | Anfiteatro Tapis Rouge, Haiti



85 | Anfiteatro Tapis Rouge, Haiti

III | MAPA DE ÁREAS

MAPA DE ÁREAS BAIRRO VENDA-NOVA

Lote					Estrutura Edificada				
Id (n.º)	Domínio (privado/público)	Área Total	Área Logradouro	Área Permeável	Área de Implantação	Área total de Construção		Número de Pisos (média)	
						acima solo	abaixo solo	acima solo	abaixo solo
		m2	m2	m2	Estrutura Edificad	m2	m2	pisos	pisos
L1	Privado	36 328	6 000	21 696	4 749	9 498	0	2	0
L2	Privado	3 130	698	693	830	4 150	0	5	0
L3	Privado	3 326	420	780	1 200	4 800	0	4	0
L4	Privado	1 588	287	55	775	2 325	0	3	0
L5	Privado	1 365	168	138	519	1 557	0	3	0
L6	Privado	1 296	191	81	516	1 548	0	3	0
L7	Privado	1 293	223	58	531	1 593	0	3	0
L8	Privado	12 778	470	7 269	1 618	4 854	0	3	0
L9	Privado	5 221	1 612	91	1 959	5 877	0	3	0
L10	Privado	9 171	3 047	277	3 021	6 042	0	2	0
L11	Privado	8 547	3 735	787	3 395	6 790	0	2	0
L12	Privado	2 206	322	0	1 077	2 154	0	2	0
L13	Privado	2 267	321	59	1 077	2 154	0	2	0
L14	Privado	2 180	287	66	1 028	1 028	0	1	0
L15	Privado	2 256	268	52	1 103	2 206	0	2	0
L16	Privado	7 211	2 429	149	3 058	9 174	0	3	0
L17	Privado	4 230	312	231	1 817	5 451	0	3	0
L18	Privado	4 057	721	341	1 841	3 682	0	2	0
L19	Privado	2 378	77	247	948	1 896	0	2	0
L20	Privado	1 735	231	0	789	1 578	0	2	0
L21	Privado	1 628	218	0	781	1 562	0	2	0
L22	Privado	1 643	246	0	766	1 532	0	2	0
L23	Privado	1 709	208	56	764	1 528	0	2	0
L24	Privado	1 635	258	68	742	1 484	0	2	0
L25	Privado	1 640	229	36	794	794	0	1	0
L26	Privado	2 441	224	941	579	1 737	0	3	0
L27	Privado	3 514	505	0	1 644	3 288	0	2	0
L28	Privado	1 380	135	0	934	1 868	0	2	0
L29	Privado	1 769	144	71	886	2 658	0	3	0
L30	Privado	1 827	889	0	212	424	0	2	0
L31	Privado	1 716	165	0	927	1 854	0	2	0
L32	Privado	2 053	522	613	410	820	0	2	0
L33	Privado	6 436	1 888	346	2 652	5 304	0	2	0
L34	Privado	6 318	2 079	101	2 498	4 996	0	2	0
L35	Privado	1 769	125	118	780	1 560	0	2	0
L36	Privado	1 468	150	0	700	1 400	0	2	0
L37	Privado	3 009	472	125	1 134	2 268	0	2	0
L38	Privado	898	37	0	236	708	0	3	0
L39	Privado	2 782	349	72	807	807	0	1	0
L40	Privado	13 743	3 510	2 942	2 624	5 248	0	2	0
Sub-total U1 (*2)		171 941	34 172	38 559	52 721	120 197	0		
....									
....									
Totais Domínio Privado dos particulares		171 941	34 172	34 172	240 285	240 285	0	<i>na</i>	<i>na</i>
					1,40	1,40			
					INDICE DE OCUPAÇÃO	INDICE DE UTILIZAÇÃO			
L1	Estado / Eq. Público (*3)	1 207	0	0	1 207	1 207	0	1	0
L16	Estado / Eq. Público (*3)	2 226	0	0	2 226	2 226	0	1	0

L28	Estado / Eq. Público (*3)	430	0	0	430	859	0	2	0
.....									
Totais Domínio Privado do Estado		3 862	0	0	3 862	4 292	0	<i>na</i>	<i>na</i>
Totais Domínio público (arruamentos, etc..)		46 489	0	0	0	0	0	<i>na</i>	<i>na</i>
Totais		171 941	34 172	34 172	244 147	244 577	0	<i>na</i>	<i>na</i>

244 577

 ÁREA DE CONSTRUÇÃO
 TOTAL (acima e abaixo do solo)

4| Mapa de áreas de construção existente (Bairro Venda-Nova)

4| Mapa de áreas de construção existente (Bairro Venda-Nova)

4| Mapa de áreas de construção existente (Bairro Venda-Nova)

4| Mapa de áreas de construção existente (Bairro Venda-Nova)

MAPA DE ÁREAS PROPOSTA

Lote					Estrutura Edificada				
Id (n.º)	Domínio (privado/público)	Área Total	Área Logradouro	Área Permeável	Área de Implantação	Área total de Construção		Número de Pisos (média)	
						acima solo	abaixo solo	acima solo	abaixo solo
					Estrutura Edificada	m2	m2	pisos	pisos
L1	Privado	9 090	0	5 395	739	3 695	739	5	1
L2	Privado	9 238	0	5 358	776	3 880	776	5	1
L3	Privado	8 082	0	5 647	487	2 435	487	5	1
L4	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L5	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L6	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L7	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L8	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L9	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L10	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L11	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L12	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L13	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L14	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L15	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L16	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L17	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L18	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L19	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L20	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L21	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L22	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L23	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L24	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L25	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L26	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L27	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L28	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L29	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L30	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L31	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L32	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L33	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L34	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L35	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L36	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L37	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L38	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L39	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L40	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L41	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L42	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L43	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L44	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L45	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L46	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L47	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L48	Privado	8 818	0	5 463	671	3 355	671	5	1
L49	Privado	7 234	0	5 859	275	1 375	275	5	1
L50	Privado	29 462	0	2 246	3 888	27 216	3 888	7	1
L51	Privado	29 462	0	2 246	3 888	27 216	3 888	7	1
L52	Privado	29 462	0	2 246	3 888	27 216	3 888	7	1
L53	Privado	29 462	0	2 246	3 888	27 216	3 888	7	1
L54	Privado	29 462	0	2 246	3 888	27 216	3 888	7	1
L55	Privado	29 462	0	2 246	3 888	27 216	3 888	7	1
L56	Privado	29 462	0	2 246	3 888	27 216	3 888	7	1
L60	Privado	8 022	0	5 662	472	2 360	472	5	1

L61	Privado	8 022	0	5 662	472	2 360	472	5	1
L62	Privado	8 022	0	5 662	472	2 360	472	5	1
L63	Privado	8 022	0	5 662	472	2 360	472	5	1
L64	Privado	6 810	0	5 965	169	845	169	5	1
L65	Privado	6 810	0	5 965	169	845	169	5	1
L66	Privado	6 810	0	5 965	169	845	169	5	1
L67	Privado	6 810	0	5 965	169	845	169	5	1
L68	Privado	6 810	0	5 965	169	845	169	5	1
L69	Privado	6 810	0	5 965	169	845	169	5	1
L70	Privado	6 810	0	5 965	169	845	169	5	1
L71	Privado	6 810	0	5 965	169	845	169	5	1
L72	Privado	6 810	0	5 965	169	845	169	5	1
L73	Privado	6 810	0	5 965	169	845	169	5	1
L74	Privado	6 810	0	5 965	169	845	169	5	1

Sub-total U1 (*2)		707 254	0	381 187	54 327	326 067	54 327		
--------------------------	--	----------------	----------	----------------	---------------	----------------	---------------	--	--

....									
Sub-total U2		0	0	0	0	0	0		

....									
....									

Totais Domínio Privado dos particulares		707 254	0	381 187	54 327	326 067	0	<i>na</i>	<i>na</i>
--	--	----------------	----------	----------------	---------------	----------------	----------	-----------	-----------

0,07 **0,91**
INDICE DE OCUPAÇÃO INDICE DE UTILIZACÃO

L57	Estado / Eq. Público (*3)	55 020	400	5 300	8 220	49 320	8 220	6	1
L58	Privado	1 980	0	380	1 600	1 600	0	1	0
L59	Privado	18 400	0	1 400	8 500	17 000	0	2	1
L74	Estado / Eq. Público (*3)	1 643	5 894	0	3 588	1 532	0	2	0

....									
Totais Domínio Privado do Estado		77 043	6 294	83 337	21 908	69 452	91 360	<i>na</i>	<i>na</i>

Totais		784 297	0	464 524	76 235	395 519	0	<i>na</i>	<i>na</i>
---------------	--	----------------	----------	----------------	---------------	----------------	----------	-----------	-----------

395 519
ÁREA DE CONSTRUÇÃO
TOTAL (acima e abaixo do solo)

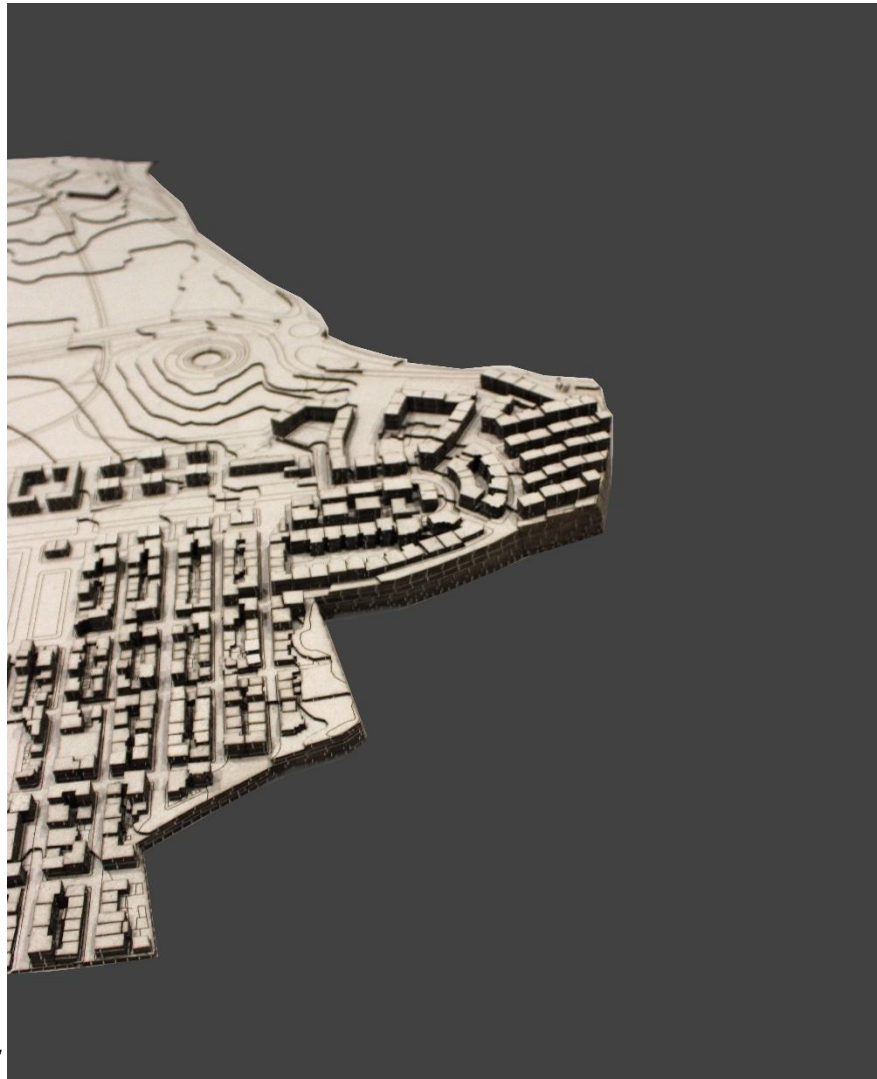
5 | Mapa de áreas de construção proposta

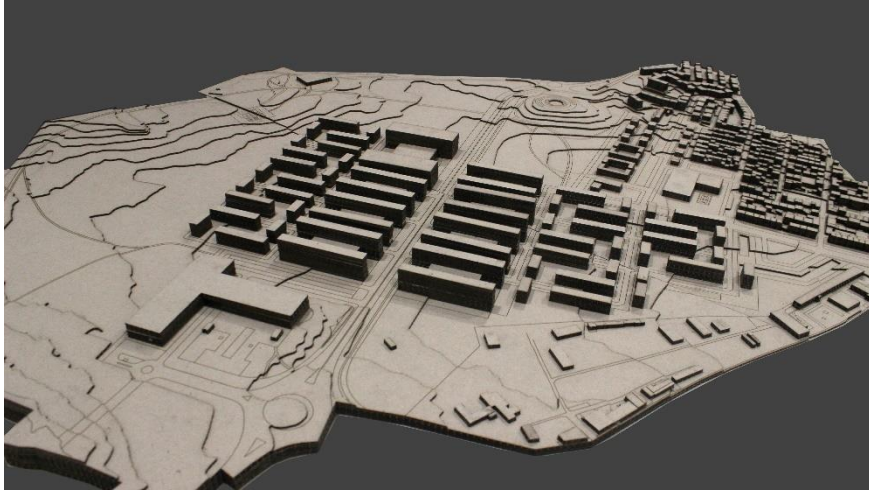
IV | MAQUETES FINAIS

86 | *Maquete da área de estudo e envolvente, escala 1:2500*

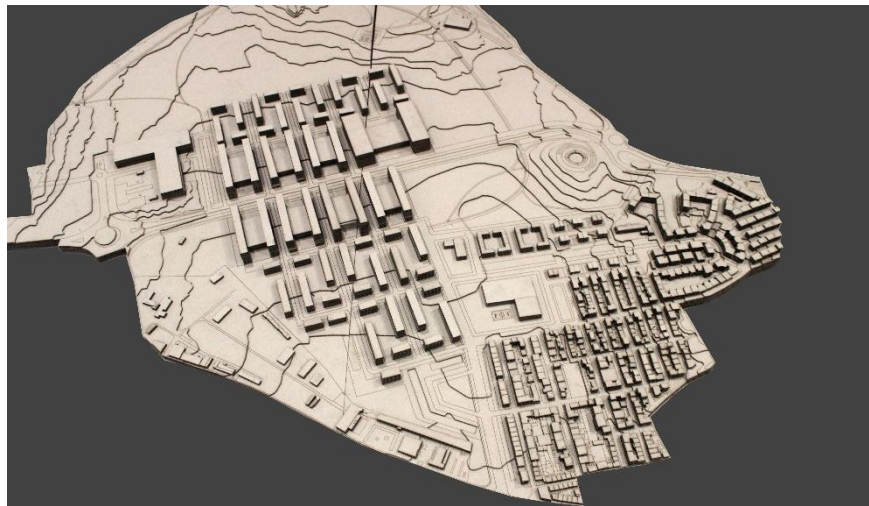


87 | *Maquete da proposta, escala 1:1000*



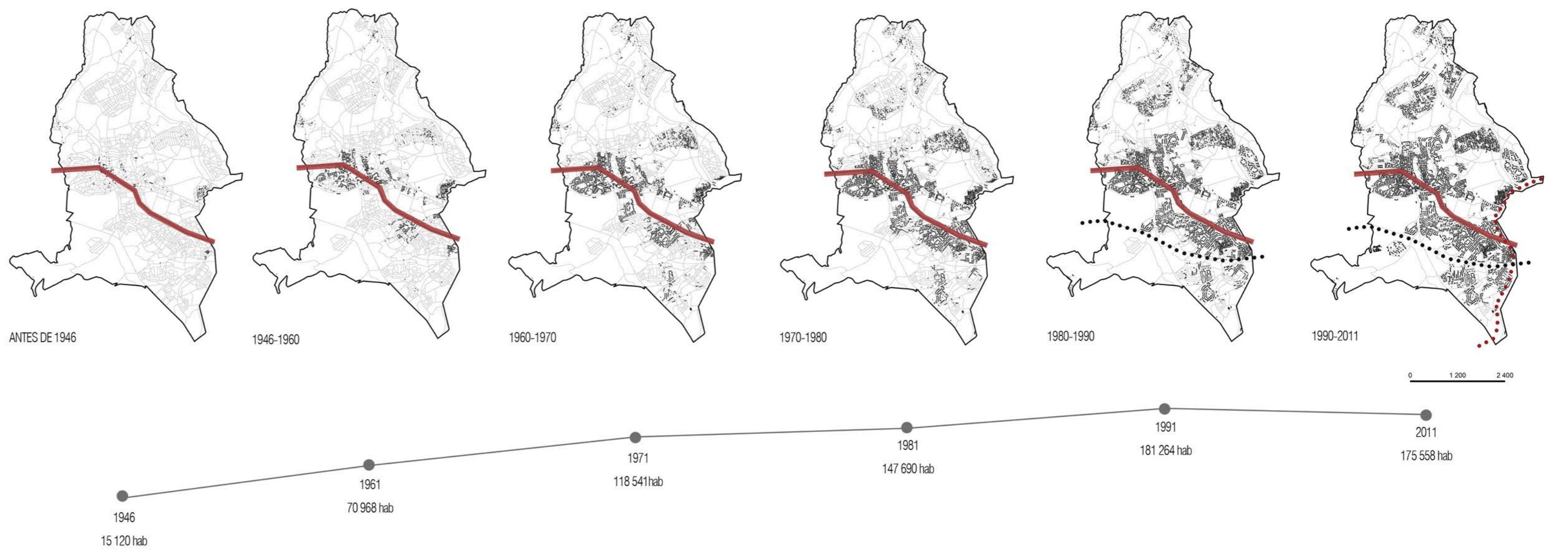


88| *Maquete da proposta,*
escala 1:1000

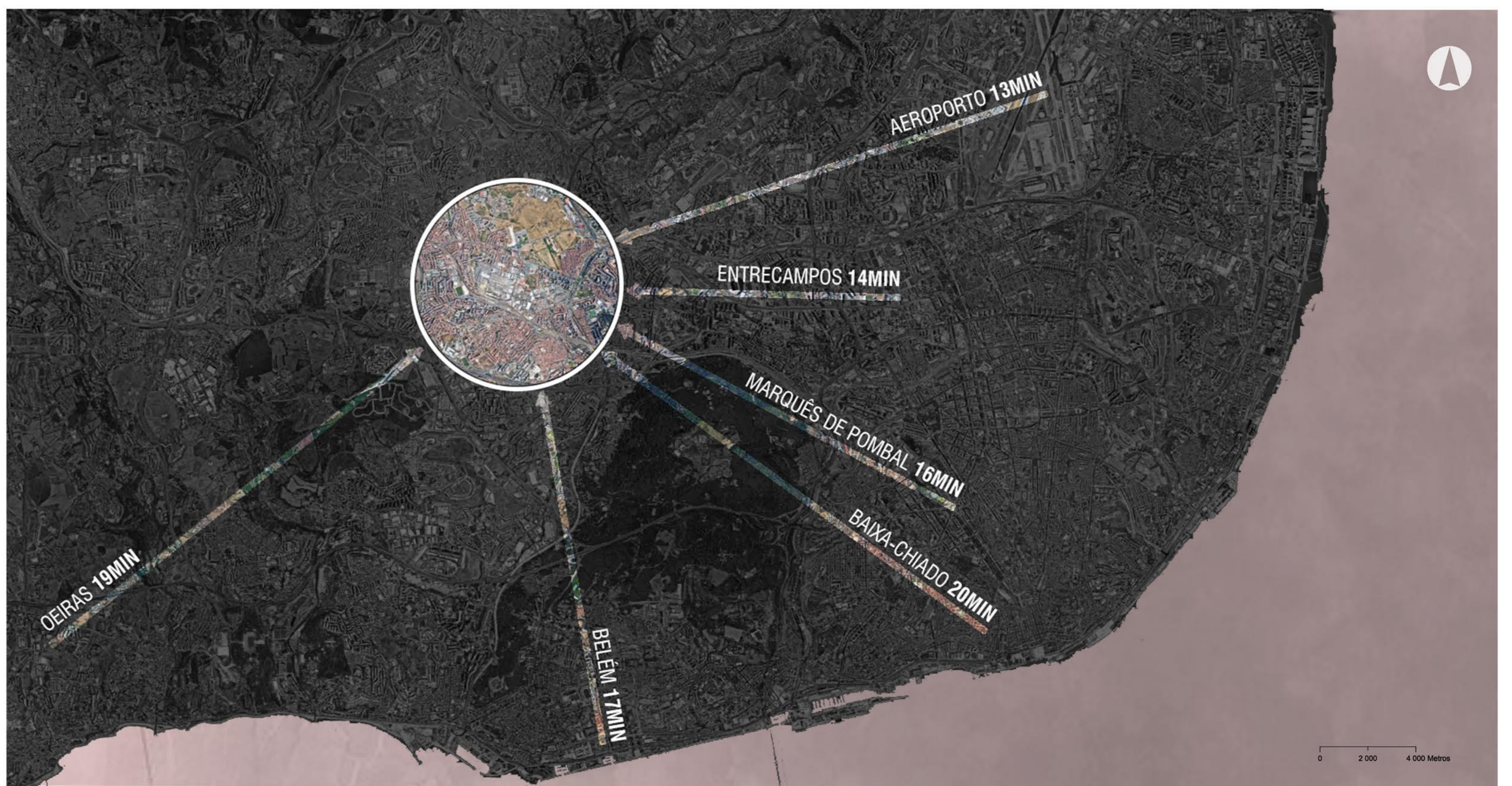


89| *Maquete da proposta,*
escala 1:1000

V | PAINÉIS FINAIS



ANÁLISE DA DISTÂNCIA (min.) DA AMADORA A LOCAIS DE DESTAQUE



FUNDADO A
11 de setembro de 1979

ÁREA
23,8 Km²

DENSIDADE POPULACIONAL
7363 hab/km²



MAPA DE DENSIDADE POPULACIONAL POR SUBSECÇÃO ESTATÍSTICA (AMADORA E LISBOA)



1 MINA DE ÁGUA
43 927 residentes
8,09 Km²

2 ENCOSTA DO SOL
28 261 residentes
2,8 Km²

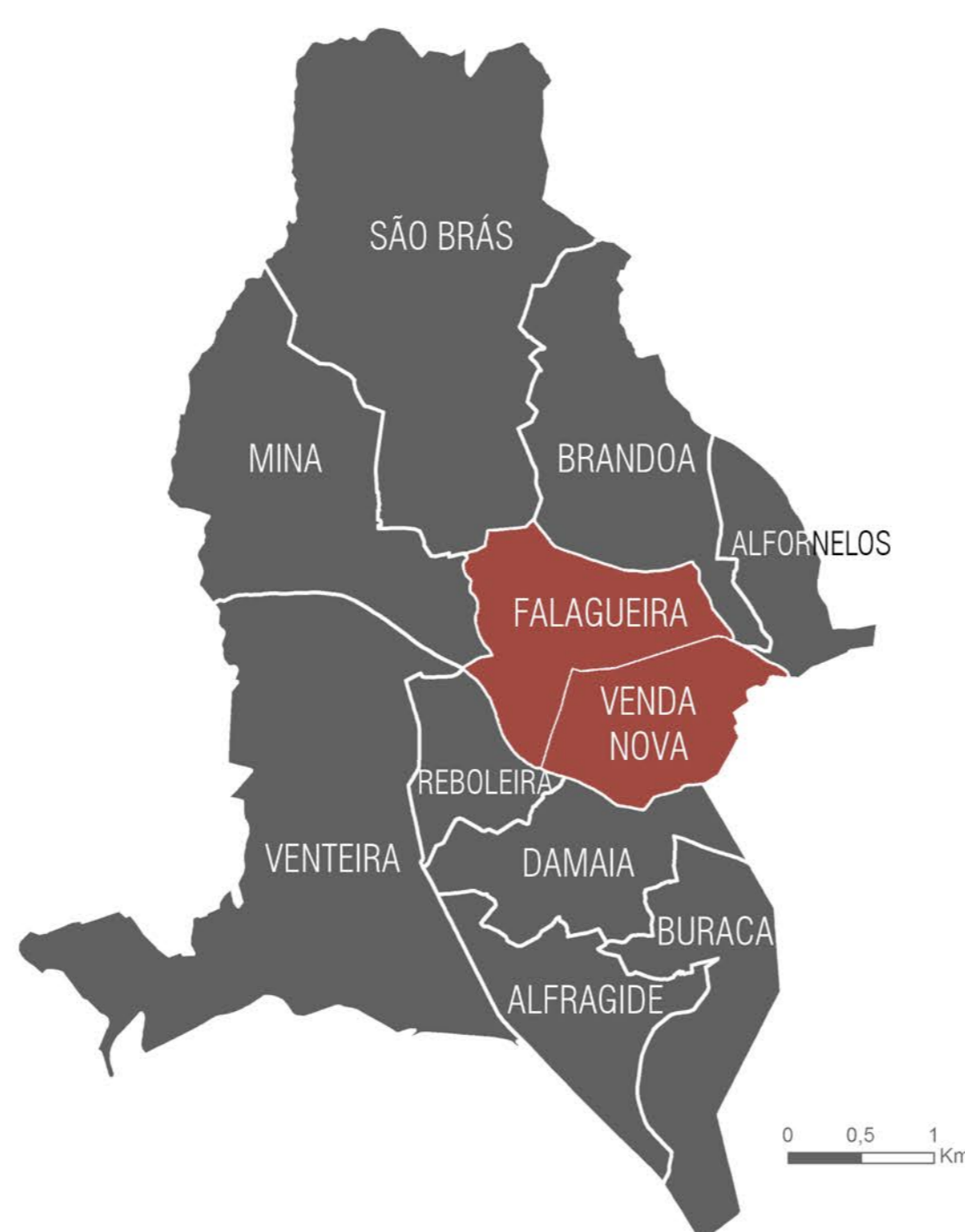
3 FALAGUEIRA-VENDA NOVA
23 186 residentes
2,86 Km²

4 VENTEIRA
25 292 residentes
5,31 Km²

5 ÁGUAS LIVRES
37 426 residentes
2,21 Km²

6 ALFRAGIDE
17 044 residentes
2,51 Km²

ORGANIZAÇÃO ESTATÍSTICA DA AMADORA (ANTES E DEPOIS DE 2013)





1

Nº de Residentes | 20.820
Falagueira-Venda Nova | 23%
MAPA DO Nº DE RESIDENTES NA AMADORA



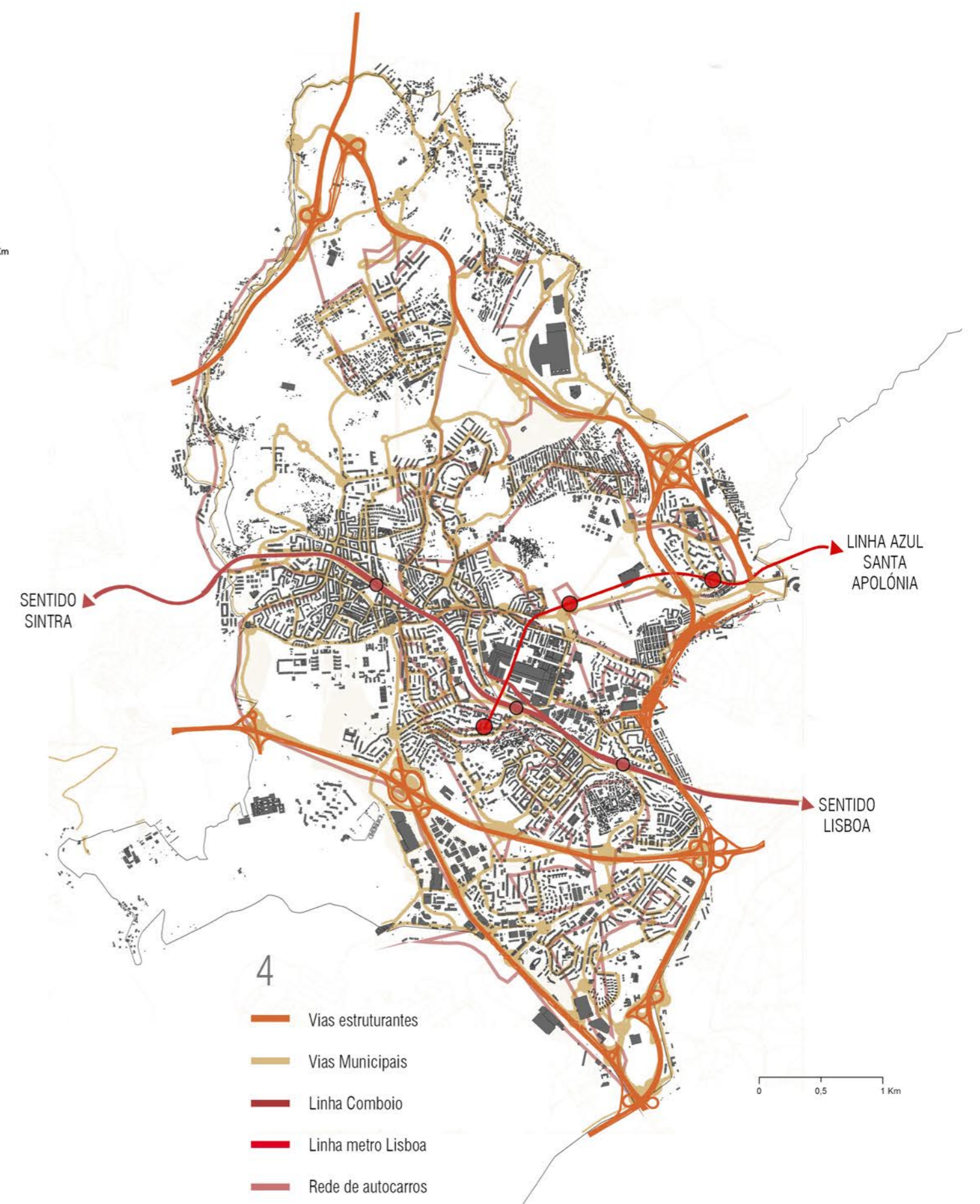
2

Nº de Famílias | 73.433
Falagueira-Venda Nova | 13,54%
MAPA DO Nº DO Nº MÉDIO DE FAMÍLIAS NA AMADORA



3

Nº de Alojamentos | 88.036
Nº de Edifícios | 13.696
Falagueira - Venda-Nova | 16.26%
MAPA DO Nº DO Nº MÉDIO DE ALOJAMENTOS NA AMADORA



4

4
TRANSPORTES
- Linha de metro azul (Ligação Lisboa)
- Linha de comboio (ligação Lisboa e Sintra)
- Rede de autocarros (vimeca)

VIAS ESTRUTURANTES
- IC19
- CRIL/IC17

MAPA DE ACESSIBILIDADES NA AMADORA
(Vias e transportes principais)

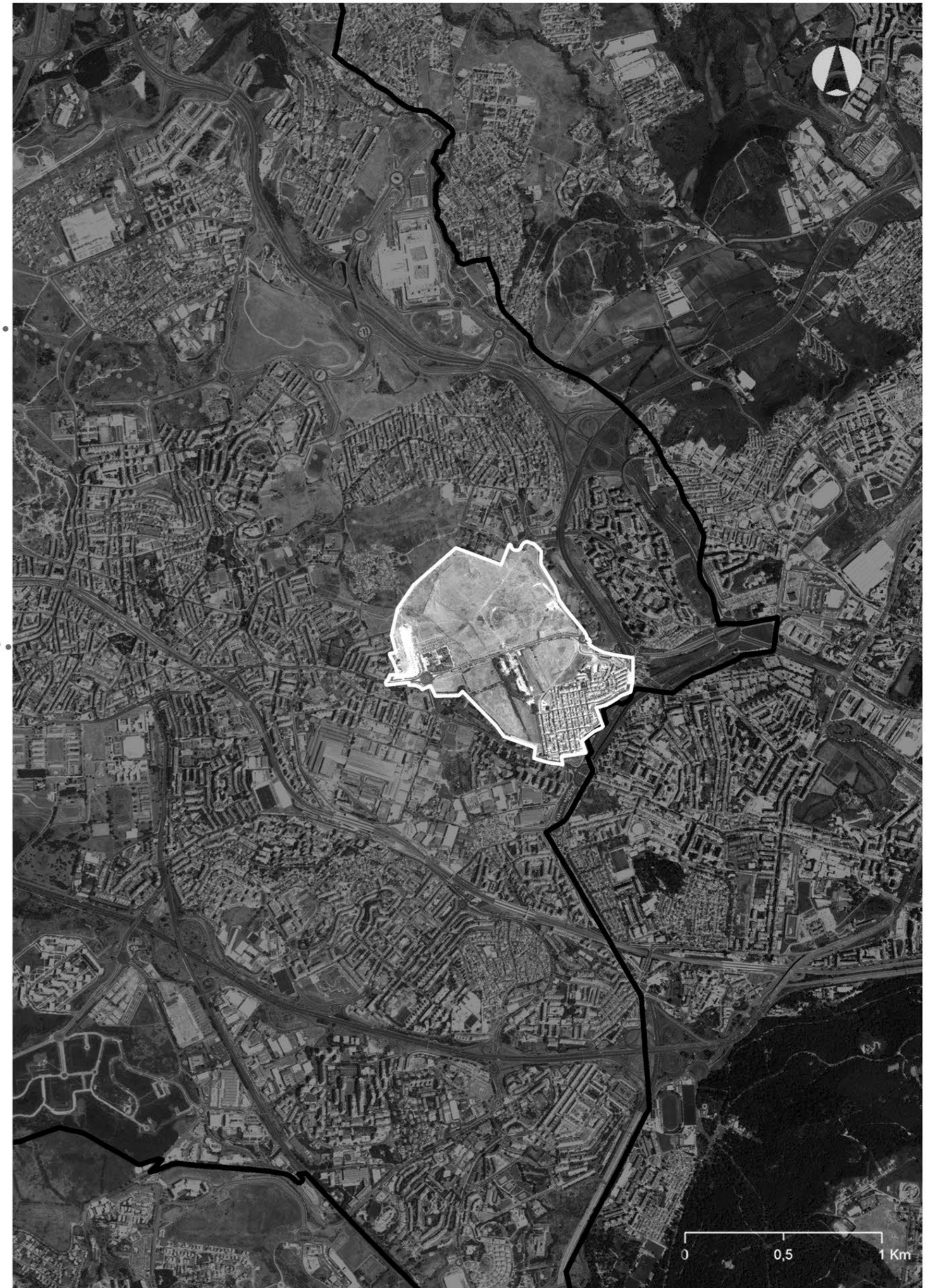
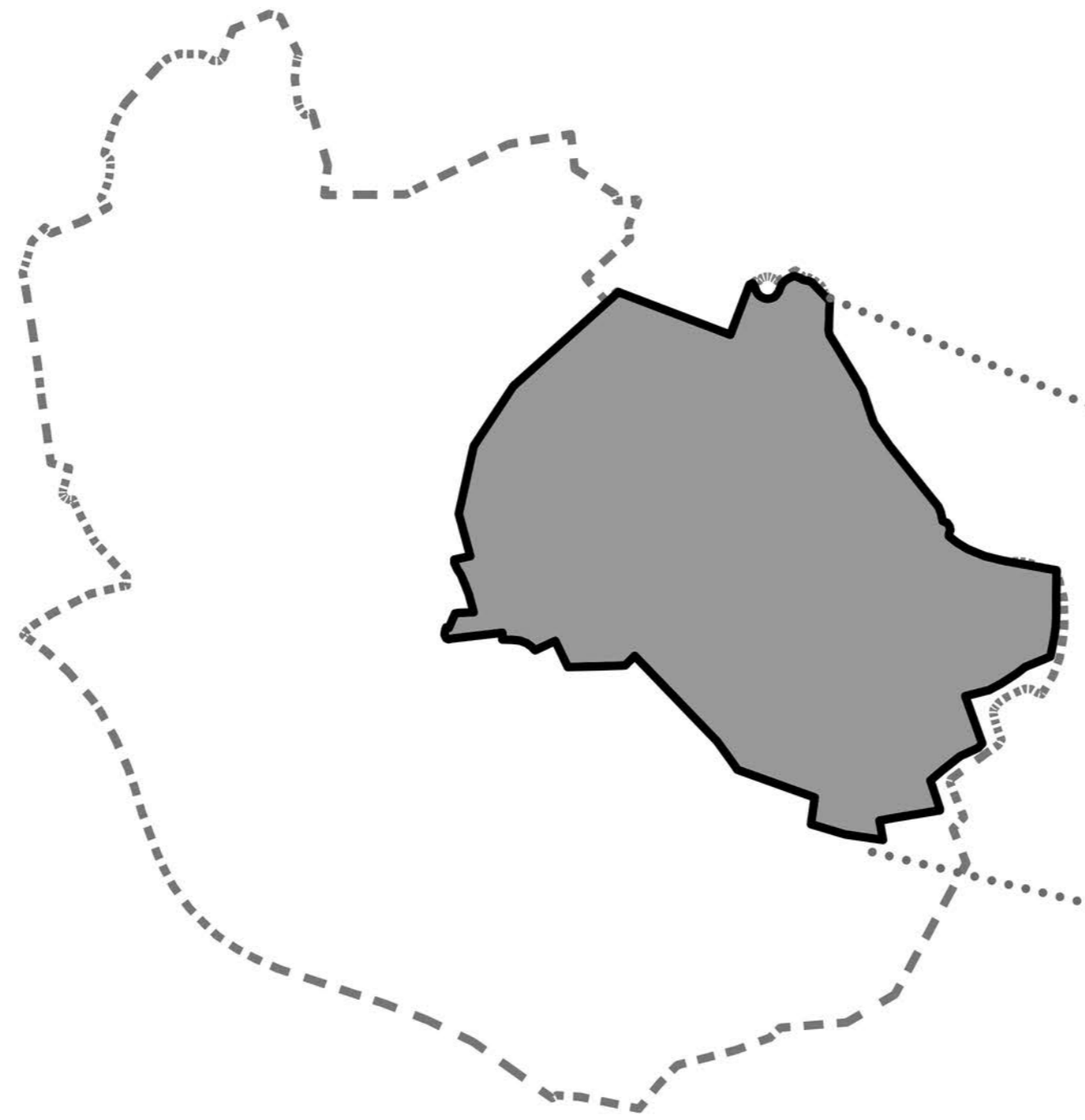


5

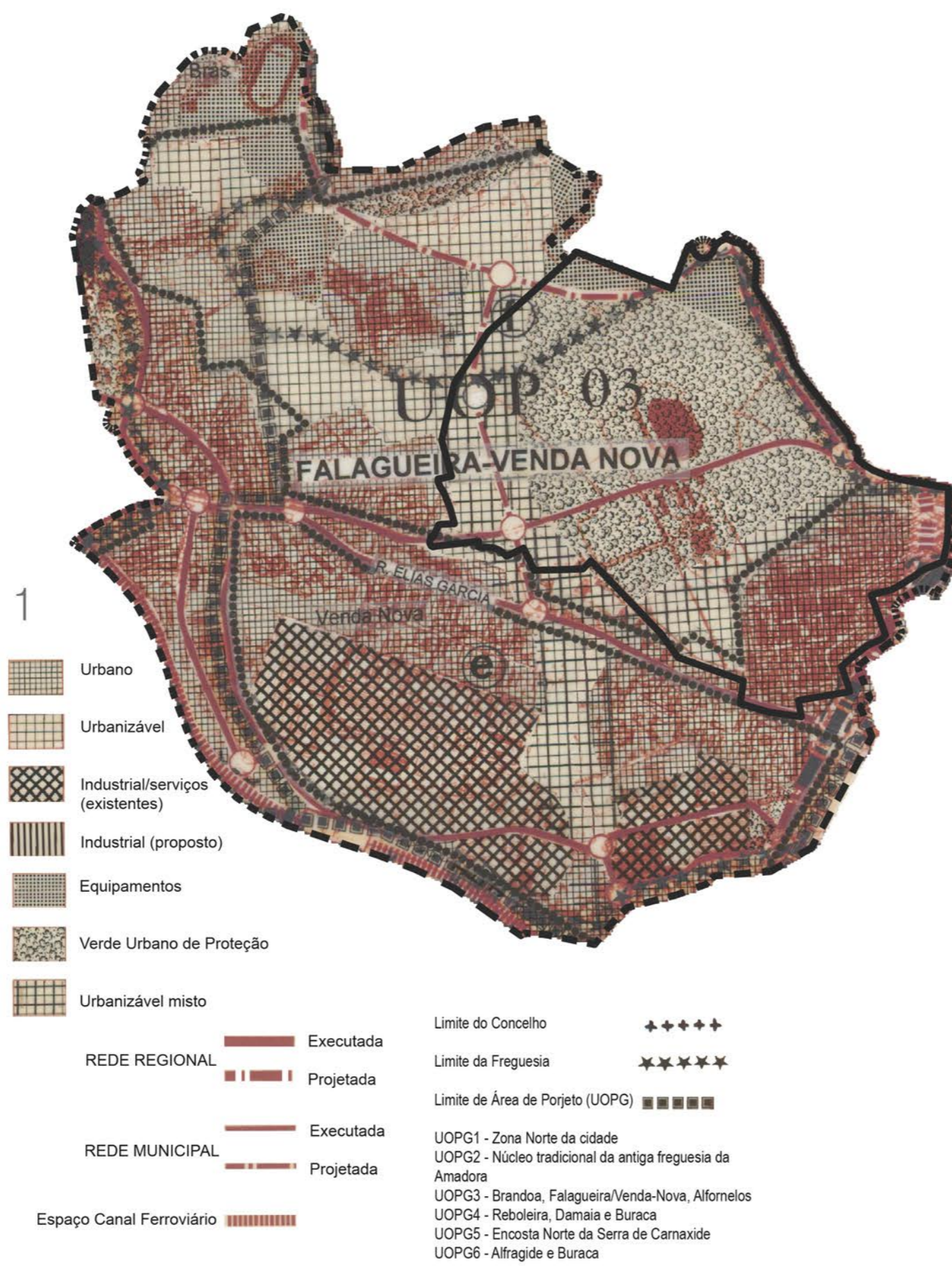
5
MAPA DOS ESPAÇOS VERDES EXISTENTES NA AMADORA

Área de intervenção: 78 Ha

LIMITE DA ÁREA DE INTERVENÇÃO



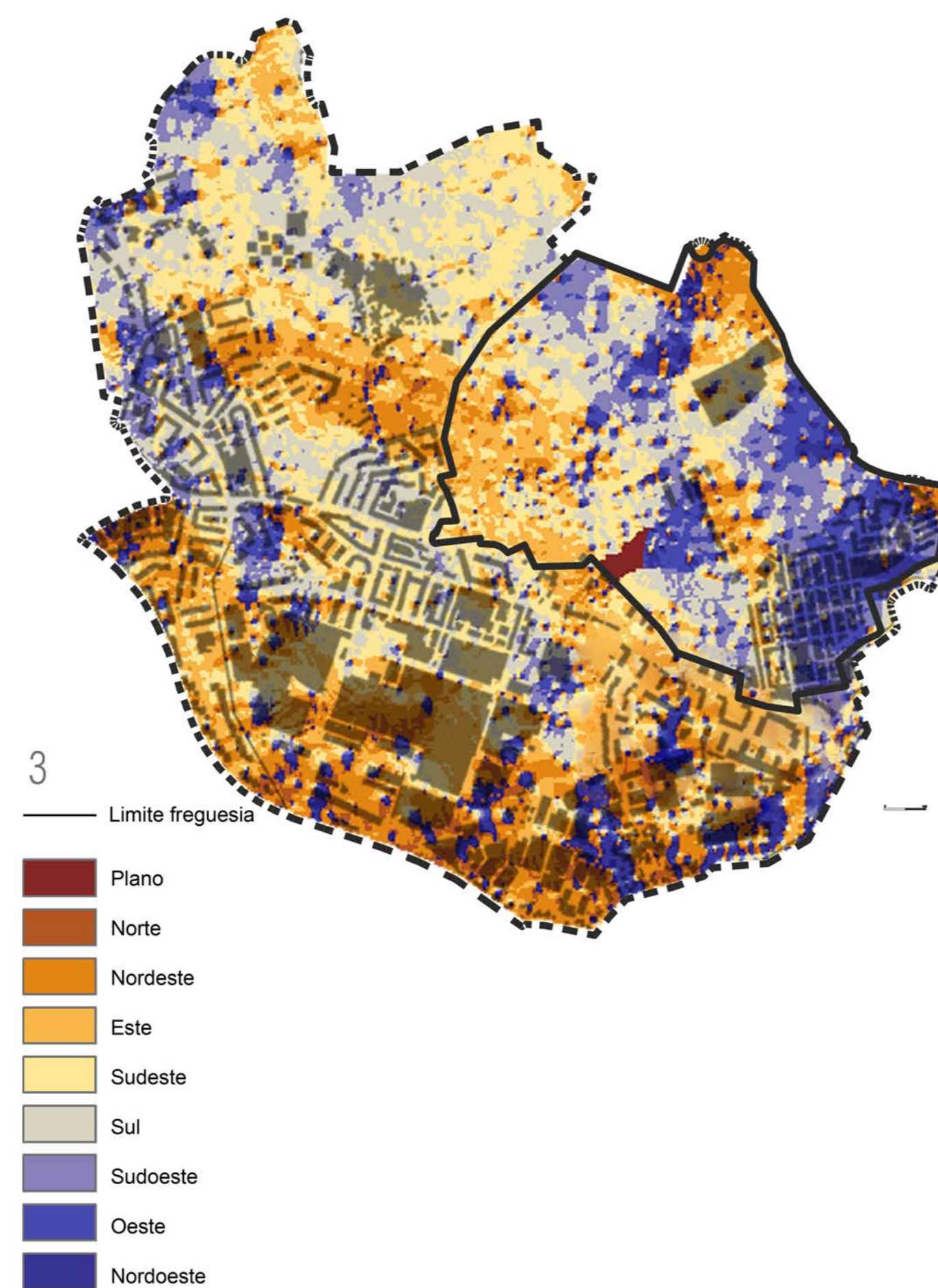
1 PLANTA DE ORDENAMENTO DO PDM (2017) FREGUESIA FALAGUEIRA-VENDA-NOVA



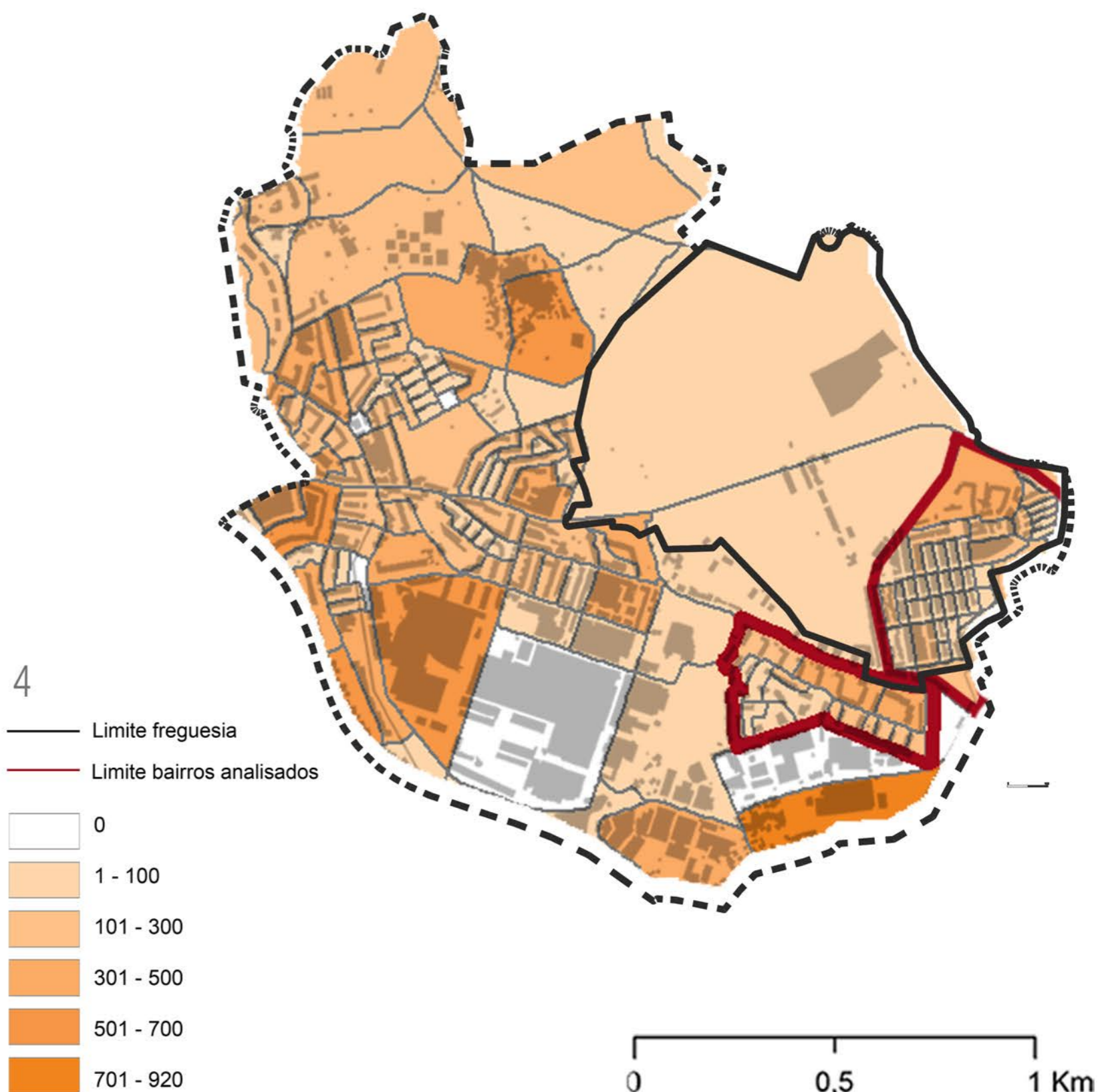
2 MAPA DE ALTIMETRIA FREGUESIA FALAGUEIRA-VENDA-NOVA



3 MAPA DE ORIENTAÇÕES FREGUESIA FALAGUEIRA-VENDA-NOVA



4 MAPA DO Nº DE RESIDENTES FREGUESIA FALAGUEIRA-VENDA-NOVA





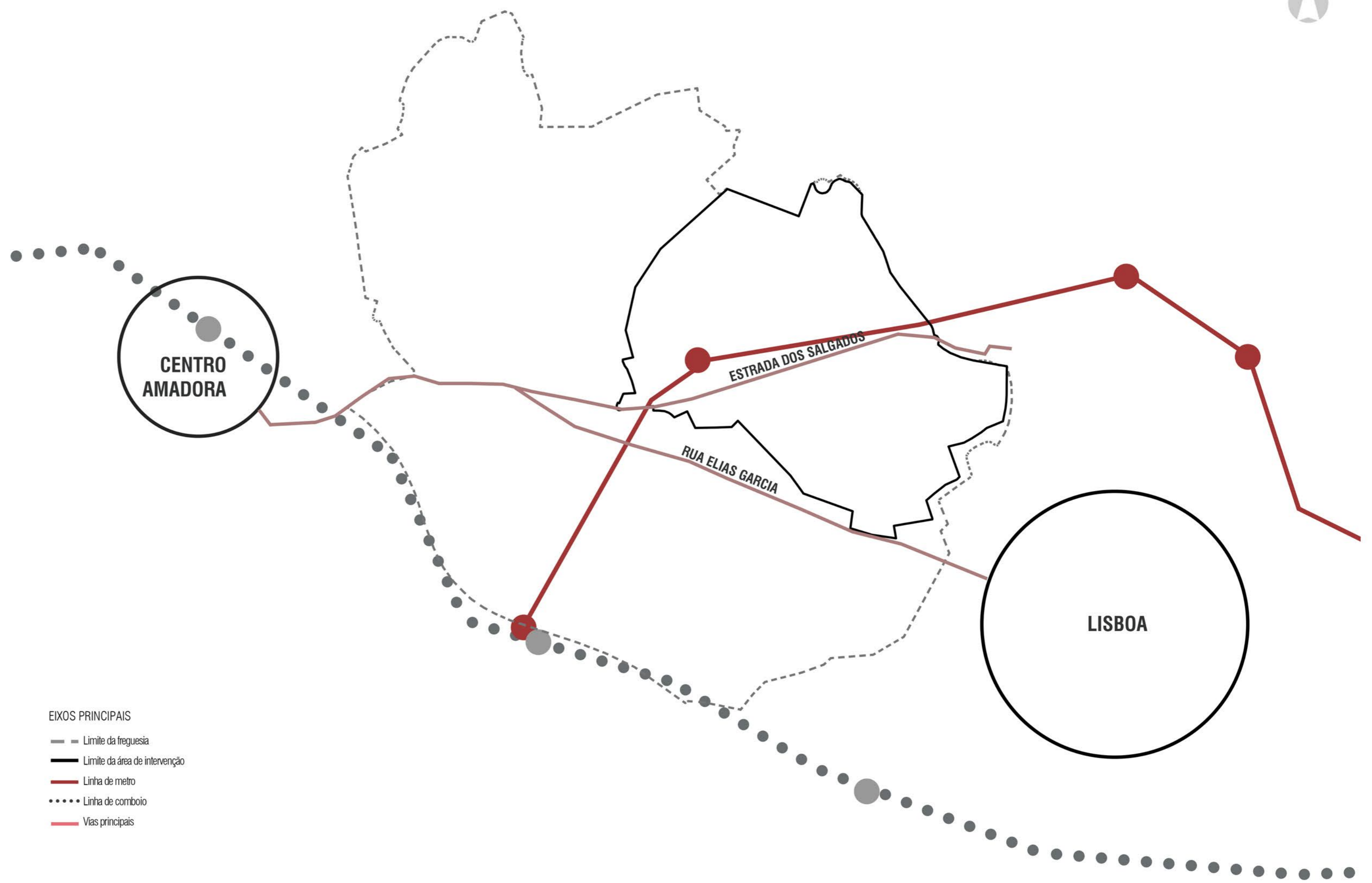
PLANTA DE Nº DE PISOS NOS BAIRROS ENVOLVENTES



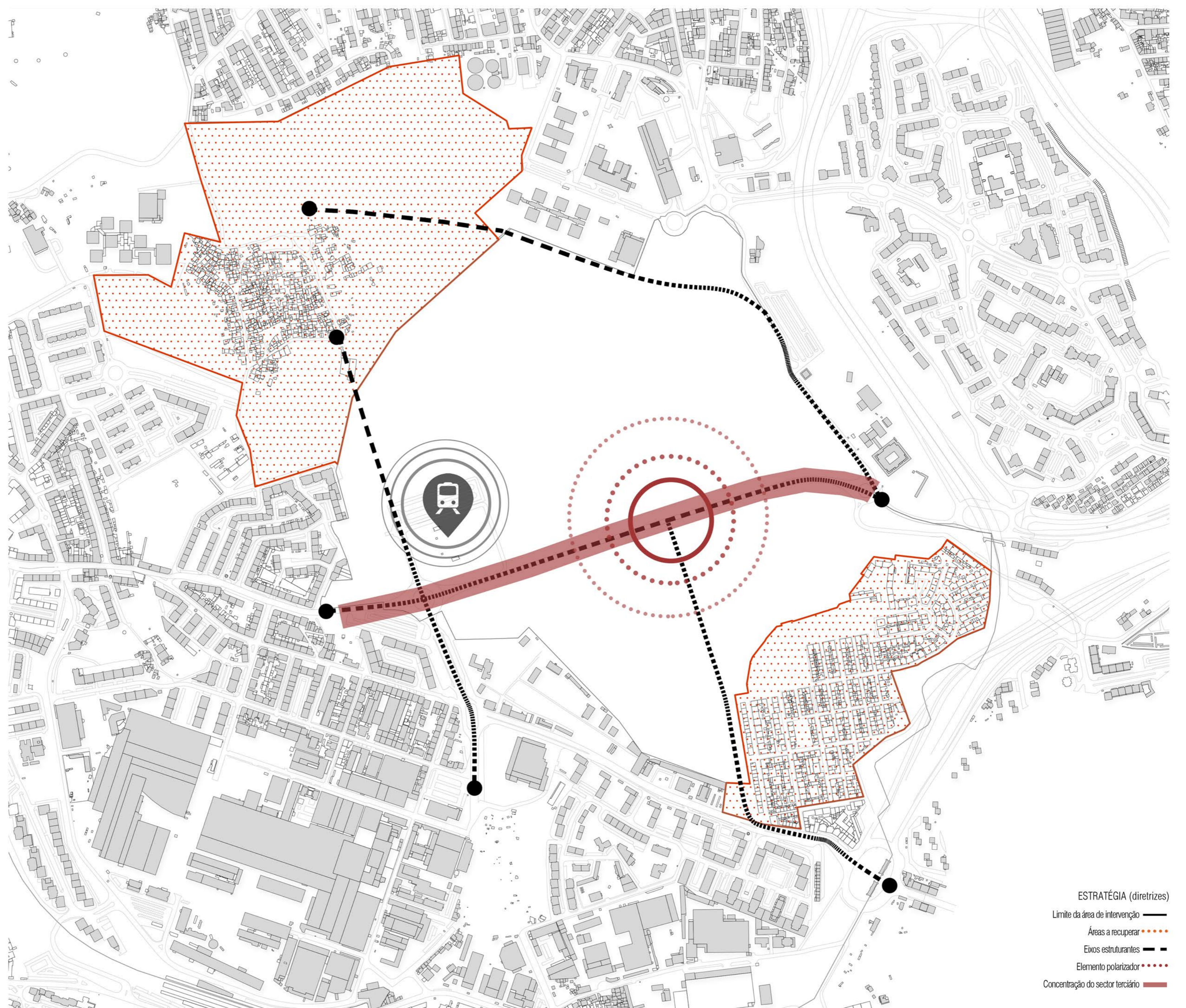
PLANTA DE USOS NOS BAIRROS ENVOLVENTES

FOTOGRAFIAS DA FREGUESIA





ESQUEMA DOS EIXOS PRINCIPAIS
Escala 1:10000



PLANTA DE ESTRATÉGIA
Escala 1:5000



Pavilhão multiusos

Superfície comercial

CMA / Auditório/ Biblioteca
Anfiteatro

Edifício de serviços/ Escritórios

Complexo desportivo da associação
da Venda-Nova

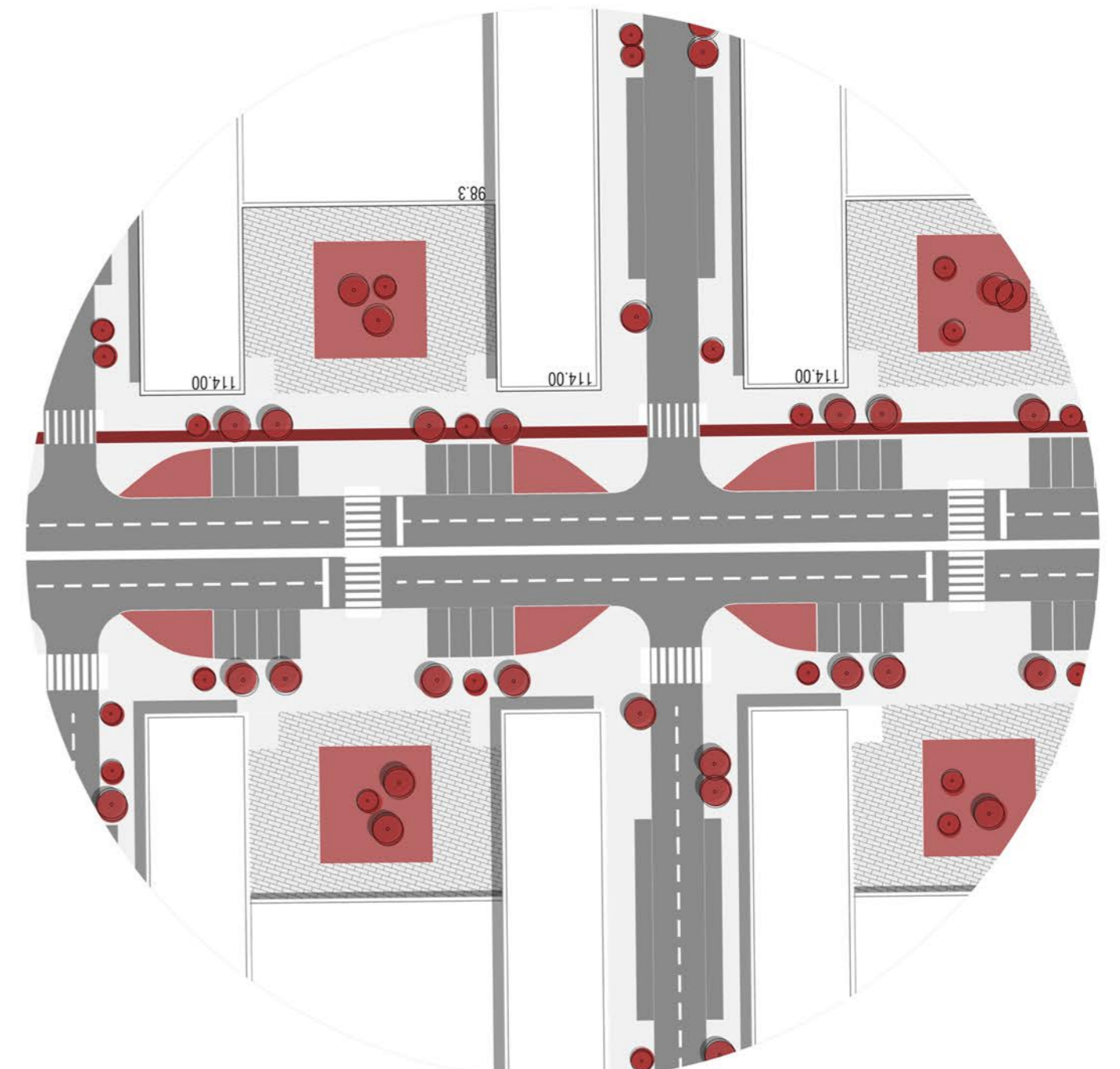
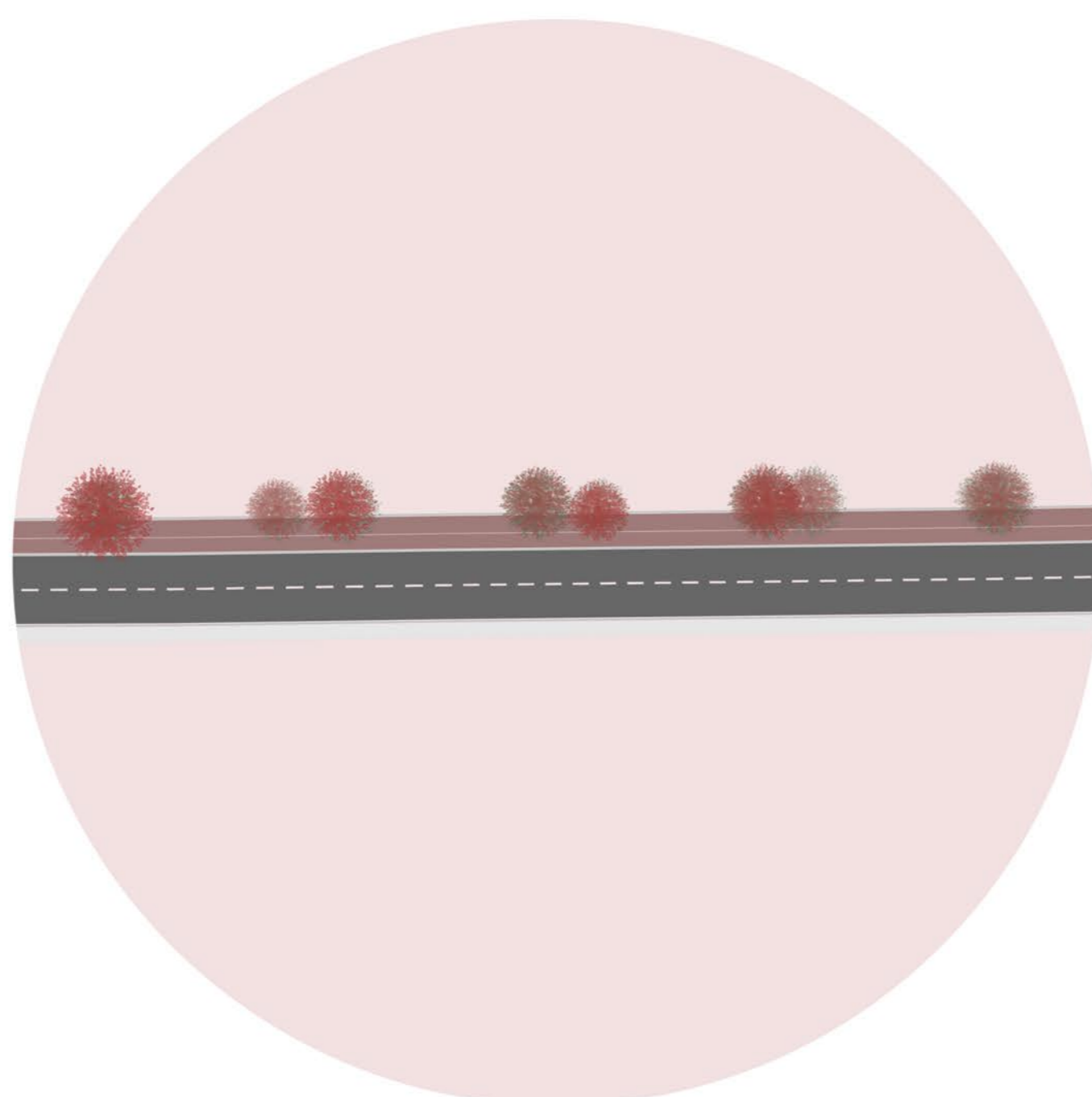
Escola Secundária

PLANTA DA PROPOSTA
Escala 1:12500

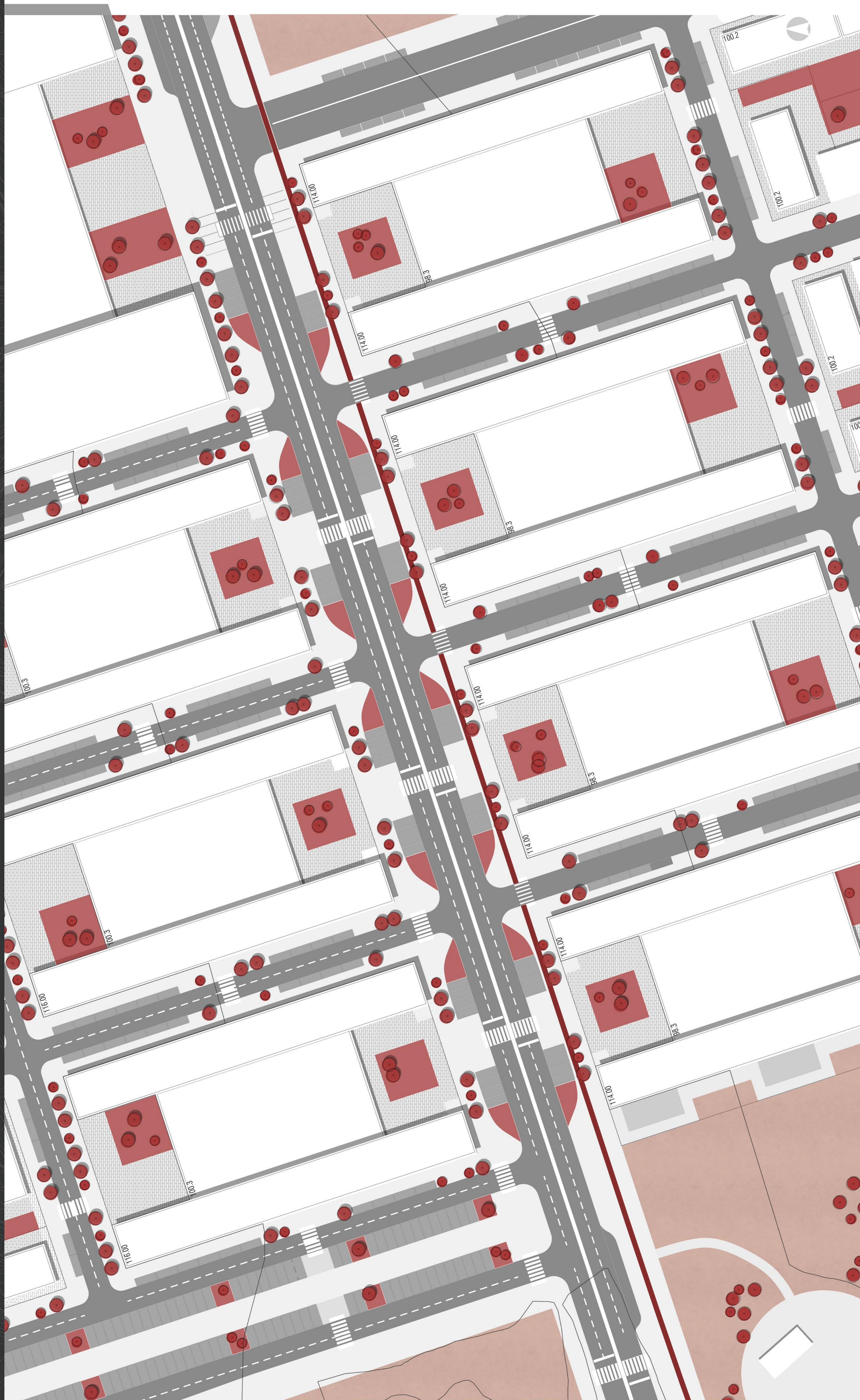


HIERARQUIA VIÁRIA PROPOSTA
Escala 1:2500

CORTE AA'
Escala 1:2000



ESTRADA DOS SALGADOS EXISTENTE E PROPOSTA
Escala 1:1000

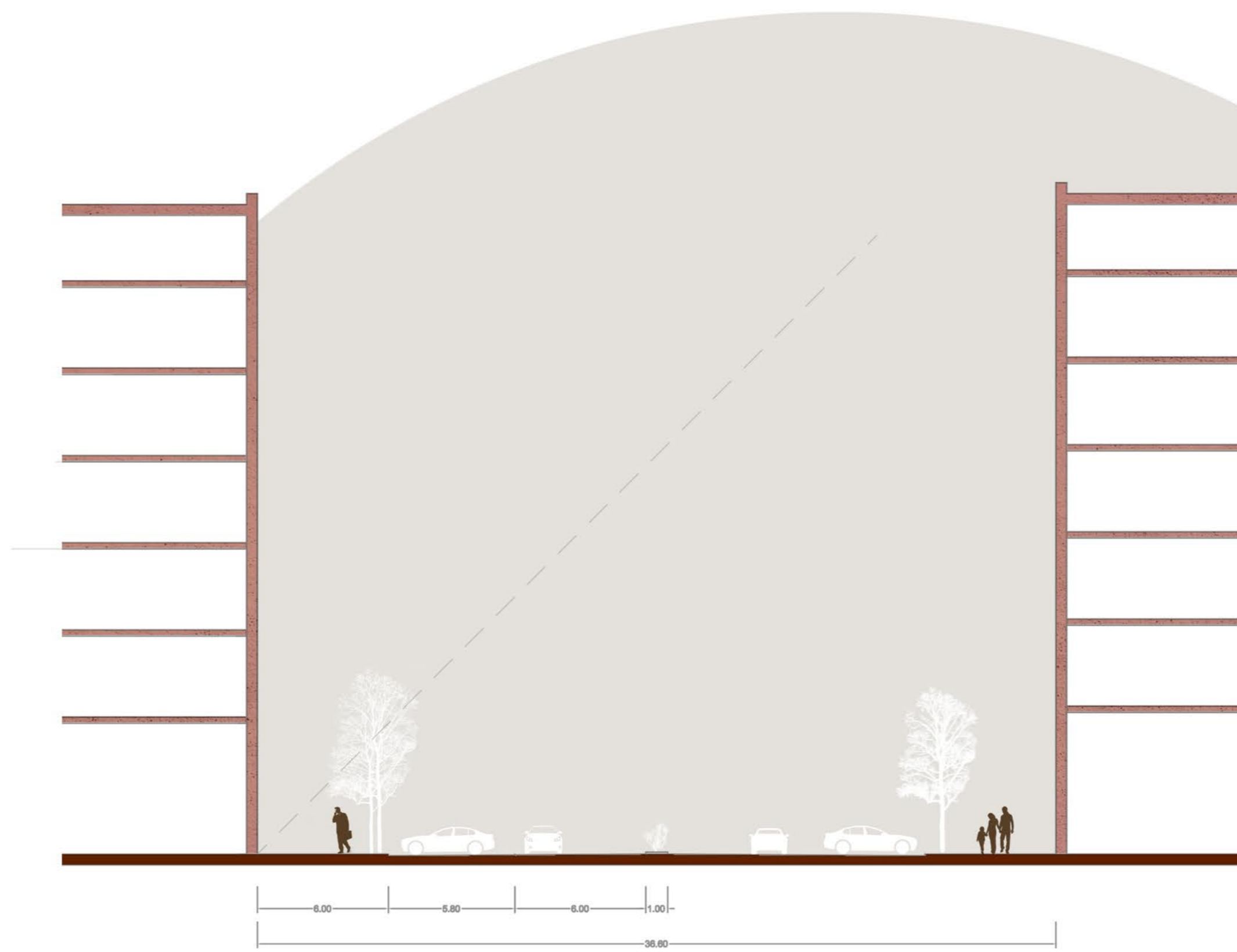


PLANTA DA PROPOSTA

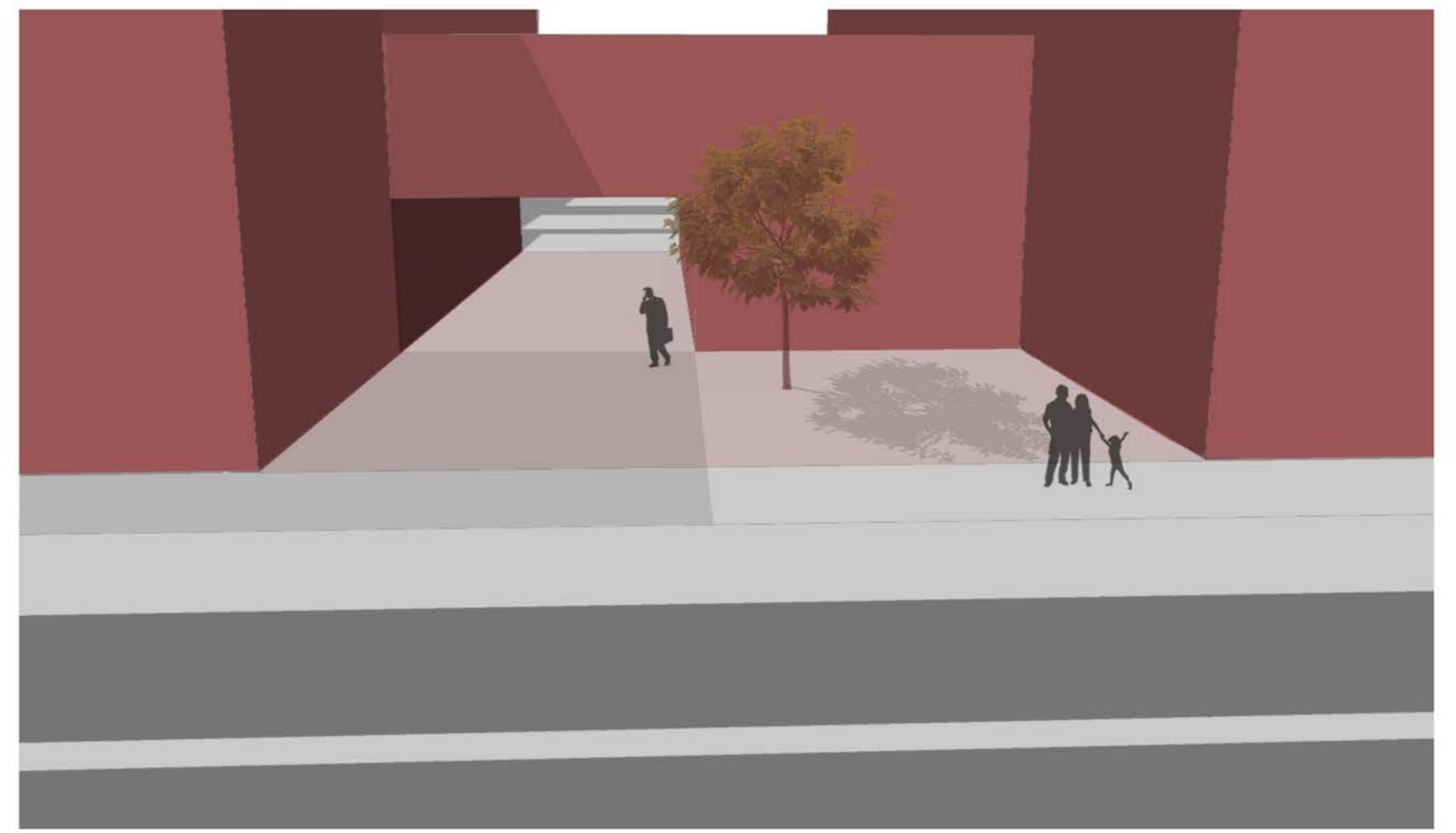
Escala 1:500



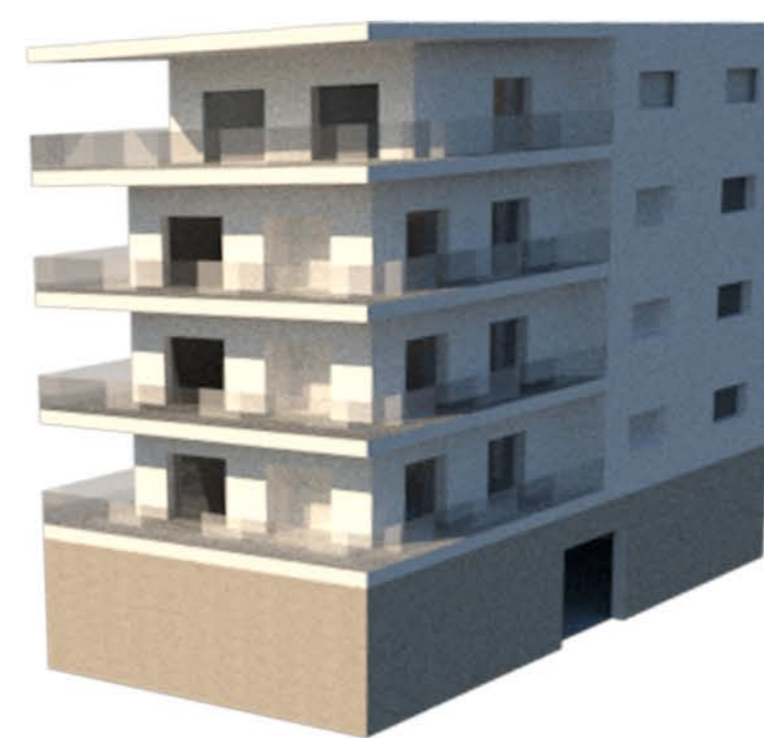
PERFIL DA VIA COLETORA PROPOSTA
Escala 1:200



ALÇADO DO EDIFÍCIO DE SERVIÇOS
Escala 1:500



PERFIL DA VIA DISTRIBUIDORA LOCAL PROPOSTA
Escala 1:200



ALÇADO DO EDIFÍCIO DE HABITAÇÃO
Escala 1:500

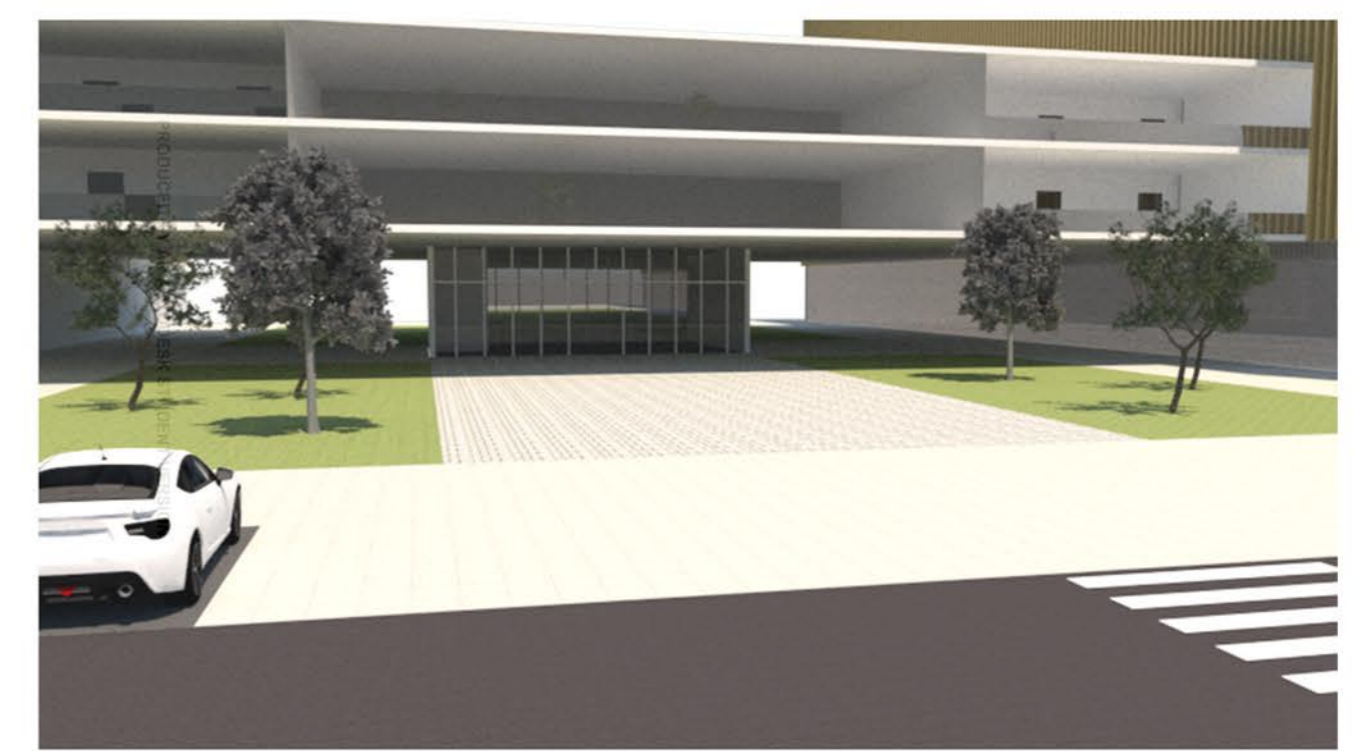
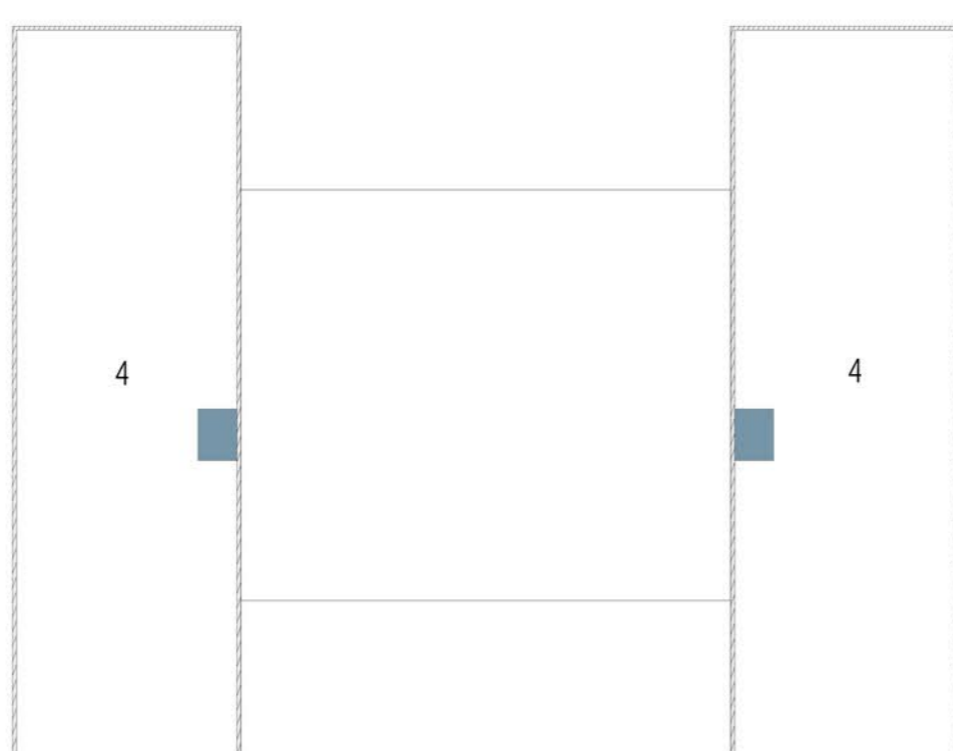
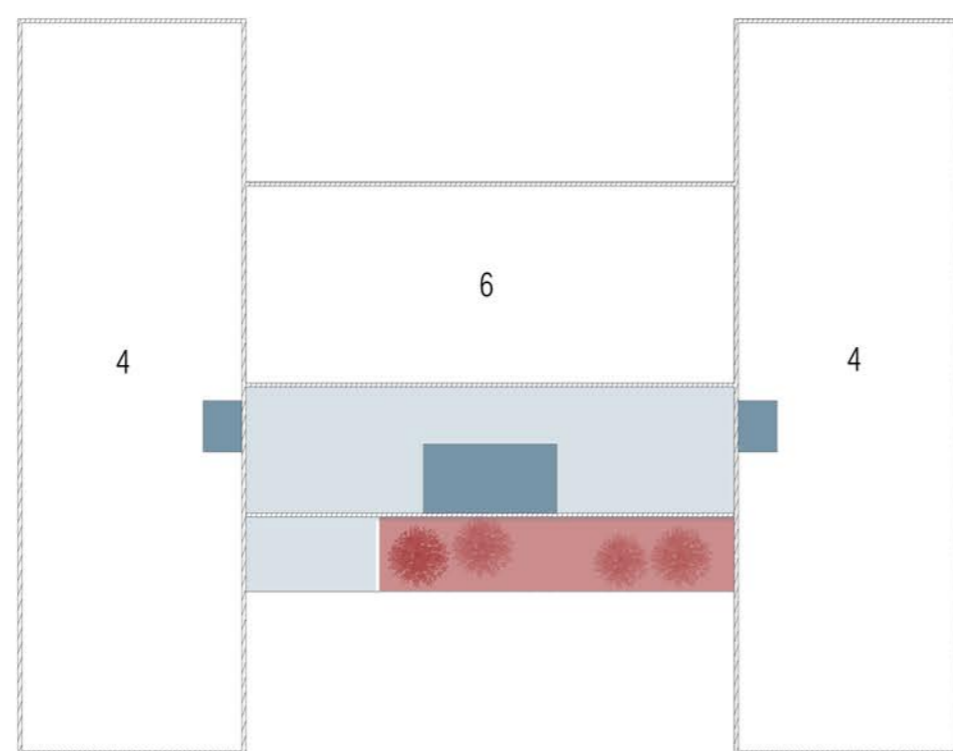
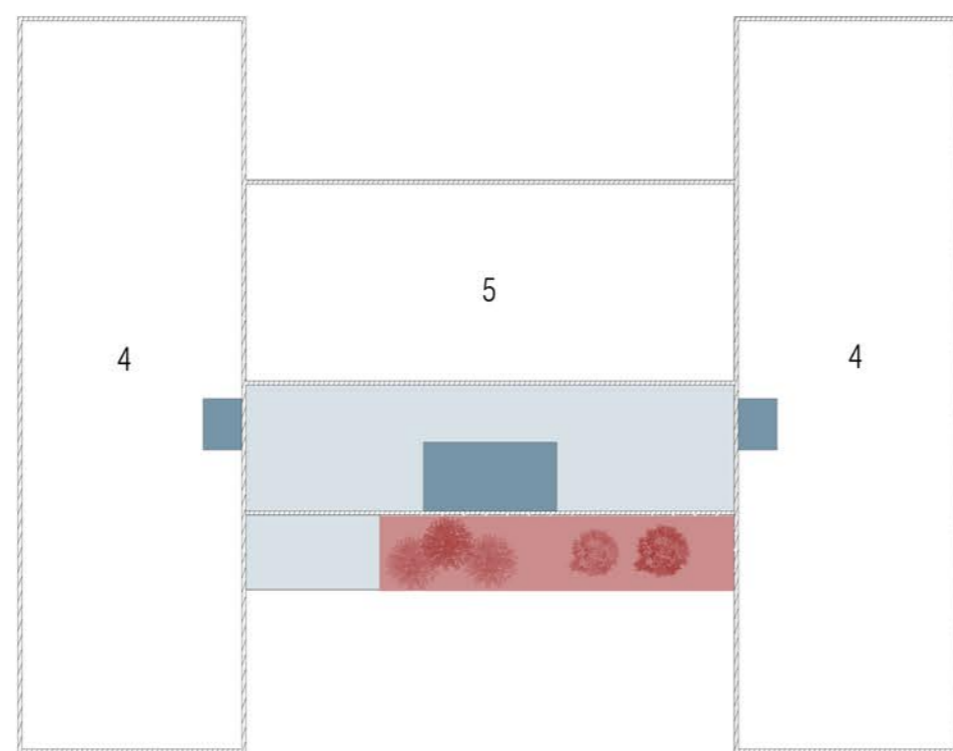
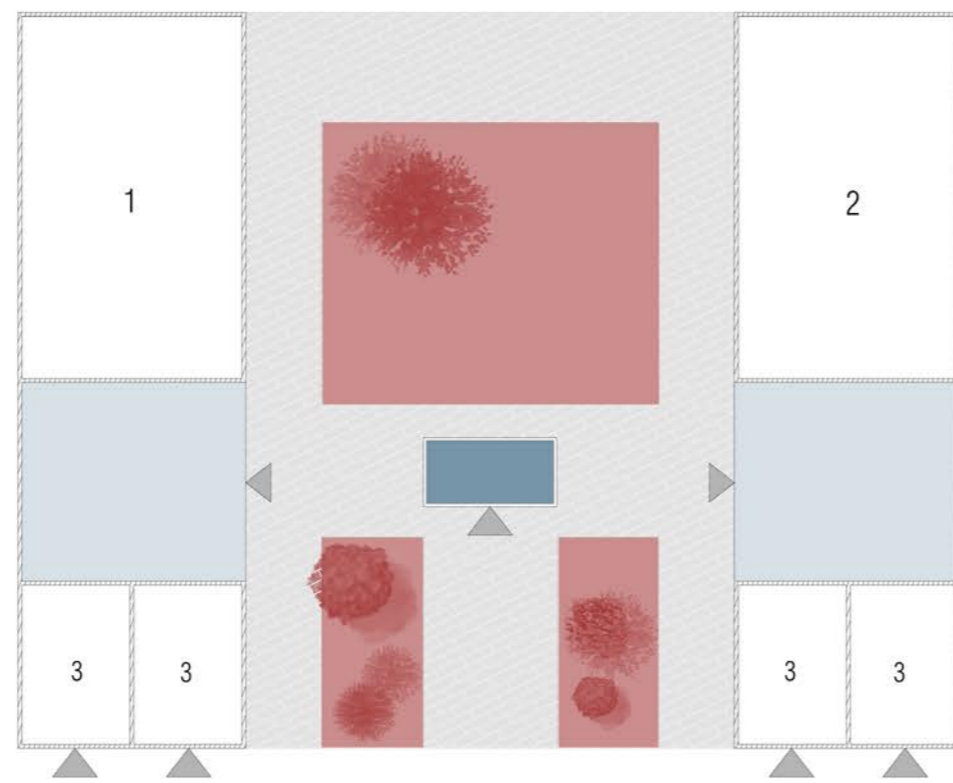


Edifício da CMA

CAPACIDADE PARA: 2030 postos de trabalho

- 1 AUDITÓRIO
- 2 BIBLIOTECA
- 3 COMÉRCIO
- 4 SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS
- 5 GABINETES DE GESTÃO
- 6 BAR/REFEITÓRIO

Espaços verdes ■
 Acessos ■
 Áreas comuns ■

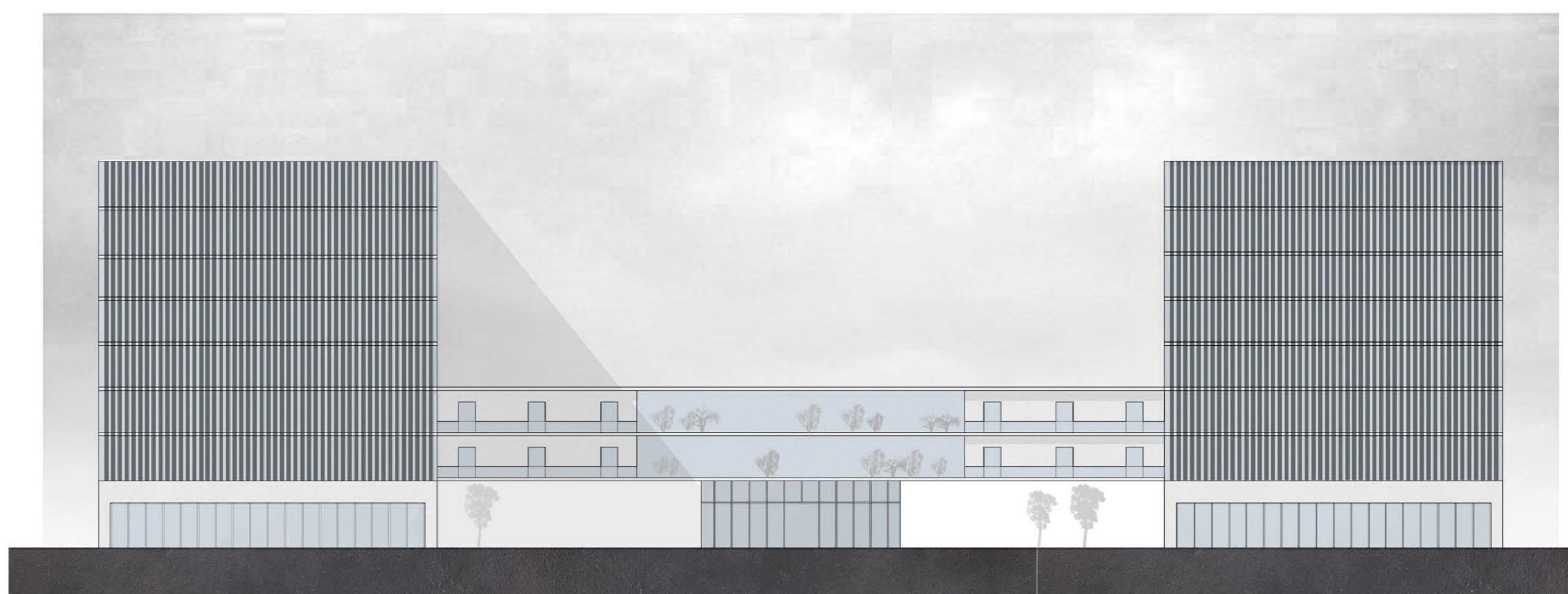


ESQUEMA FUNCIONAL DO EDIFÍCIO DA CMA PROPOSTO

Escala 1:1000

ALÇADO DA CMA PROPOSTO

Escala 1:500



MAPA DE ÁREAS PROPOSTA

Lote Id (n.º)	Estrutura Edificada				
	Área total de Construção		Número de Pisos (média)		
	acima solo	abaixo solo	acima solo	abaixo solo	
Estrutura Edificada	m2	m2	pisos	pisos	
L1	739	3 695	739	5	1
L2	776	3 880	776	5	1
L3	487	2 435	487	5	1
L4	275	1 375	275	5	1
L5	671	3 355	671	5	1
L6	275	1 375	275	5	1
L7	671	3 355	671	5	1
L8	275	1 375	275	5	1
L9	671	3 355	671	5	1
L10	275	1 375	275	5	1
L11	671	3 355	671	5	1
L12	275	1 375	275	5	1
L13	671	3 355	671	5	1
L14	275	1 375	275	5	1
L15	275	1 375	275	5	1
L16	671	3 355	671	5	1
L17	275	1 375	275	5	1
L18	671	3 355	671	5	1
L19	275	1 375	275	5	1
L20	671	3 355	671	5	1
L21	275	1 375	275	5	1
L22	671	3 355	671	5	1
L23	275	1 375	275	5	1
L24	671	3 355	671	5	1
L25	275	1 375	275	5	1
L26	671	3 355	671	5	1
L27	275	1 375	275	5	1
L28	671	3 355	671	5	1
L29	275	1 375	275	5	1
L30	671	3 355	671	5	1
L31	275	1 375	275	5	1
L32	671	3 355	671	5	1
L33	275	1 375	275	5	1
L34	671	3 355	671	5	1
L35	275	1 375	275	5	1
L36	671	3 355	671	5	1
L37	275	1 375	275	5	1
L38	671	3 355	671	5	1
L39	275	1 375	275	5	1
L40	671	3 355	671	5	1
L41	275	1 375	275	5	1
L42	671	3 355	671	5	1
L43	275	1 375	275	5	1
L44	671	3 355	671	5	1
L45	275	1 375	275	5	1
L46	671	3 355	671	5	1
L47	275	1 375	275	5	1
L48	671	3 355	671	5	1
L49	275	1 375	275	5	1
L50	3 888	27 216	3 888	7	1
L51	3 888	27 216	3 888	7	1
L52	3 888	27 216	3 888	7	1
L53	3 888	27 216	3 888	7	1
L54	3 888	27 216	3 888	7	1
L55	3 888	27 216	3 888	7	1
L56	3 888	27 216	3 888	7	1
L60	472	2 360	472	5	1
L61	472	2 360	472	5	1
L62	472	2 360	472	5	1
L63	472	2 360	472	5	1
L64	169	845	169	5	1
L65	169	845	169	5	1
L66	169	845	169	5	1
L67	169	845	169	5	1
L68	169	845	169	5	1
L69	169	845	169	5	1
L70	169	845	169	5	1
L71	169	845	169	5	1
L72	169	845	169	5	1
L73	169	845	169	5	1
L74	169	845	169	5	1
Sub-lot	54 327	326 067	54 327		
L57	8 220	49 320	8 220	6	1
L58	1 600	1 600	0	1	0
L59	8 500	17 000	0	2	1
L75	3 588	1 532	0	2	0
Totais Dominio	21 908	69 452	91 360	na	na
Totais	76 235	395 519	0	na	na

395 519
ÁREA DE CONSTRUÇÃO
TOTAL (acima e abaixo do solo)

FASEAMENTO

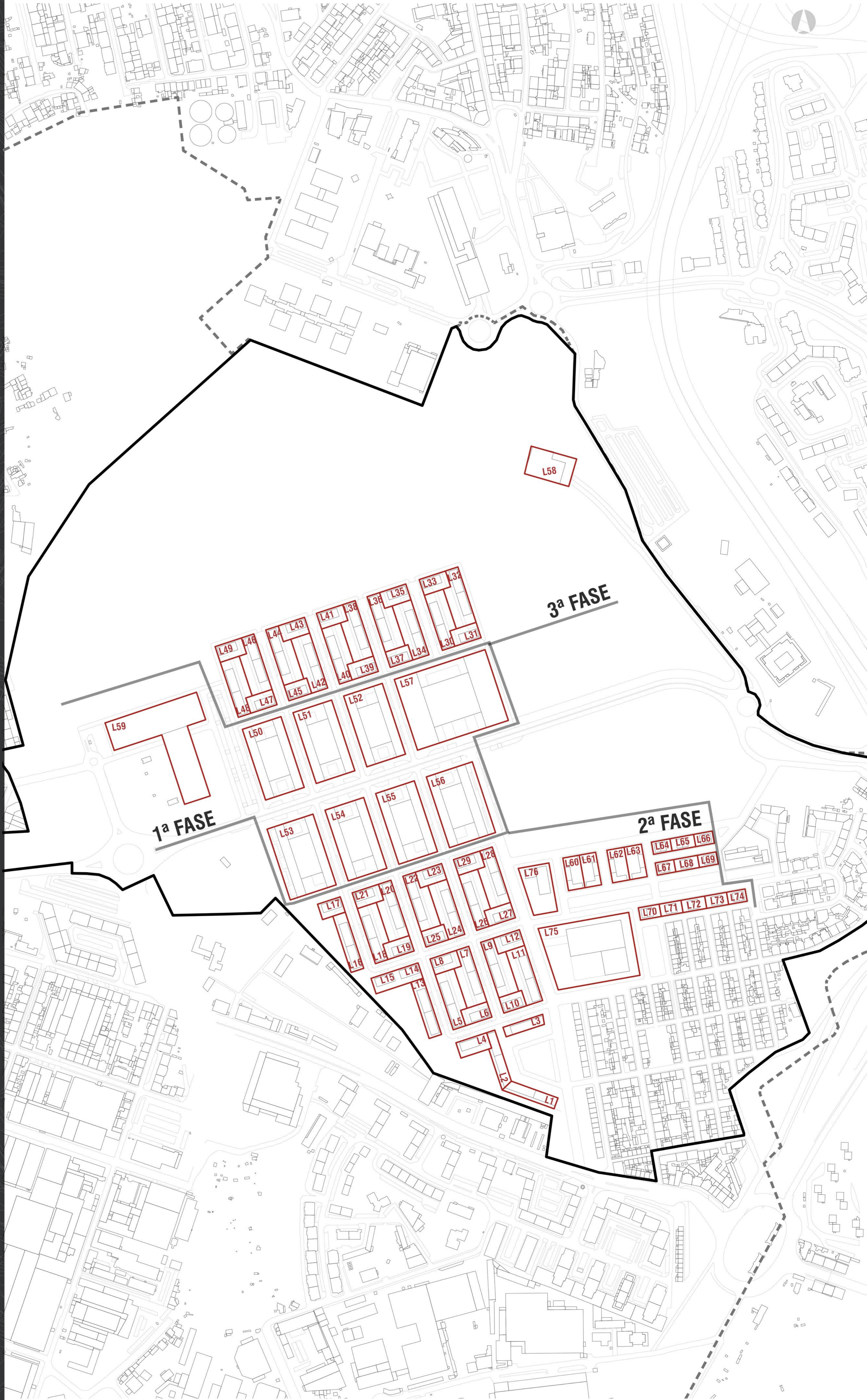
	1ª FASE	2ª FASE	3ª FASE
Área total do lote	250192	340500	164143
Área permeável	22422	252245	115906
Área de Implantação	43936	17651	14648
Área total de construção (acima e abaixo do solo)	292268	104256	59892

IMPLEMENTAÇÃO

Início da 1ª Fase por parte da CMA em conjunto com o setor privado

PLANTA DE LOTEAMENTO DA PROPOSTA

Escala 1:2500





Lisboa, Novembro 2021