



FACULDADE DE ARQUITETURA
UNIVERSIDADE DE LISBOA

ARTICULAÇÃO URBANA

Reurbanizar Mafra através do espaço público

Joana Filipa Lopes Pereira

Projeto Final de Mestrado para obtenção de grau de Mestre em Arquitetura,
especialização em Urbanismo

Orientação Científica: Professor Doutor Francisco Manuel Serdoura

Professor Doutor José Luís Crespo

Presidente do Júri: Professora Doutora Maria da Graça dos Santos Antunes
Moreira

Vogal: Professora Doutora Carla Sofia Alexandrino Pereira Morgado

Lisboa, FA ULisboa, Julho, 2018

RESUMO

A cidade está em permanente evolução e, este processo, tem como resultado um grande número e uma diversidade de intervenções expressas por projetos e planos em tempos diferentes.

Um dos problemas do crescimento urbano é o espaço residual e a sua falta de ligação com as áreas envolventes, contribuindo para a fragmentação da estrutura urbana, que deve estar articulada e interligada, proporcionando continuidade dos espaços, através do espaço público, ao contrário de gerar vazios e descontinuidades urbanas.

Com este crescimento que se observa atualmente, a estrutura passa a ser lida como um agregado de elementos que não têm ligação entre si, levando a uma falta de continuidade que deveria estar presente quando o território se apresenta consolidado.

É com a intenção de criar lógicas de conexão entre espaços na Vila de Mafra, que se propõe este trabalho, procurando coser uma malha urbana desarticulada, através de uma rede de espaços públicos que permitam tirar proveito das qualidades paisagísticas e naturais que o lugar tem para oferecer.

Palavras-Chave:

Reurbanizar; Articular; Espaço público; Dispersão Urbana; Mafra; Periurbano.

ABSTRACT

The city is in constant evolution. This continuous process results in a large number of diverse interventions as expressed through the varying projects and plans that are continually developed and implemented.

One of the most evident problems of urban growth concerns the residual space and its lack of connection with the surrounding areas. This contributes to the fragmentation of the urban structure, which must be interconnected through public space to provide a continuity of spaces, as opposed to generating voids and urban discontinuities.

With the growth that is currently observed, this urban structure now reads as an aggregate of individual elements that are not fundamentally connected, leading to a lack of continuity that should be present within a consolidated city.

From this, the project aims to establish a network of logical connections between spaces in the village of Mafra; To sew a disjointed urban fabric whilst creating a network of public spaces that recognise and enhance the landscape and natural qualities inherent within the city.

Keywords:

Redevelopment; Articulate; Public space; Urban Sprawl; Mafra; Periurban.

Aos meus pais.

AGRADECIMENTOS

Aos meus orientadores, Professor Francisco Serdoura e Professor José Luís Crespo, pela partilha e paciência neste processo.

Aos meus pais por fazerem, desde sempre, tudo por mim.

Ao meu irmão, por sempre acreditar e motivar a fazer melhor.

Ao Luís, por toda a compreensão e apoio incondicional, durante os últimos anos.

A todos os amigos que fiz durante este percurso, pela amizade e companheirismo e pelo contributo para chegar até aqui.

ÍNDICE

RESUMO	i
<i>ABSTRACT</i>	iii
AGRADECIMENTOS	vii
ÍNDICE	ix
ÍNDICE DE FIGURAS	xi
ÍNDICE DE TABELAS	xiv
LISTA DE SIGLAS E ACRÓNIMOS	xv
1. INTRODUÇÃO	1
1.1. ENQUADRAMENTO E JUSTIFICAÇÃO	2
1.2. QUESTÕES E OBJETIVOS	3
1.3. METODOLOGIA	4
1.4. ESTRUTURA DO TRABALHO	5
2. O DESENVOLVIMENTO URBANO E O ESPAÇO PÚBLICO	7
2.1. DESENVOLVIMENTO URBANO: DO CRESCIMENTO À DISPERSÃO	8
2.2. O ESPAÇO PÚBLICO	16
2.3. OPORTUNIDADE DE GERAR ESPAÇO PÚBLICO:	27
2.4. SÍNTESE	43
3. CASO DE ESTUDO: MAFRA	45
3.1. ENQUADRAMENTO E EVOLUÇÃO	46
3.2. ATUALIDADE: CARACTERIZAÇÃO DA VILA DE MAFRA	54
4. ARTICULAÇÃO URBANA: PROPOSTA E PROJETO URBANO	65
4.1. ÁREA DE INTERVENÇÃO	66

4.2. ESTRATÉGIA E PROPOSTA URBANA	70
4.3. O PARQUE	84
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	93
BIBLIOGRAFIA	97
ANEXOS	

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Inserção de novas lógicas – sucessão de peças que não encaixam. Fonte: PORTAS (2011, p.168)	8
Figura 2 - Coroas Periurbanas. Fonte: Bryant; Russwurm (1982, p.325)	11
Figura 3 - Desequilíbrio nas cidades. Fonte: Campos Filho (1999, p.102)	12
Figura 4 - Urban Sprawl. Fonte: Autor Desconhecido. Disponível em: http://thecontextofthings.com/2014/06/04/urban-sprawl-from-2000-to-2010-in-america/	14
Figura 5 - Fatores que influenciam um bom lugar. Fonte: Project for Public Spaces, disponível em: https://www.pps.org	22
Figura 6 - Representação gráfica da ligação entre a qualidade de ambientes externos e atividades ao ar livre. Fonte: GEHL (2014, p.21)	29
Figura 7 - Desenho Tridimensional do Master Plan. Fonte: Archdaily, disponível em: https://www.archdaily.com/369852/madla-revheim-masterplan-proposal-mvrdv-space-groug	35
Figura 8 - Esquema da área verde. Fonte: Archdaily, disponível em: https://www.archdaily.com/369852/madla-revheim-masterplan-proposal-mvrdv-space-group	35
Figura 9 - Esquema da área urbana. Fonte: Archdaily, disponível em: https://www.archdaily.com/369852/madla-revheim-masterplan-proposal-mvrdv-space-group	35
Figura 10 - Desenho do Plano da Área Central do Cacém. Fonte: Risco (2008), disponível em: https://www.risco.org/projects/area-central-do-cacem_17	37
Figura 11 - Esquemas de Espaço Público. Fonte: Risco (2008), disponível em: https://www.risco.org/projects/area-central-do-cacem_17	37

Figura 12 - Fotografia do Parque Linear. Fonte: Risco (2008), disponível em: https://www.risco.org/projects/area-central-do-cacem_17	37
Figura 13 - Fotografia aérea do Parque dos Poetas. Fonte: Google Maps, disponível em: https://www.google.com/maps/@38.6986861,-9.3024599,1504m/data=!3m1!1e3	39
Figura 14 - Exemplo de "ilha" no Parque dos Poetas. Fonte: CM Oeiras, disponível em: http://parquedospoetas.cm-oeiras.pt/	39
Figura 15 - Planta do Parque do Ribeiro do Matadouro. Fonte: Oh!Land Studio, disponível em: https://www.ohland.pt/parque-ribeiro-matadouro	41
Figura 16 - Secções do Parque do Ribeiro do Matadouro. Fonte: Oh!Land Studio, disponível em: https://www.ohland.pt/parque-ribeiro-matadouro	41
Figura 17 - Peças Origami. Fonte: Oh!Land Studio, disponível em: https://www.ohland.pt/parque-ribeiro-matadouro	41
Figura 18 - Divisão do Concelho de Mafra por Freguesias. Fonte: CM Mafra, disponível em: http://www.cm-mafra.pt/pt/municipio/urbanismo/geomafra-sig-municipal	46
Figura 19 - Carta de Núcleos Urbanos. Fonte: Autora	48
Figura 20 - Carta Morfológica. Fonte: Autora	48
Figura 21 - Carta de Declives. Fonte: Autora	48
Figura 22 - Reconstituição do Castelo da Vila Velha. Fonte: CMM (2015), disponível em: http://arquivo.cm-mafra.pt/details?id=162731&ht=castelo	50
Figura 23 - Aquarela de 1810. Fonte: Restos de Coleção, disponível em: http://restosdecoleccion.blogspot.com/2013/05/palacio-nacional-de-mafra.html	52
Figura 24 - Planta da Parte da Vila de Mafra situada no terreno pertencente à Casa Real, levantada por José António de Abreu, vogal secretário da Comissão do Tombo dos Bens da Coroa, em	

agosto de 1851. Fonte: CMM, disponível em: http://arquivo.cm-mafra.pt/catalog	53
Figura 25 - Limite da Área de Estudo. Fonte: Autora	54
Figura 26 - Planta análise da Habitação. Fonte: Autora	56
Figura 27 - Planta análise de Equipamentos. Fonte: Autora	56
Figura 28 - Palácio dos Marqueses de Ponte de Lima. Fonte: CM Mafra, disponível em: http://www.cm-mafra.pt/pt/turismo/universidade-dos-valores	58
Figura 29 - Complexo Cultural da Quinta da Raposa. Fonte: CM Mafra disponível em: http://www.cm-mafra.pt/pt/municipio/cultura/complexo-cultural-quinta-da-raposa	58
Figura 30 - Palácio nacional de Mafra. Fonte: http://www.cm-mafra.pt/pt/turismo/palacio-nacional-de-mafra-historia	58
Figura 31 - Museu Municipal Raúl de Almeida. Fonte: CM Mafra disponível em: http://www.cm-mafra.pt/pt/municipio/cultura/museu-municipal-prof-raul-de-almeida	58
Figura 32 - Jardim do Cerco. Fonte: Autora	59
Figura 33 - Jardim do Cerco. Fonte: Autora	59
Figura 34 - Casa de Frescos do Parque Desportivo de Mafra. Fonte: Autora	60
Figura 35 - Parque Desportivo de Mafra. Fonte: Autora	60
Figura 36 - Limite da Área de Reabilitação Urbana de mafra. Fonte: CM Mafra, disponível em: http://www.cm-mafra.pt/pt/municipio/urbanismo/area-de-reabilitacao-urbana-do-acesso-sul-da-vila-de-mafra	61
Figura 37 - Limite da Área de Intervenção. Fonte: Autora	66
Figura 38 - Carta de Ordenamento de classificação e qualificação do solo. Fonte: CM Mafra, disponível em: http://www.cm-mafra.pt/pt/municipio/urbanismo/plano-diretor-municipal	68
Figura 39 - Planta de Estratégia para a Área de Intervenção. Fonte: Autora	70
Figura 40 - Planta da Proposta. Fonte: Autora	73

Figura 41 - Divisão das Unidades de Execução. Fonte: Autora	74
Figura 42 - Cadastro existente. Fonte: Autora	75
Figura 43 - Cadastro Proposto. Fonte: Autora	75
Figura 44 - Vias existentes e propostas. Fonte: Autora	76
Figura 45 - Habitação Unifamiliar. Fonte: Autora	80
Figura 46 - Limite do Parque. Fonte: Autora	84
Figura 47 - Praça do Parque. Fonte: Autora	88
Figura 48 - Planta dos Equipamentos do Parque. Fonte: Autora	90

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Tipologias de Espaço Público	23
Tabela 2 - Evolução da população no Concelho de Mafra entre 1991 e 2014	47
Tabela 3 - Densidade populacional de Mafra e Concelhos limítrofes (hab/Km ²).	49

LISTA DE SIGLAS E ACRÓNIMOS

AML - Área Metropolitana de Lisboa

ARU - Área de Reabilitação Urbana

ATL - Atividades Tempos Livres

CMM - Câmara Municipal de Mafra

EEM – Estrutura Ecológica Municipal

JFM – Junta de Freguesia de Mafra

PDM - Plano Diretor Municipal

RMEU - Regulamento Municipal de Edificação e Urbanização

SUOPG - Sub Unidade Operativa de Planeamento e Gestão

UE – Unidade de Execução

UOPG - Unidade Operativa de Planeamento e Gestão

1. INTRODUÇÃO

1.1. ENQUADRAMENTO E JUSTIFICAÇÃO

Com o presente trabalho procura-se compreender as descontinuidades e os vazios existentes na Vila de Mafra, a sua origem e as suas consequências e que importância podem ter no desenho urbano. Apesar da vila estar inserida num concelho predominantemente rural, têm vindo a verificar-se grandes mudanças nos seus núcleos urbanos, levando a uma série de espaços desconectados.

É importante a identificação e o potencial das descontinuidades e entender as suas características e vivências, para que se consiga implementar uma lógica na reconversão destes espaços, cosendo tecidos urbanos ao mesmo tempo que se possa promover uma proposta de recuperação da vila, apoiando e incentivando um processo de regeneração urbana.

Nos últimos 20 anos, observou-se uma grande expansão das periferias do núcleo urbano de Mafra, tendo tido como principal causador a construção da autoestrada A21, possibilitando um fácil acesso à capital, conseqüentemente deu-se início a uma dinâmica construtiva e um crescimento demográfico muito elevado, este crescimento conduziu a uma barreira entre o “novo e o velho”, demonstrando assim uma fraca ligação com as áreas urbanas consolidadas. A expansão a partir do centro histórico na envolvente do Palácio Nacional de Mafra, a criação de periferias e novas ligações entre os aglomerados urbanos, foram estratégias operativas que tentaram solucionar o modo de ocupação e funcionamento do território, no entanto, devido à escala da implementação e ao aumento demográfico e construtivo, vários lugares da vila foram perdendo o seu significado e a sua relação com a estrutura envolvente. O desenvolvimento de novas urbanizações afastadas do centro da vila, levou à existência de lugares vazios e degradados.

Estes espaços são uma consequência direta da expansão do território e, fazendo parte da estrutura urbana, são lugares suscetíveis para intervenções geradoras de oportunidades, podendo desempenhar um papel importante na organização, desenho e qualificação dos espaços, através de espaços públicos.

Torna-se então necessário intervir nestas áreas e definir meios e medidas que estimulem a sua integração, permitindo que o edificado e os espaços públicos adquiram uma função adequada às necessidades presentes do núcleo urbano em que se inserem, contrariando a dispersão existente, provocada também pelo abandono e negligência do espaço público.

1.2. QUESTÕES E OBJETIVOS

Como objetivo principal, propomos a criação de uma proposta urbana de requalificação, integração e consolidação da área de intervenção, onde se pretende que o espaço residual possa contribuir para uma lógica urbana, que se adeque à sua envolvente, sendo tratado como um todo, para que exista um equilíbrio entre todas as suas áreas e funções.

A área de intervenção integra um dos vazios e discontinuidades existentes na vila, propõem-se então estudar as suas potencialidades e de que forma estas poderão funcionar como motor estruturante da sua envolvente.

As questões de trabalho surgem como uma consequência dos objetivos propostos. A definição de limites do desenho e do espaço público e a identificação das discontinuidades e vazios são fatores de grande importância, em que, a existência destes vazios urbanos é

um fator que denuncia, à partida, uma falha do sistema urbano, impedindo o seu bom funcionamento.

Alguns destes vazios estão a ser objeto de requalificação através de uma intervenção de reabilitação urbana, mas estão a ser vistos e tratados como espaços independentes ou como partes determinantes de um todo?

É necessário entender como será possível estabelecer os limites necessários ao bom funcionamento dos elementos envolventes e pré-existentes com o próprio desenho do espaço público. Partindo destas temáticas levantam-se as seguintes questões:

- Qual o impacte destes vazios e descontinuidades na estrutura urbana?
- Que descontinuidades são estas e de que maneira podem ser parte integrante do desenho de espaço público?
- Poderá o espaço público funcionar como principal fator estruturante no meio urbano?

1.3. METODOLOGIA

O trabalho conta com várias etapas de análise, importantes para o seu desenvolvimento e delineamento.

Inicialmente, deu-se início à investigação e observação do território de estudo - a Vila de Mafra. A observação direta foi uma técnica fundamental de análise.

De seguida, foi necessária uma pesquisa sobre os conceitos básicos que suportam o tema do trabalho, passando por uma recolha documental e uma revisão bibliográfica, que é a base da investigação

teórica. Esta recolha foi uma parte fundamental e relevante para assinalar e analisar os projetos de referência com importância para o caso de estudo e para o projeto objeto deste trabalho.

Foi essencial desenvolver uma análise do território, a sua evolução e a atualidade, de maneira a entender as dinâmicas da zona, a sua contextualização e história. Este processo contém uma análise histórica, dos espaços públicos e dos equipamentos existentes, dos instrumentos de gestão territorial (planos, projetos e programas com incidência no tema do trabalho e na área do caso de estudo) e um diagnóstico SWOT, todos relevantes para a compreensão do estado atual e dos antecedentes históricos do lugar, imprescindíveis para a abordagem projetual.

A observação direta foi um dos mecanismos frequentemente usados, fundamental para perceber quais as vivências, ao mesmo tempo que se recorreu a vários levantamentos e registos, nomeadamente fotográficos e desenhos do local.

Posteriormente, foi realizada uma estratégia urbana, derivada dos elementos anteriormente estudados, dando resposta aos principais objetivos do trabalho.

Após a fase da estratégia urbana, foi definida uma área menor, de forma a ser trabalhada mais pormenorizadamente.

1.4. ESTRUTURA DO TRABALHO

O presente Projeto Final de Mestrado é composto por 5 capítulos, estando os mesmos dispostos da seguinte forma:

Capítulo 1 – Introdução, onde se faz uma abordagem global do trabalho referindo a sua estrutura e organização, os objetivos, a metodologia utilizada, e uma breve contextualização do caso de estudo.

Capítulo 2 – Enquadramento teórico, onde são desenvolvidos os conceitos que constituem o trabalho. De acordo com a problemática, foi estudado o desenvolvimento da cidade e as suas transformações num passado recente e de que forma estas influenciam o aparecimento de vazios e de espaços urbanos dispersos e fragmentados. De seguida foi desenvolvido o tema do espaço público e de que forma este configura os espaços das cidades e as suas vivências. São também explorados diversos conceitos e estratégias de intervenção neste tipo de espaços, analisando projetos de referência onde o estabelecimento dos conceitos descritos levou a propostas ou intervenções bem-sucedidas.

Capítulo 3 – Caso de Estudo: Mafra, foi realizada uma caracterização da área de estudo, começando por uma contextualização da Vila de Mafra no concelho e na AML, sendo depois descrita a sua evolução histórica, uma análise demográfica, caracterização dos espaços públicos e condições de mobilidade e acessibilidades e ainda uma descrição do património existente, contribuindo para a elaboração de um diagnóstico SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Treaths*), onde são descritas as potencialidades e fraquezas da vila.

Capítulo 4 – Proposta de Intervenção Urbana, foi proposta uma estratégia à escala da vila e depois escolhida uma área de intervenção na qual se aplicaram os conceitos estudados.

Capítulo 5 – Considerações Finais, onde foi feita uma análise sobre o trabalho desenvolvido relacionando-o com os objetivos estabelecidos inicialmente.

2. O DESENVOLVIMENTO URBANO E O ESPAÇO PÚBLICO

2.1. DESENVOLVIMENTO URBANO: DO CRESCIMENTO À DISPERSÃO

OS SUBÚRBIOS E AS PERIFERIAS: PROCESSOS E CARATERÍSTICAS

Com a chegada da Revolução Industrial as cidades europeias sofreram uma “*explosão urbana*” (CARVALHO, 2003, p.33), marcando uma diferença no espaço onde nos movemos, e o seu desenvolvimento lento e gradual, foi substituído por uma velocidade cada vez maior, suportada pelos desenvolvimentos sociais, culturais, políticos e económicos. Com este desenvolvimento a localização habitacional e industrial sofreram uma alteração, onde a maioria da população que vivia e trabalhava no campo, procurou viver no centro das grandes cidades, onde estavam concentradas as novas áreas industriais, numa procura de novas oportunidades e melhores condições de vida (LAMAS, 1993).

Estas mudanças provocaram também alterações no território, começando a existir um rompimento com as tradicionais ideias medievais e barrocas de cidade. A concentração da mão-de-obra nos locais de maior acessibilidade levou a uma relação direta entre o processo de urbanização e o processo de industrialização (LAMAS, 1993). A cidade começa assim a ser corrompida pelos meios de produção e transportes, ao mesmo tempo em que começam a aparecer novas funções urbanas (CHOAY, 2000).

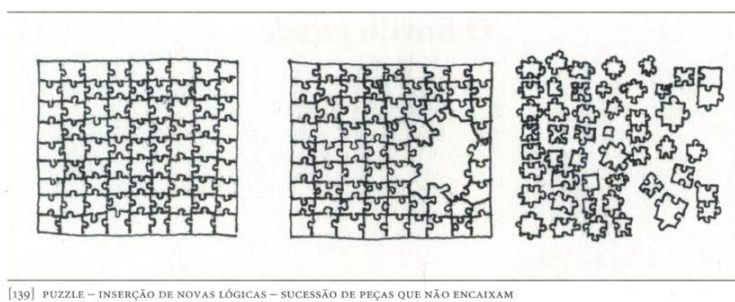


Figura 1 - Inserção de novas lógicas – sucessão de peças que não encaixam.

[139] PUZZLE – INSERÇÃO DE NOVAS LÓGICAS – SUCESSÃO DE PEÇAS QUE NÃO ENCAIXAM

Com o crescimento populacional, começou também a desenvolver-se um crescimento na construção da habitação excessiva e precária, localizada nas proximidades das zonas industriais e, mais tarde, nas suas periferias, sem sofrer qualquer planeamento urbanístico. Este desenvolvimento levou a um processo de segmentação social e espacial, criando novas tipologias de organização urbana, resultando numa alteração do território e no seu planeamento, dando *"...origem a múltiplas perspectivas que remetem para espaços e áreas territoriais distintos"* (ALBERGARIA, 1999, p.3).

As transformações derivadas deste desenvolvimento ocorreram devido à sobreposição de três tipos morfológicos de crescimento que redefinem os limites das cidades: *"(...) três tipos morfológicos de crescimento: a suburbanização (dilatação progressiva das coroas externas e ramificação tradicional dos sistemas urbanos, com redução tendencial dos núcleos centrais), a difusão reticular (tecidos mistos residenciais e produtivos - industriais, terciários, agroindustriais, turísticos por força de uma descentralização metropolitana de raio alargado) e a rurbanização (crescimento a partir de estruturas rurais pré-existent)"* (PEREIRA, 2004, p.131).

Apesar da semelhança entre os três processos, existe uma diferença sentida nos ritmos de crescimento económico, nas condições de mobilidade e também nas matrizes territoriais, criando assim diferentes realidades urbanas. No entanto, estes processos caracterizam-se pela fragmentação e dispersão dos espaços, onde existem diferentes usos.

A suburbanização é caracterizada pela saída da habitação e da indústria, do centro da cidade para a sua envolvente rural, além dos limites urbanos. Na sua origem poderá estar a implantação de unidades industriais, estabelecimentos de cariz terciário ou a deslocação e afastamento do núcleo central por parte de classes menos favorecidas, mas, qualquer que seja a razão que leva à criação

destes novos espaços, há circunstâncias que sobressaem, como o menor custo imobiliário, a mais baixa qualidade da habitação, menor quantidade de infraestruturas e equipamentos. São espaços providos de características urbanas, que traduzem um modelo concentrado de expansão urbana, onde o rural quase desaparece. O suburbano pode assim ser caracterizado como o urbano de menor qualidade, onde as mudanças acontecem de forma rápida, e onde existe um crescimento residencial periférico à cidade, não sendo este acompanhado da criação de postos de trabalho, e é bastante apoiado por transportes coletivos (PEREIRA, 2004).

A difusão reticular ou periurbana é o reflexo de um avanço do urbano sobre o rural, do alongamento das deslocações urbanas e dos fenómenos das migrações pendulares diárias, onde passa a existir uma mistura confusa de atividades e de uso do solo típicas do campo, sucedendo uma alteração do espaço para um desenvolvimento descontínuo. Como na suburbanização, que passa pela integração de elementos de natureza urbana dela cada vez mais afastados, surgindo em territórios mais marginais, localizados no espaço rural periférico (GRAÇA, 2006). Se a extensão urbana das cidades, de forma contínua e densificada, que gera os subúrbios, é favorecida pelos transportes coletivos (maioritariamente o ferroviário), então a expansão das áreas periurbanas está ligada ao uso do automóvel e ao surgimento de transportes coletivos mais rápidos. Os espaços periurbanos são caracterizados pelas discontinuidades encontradas nos espaços construídos, pelo forte dinamismo nos usos do solo, pelas densidades médias de ocupação e pelas dependências face à cidade, é um modelo de extensão territorial cuja discontinuidade espacial contraria a definição de cidade tradicional, onde estão presentes fortes mobilidades pendulares diárias, com transportes rápidos e boas acessibilidades, conduzindo a elevadas taxas de motorização e à necessidade de melhorar e criar novos traçados viários, exclusivos para os automóveis, onde não se misturam veículos

e pessoas, criando barreiras a qualquer vivência pedonal (CARVALHO, 2003). Os sinais de espaços rurais prevalecem nos espaços periurbanos, ao mesmo tempo que a afirmação do urbano vai aumentando, apresentando uma nova fase do crescimento urbano em que a cidade ultrapassa os seus limites, embora as suas características sejam menos evidentes nos aspetos de cidade contínua e espacialmente coerente.

A rurbanização é um processo normalmente associado à saída da população do centro da cidade para as zonas rurais, tendo ganho alguma importância na última década. É um processo que incentiva a mudanças de uso do solo, alterando a normal configuração dos espaços até hoje conhecida (MATEUS, 2011).

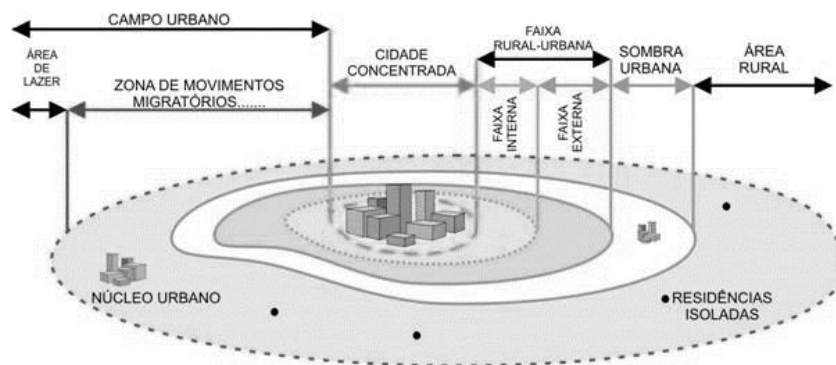


Figura 2 - Coroas Periurbanas

Apesar de estes espaços conduzirem ao “*desenvolvimento de novas relações entre cidade e região, entre centro e periferia, entre empresas, mais livres e mais flexíveis, relações que não são necessariamente hierárquicas nem baseadas em complementaridades de proximidade*” (SALGUEIRO, 1998, p.45), vão tornando-se cada vez mais autónomos e começam a distribuir-se de formas descontínuas, que por sua vez provocam vazios e espaços fragmentados como consequência dos seus usos e renovações.

TECIDOS DISPERSOS E FRAGMENTADOS: O PROCESSO RECENTE

“Este novo modo de entender e construir território está instalado e veio para ficar. É consequência directa de novas formas de habitar e socializar, novas lógicas de mercado e novos processos de urbanização marcados pelo aumento da mobilidade, por uma expansão urbana que não segue já a lógica da continuidade mas a da rede infra-estrutural existente e da disponibilidade de áreas por edificar, pelo comércio de massas, por novos processos de distribuição dos produtos e da informação, por novas formas de trabalho, pela alteração das estruturas sociais e familiares, pela multiplicação e sobreposição das redes relacionais e das plataformas que as suportam (físicas e virtuais), por novos modos de cada um encarar o seu papel na sociedade.”(PORTAS, 2011, p.168).

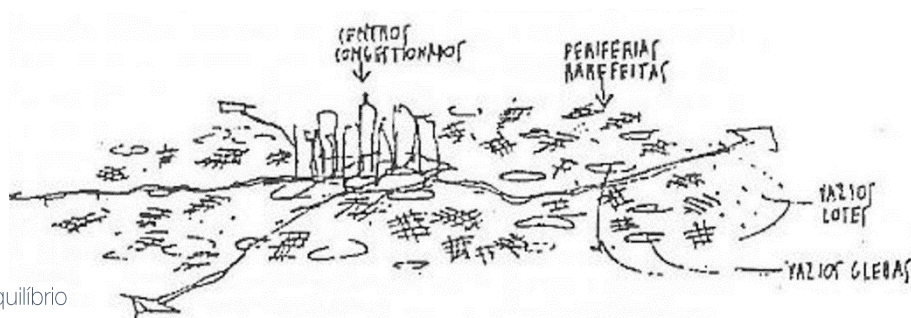


Figura 3 - Desequilíbrio nas cidades.

Quando nos referimos à cidade, esta está normalmente associada uma imagem de edificado contínuo, compacto e provido de espaços públicos que são pensados e projetados tendo em conta a sua envolvente, prevendo que exista uma ligação do edificado com o espaço público e o seu enquadramento numa estrutura (LAMAS, 1993), onde tudo o que se *“designa por cidade é homogéneo,*

regrado, compacto ou denso (PORTAS, 2011, p.163), mas, como referido anteriormente, nas mais recentes formas urbanas, esta ideia já não se encontra tão presente, os tecidos urbanos são cada vez mais fragmentados e dispersos pela área rural ou não urbana, podendo estar cheia de vazios e, em vez de se integrarem numa lógica de continuidade, criam centralidades dispersas, quando deveriam ser criadas ligações, que fossem capazes de relacionar todo o tecido urbano.

Estes espaços têm sido associados a cidades ou espaços urbanos fragmentados. Segundo Barata Salgueiro (2001), descreve um processo de recomposição social, onde existe uma perda de hegemonia do centro e a multiplicação de novas centralidades, a frequente presença de áreas mistas com habitação, comércio, serviços e lazer ou comércio e indústria, surgindo núcleos socialmente diferentes ao mesmo tempo em que cresce a *"dessolidarização do entorno próximo"* (SALGUEIRO, 2001, p.116), onde as redes e relações se realizam cada vez mais à distância, em territórios afastados uns dos outros.

Começamos a assistir a um processo de dispersão das atividades de produção, da indústria, de comércio e dos serviços, que começam a desenvolver-se fora do tecido urbano compacto, e ao mesmo tempo, vão surgindo novas centralidades onde se situa uma concentração de população, trazendo importância a esses locais, que por sua vez são conectados através de grandes infraestruturas viárias, provocando descontinuidades no território, levando a que o tecido edificado não faça referência a um lugar.

Figura 4 - Urban Sprawl



Jorge Carvalho (2003), olha para estes lugares como espaços entre o urbano e o não urbano, definindo-os como cidade alargada *“integrando a totalidade de uma cidade contínua (continuidade de edifícios, lotes e infraestruturas urbanas) e a sua ocupação periurbana mais próxima”* (CARVALHO, 2003, p.147). Dentro deste conceito descreve três realidades distintas: a cidade contínua, a cidade viária e a cidade campestre. A primeira corresponde à cidade herdada, que é compacta, e às suas sucessivas expansões que foram ganhando forma na sua envolvente. A cidade viária é caracterizada pelas infraestruturas viárias, que estruturam a cidade, muitas vezes sentidas como barreiras. Por fim a cidade campestre é uma mistura entre a cidade e o campo, que não se encontra totalmente edificada, com um misto de usos do solo entre propriedades agrícolas, florestais ou expectantes, onde poderá existir construção linear ao longo das vias.

O autor defende que se deve *“aceitar a fragmentação, quando ela existe, mas há que encontrar ou estabelecer um esqueleto que a articule, uma estrutura que a torne legível (...) Pretende-se uma cidade composta por várias partes, diferentes entre si, mas cada uma com uma identidade”* (CARVALHO, 2003, p.248).

Este esqueleto, o autor apresenta-o como uma procura pelos elementos estruturantes, como os percursos viários principais e respetivos nós, importantes locais de encontro e referência, os percursos verdes, podendo constituir corredores ecológicos que penetram e estruturam a cidade, as centralidades, devendo ser articuladas com equipamentos ou monumentos; os monumentos e as fronteiras reforçam os limites de cada parte da cidade, e defende que *“a solução mais fácil será a interrupção da construção, através de uma presença de verde. Mas poderá traduzir-se, apenas em duas morfologias que assumidamente se confrontam. De qualquer forma, há que recordar que tal fronteira constitui também cidade, pelo que deverá ser rejeitada a solução de cada parte apenas lhe virar as costas. Deverão constituir confronto, separação, mas também espaço de encontro.”* (CARVALHO, 2003, p.247).

Segundo Bruno Soares (2005), estas novas centralidades provocam debates sobre a forma da cidade, e refere que a dispersão é uma realidade incontornável e que, por isso, deverá estar presente em qualquer política de ordenamento, sendo necessário olhar para a realidade dos tecidos dispersos e fragmentados como uma oportunidade de criar cidade.

2.2. O ESPAÇO PÚBLICO

Após o desenvolvimento do tema da evolução urbana, o desenho da cidade e as suas periferias, é importante apresentar uma reflexão sobre o tema que se pretende relacionar com o anterior, que se baseia no espaço público e as configurações que o mesmo apresenta.

“O Espaço Público é o local onde as pessoas vivem grande parte do tempo. É o espaço onde circulam, seja de automóvel ou a pé, é o espaço onde se encontram, onde se sentam, onde conversam. É onde se fazem as manifestações e as procissões, as grandes festas e os funerais, é onde se expressam coletivamente as grandes alegrias e as grandes dores. Vendo bem, o espaço público é a essência da cidade e é através dela que é representada” (SALGADO, 2000, p. 9).

ARTICULAÇÃO E ADAPTAÇÕES DO ESPAÇO URBANO

Desde sempre o espaço público foi entendido como elemento e parte fundamental do desenho da cidade, constituindo a organização estrutural onde resultam várias atividades sociais, tendo como base a relação e a forma do envolvente construído, onde os diversos elementos de cada sociedade se materializam e expressam (BORJA, 2005).

Pedro Brandão (2008) define o espaço público como o espaço fundador da forma urbana, e Kevin Lynch (2009) reforça o seu carácter estruturante e hierarquizante na cidade. São as ruas, avenidas, praças, largos, praças, jardins, parques que permitem a conexão entre as diferentes partes da cidade ao mesmo tempo que proporcionam a sua experiência.

Apesar de algumas ideias formadas, o conceito de espaço público tem sido um ponto de discussão por parte de vários autores, mencionando que o tema contém vários significados e dimensões que não existem sem abranger outros temas. Desta forma, existem algumas incertezas no que diz respeito ao conceito de espaço público e espaço privado onde *“a propriedade não coincide com o uso. Os espaços de uso público nem sempre são realmente públicos e os espaços públicos nem sempre estão abertos à comunidade. (...) a ideia de um espaço aberto, contínuo, percorível, compreensível e claramente definido que corresponde literalmente ao negativo dos espaços privados e encerrados, sendo que juntos, público e privado, nos dão de imediato a forma da cidade na sua totalidade.”* (PORTAS, 2011, p.187). Exemplos deste problema são os espaços intersticiais entre edifícios, os acessos às ligações intermodais de transportes e mesmo alguns equipamentos e ainda, o facto de existir a possibilidade de limitar a acessibilidade de cidadãos ao espaço público – acabando por privatizar o espaço público livre urbano.

Ainda assim o espaço público é considerado como a parte fundamental no meio urbano, caracterizado pelos espaços de encontro, onde as relações e interações entre pessoas no seu domínio público se desenvolvem. *“A cidade, e muito particularmente o espaço público, reflete as interações sociais, as redes de poder, de dominação e a importância que a sociedade atribui à coesão social e espacial. Ela condiciona a expressão dos modos de vida (...) de conforto urbano e de manifestação de cultura (...) espelha um projeto de cidade e de sociedade sendo lugar de conflito, de conciliação ou de reparação das relações sociais.”* (GUERRA, 2007, p.238).

“Carmona define o conceito de espaço público como um corpo que partilha transações económicas, sociais e culturais, estando dividido em duas partes contrastantes: espaço de movimento e espaço social. Sendo que o primeiro reflete um movimento passageiro, com menos oportunidades para o desenvolvimento do foro social ao contrário do espaço social, que proporciona oportunidades de interação, fomentando um desenvolvimento socialmente ativo no espaço público, é considerado como um elemento urbano agregador do todo.” (DIAS COELHO, 2013, p.85).

É um espaço que tem muita influência na cidade, pois é o elemento de união, onde tudo o que compõe a cidade se encontra, onde *“a particularidade de dinâmica do tecido urbano advém da natureza dos espaços que o compõe, constituídos por uma infinidade de unidades autónomas e com interesses próprios - as parcelas - e um espaço colectivo que as estrutura - o espaço público.”* (DIAS COELHO, 2014, p.28).

Assim, podemos considerar o espaço público como o espaço por excelência da cidade, pois é a partir dele que a conhecemos e nele caminhamos e aprendemos, tratando-se do principal fator para a existência de qualquer cidade, e que define os lugares ao mesmo tempo que lhes proporciona uma identidade (INDOVINA, 2002), onde

"(...) o espaço tem capacidade para estimular tipos particulares de comportamentos" (HEITOR, 1996, p.96).

Mas, ao compararmos o espaço público na atualidade, com o existente no século XIX, conseguimos observar uma significativa diferença nas vivências, na adaptação e no uso do espaço urbano.

Este tem vindo a ser cada vez menos utilizado para fins sociais, perdendo a sua capacidade de trazer diversidade e troca de conhecimentos e costumes. Os espaços públicos eram o local da maioria das vivências e tinham um papel importante para o dia-a-dia das sociedades, que além de espaços de encontro eram utilizados como conectores, conseguindo criar uma ligação entre várias áreas.

As possibilidades de troca e socialização são agora menores, aumentando o sentimento de individualidade. Através da expansão urbana, estes espaços desenvolvem-se em volta de novos modos de transporte criando um afastamento entre a ideia de espaço público e o espaço destinado ao movimento de veículos, onde existe *"o impacto do automóvel: eliminação do espaço público útil, aumento das distâncias, barreiras, desigualdades entre quem tem e quem não tem automóvel."* (BRANDÃO e REMESAR, 2000, p.56).

Jan Gehl (2014) descreve que o espaço público deixou de ter prioridade no planeamento urbano, passando as relações dos espaços comuns das cidades para edifícios individuais, cada vez mais isolados, autossuficientes e indiferentes, sendo as pessoas cada vez mais maltratadas na cidade onde existe *"espaço limitado, obstáculos, ruído, poluição, risco de acidentes e condições geralmente vergonhosas, comuns para os habitantes, na maioria das cidades do mundo"* (GEHL, 2014, p. 3).

Passou a ser dada uma maior importância às grandes infraestruturas que conectam e facilitam os transportes de grande escala e a rua prioritária para os veículos, dividindo o espaço, onde o peão ocupa o

segundo plano e se dá início a um afastamento do pequeno comércio; as grandes zonas comerciais situadas em periferias vão ganhando prioridade, pois o automóvel facilita as deslocações. *“No séc. XX, o exponencial aumento de veículos automóveis a circular nas cidades produz acentuados desequilíbrios e conflitos urbanos, perturbando a desejável compatibilização entre as funções urbanas.”* (BRANDÃO e REMESAR, 2000, p.26). Segundo Cullen, *“enquanto as vias motorizadas são fluídas e impessoais, os caminhos para peões, insinuantes e ágeis, conferem à cidade a sua dimensão humana”* (CULLEN, 1983, p.56).

No entanto, *“(..) a mobilidade transformou-se na base das relações sociais e espaciais, fundadora de redes de apropriação do território e de sua representação. A proximidade (o próprio conceito) já não é apenas uma questão de espaço, mas de tempo. o urbano transformou-se num homem móvel, motorizado; caminhar a pé está em declínio. A sociabilidade de vizinhança está a ser substituída por outra, organizada por afinidades, dispersa num território cada vez mais vasto.”* (CARVALHO, 2003, p.35).

Perde-se assim a dimensão humana, e a ideia de conjunto da sociedade, a cidade e os seus habitantes deixam de viver como um todo, dando lugar ao individualismo na vida urbana. Estes espaços públicos, por motivos financeiros, passam a ser executados por entidades privadas, tomando como opção para o lugar, lógicas produtivistas dos espaços, que levam a uma tomada de decisões sem conhecer ou levantar preocupações sobre os tecidos urbanos em que estão inseridos. Deveria acontecer o oposto, tomando o espaço público como estruturante do todo, que ao atuar juntamente com as entidades privadas, conseguisse obter uma harmonia de todo o espaço, para que este passasse a ser visto como um só, pois *“(..) O espaço público não é o espaço residual entre o que está a ser construído e o espaço viário. Há que considerá-lo elemento ordenador do urbanismo, seja qual for a escala do projecto urbano. É o espaço*

público que pode organizar um território capaz de suportar diversos usos e funções e que tem a maior capacidade de criação de lugares. Deve ser um espaço da continuidade e da diferenciação, ordenador do bairro, articulador da cidade, estruturador da região urbana.” (BORJA e MUXÍ, 2000, p. 41).

“Menosprezar o espaço público, a sua qualidade, a sua beleza, a sua adequação aos gostos e às aspirações dos diferentes sectores da população para além da sua função específica é, simplesmente, deixar de lado as pessoas e contribuir para o avanço dos processos de exclusão.” (BRANDÃO e REMESAR, 2000, p.85).

Tudo isto levou ao *“aumento dos espaços intersticiais - não tratados entre edifícios - e ao aumento das áreas urbanas expectantes, sendo cada vez mais difícil fomentar a troca entre pessoas e espaços”* (BRANDÃO e REMESSAR, 2000, p.27). Esta sobrevalorização do transporte privado e o menosprezo pelo peão e pelo espaço público contribuiu para uma desorganização do espaço, levando à existência de uma expansão urbana descontrolada.

“A dificuldade do urbanismo contemporâneo é exatamente a da adoção de uma atitude e de uma resposta para enquadrar, corrigir ou orientar esta nova realidade, em que a mobilidade constitui o factor determinante e em que paisagem, até agora rural, terá que ser de alguma forma, enquadrada ou articulada no urbano.” (CARVALHO, 2003, p.36). O autor questiona o princípio de centralidade onde era baseada a ordem urbana, afirmando que agora existe uma hierarquia estática de objetos físicos em espaços singulares, não podendo ser ainda encontrado um modelo que consiga justificar este crescimento.

Se os espaços públicos são aqueles que permitem o passeio e o encontro, que configuram as diferentes zonas das cidades, proporcionando sentido a cada uma delas, deve ser considerado um indicador de qualidade e ao mesmo tempo um instrumento de elevado valor da política urbana, devendo ser utilizado para desenhar a cidade,

para qualificar os subúrbios, as periferias, os antigos centros urbanos e produzir novas centralidades, deve ser utilizado para recuperar os tecidos e as malhas urbanas e para valorizar as infraestruturas (BORJA e MUXÍ, 2000). E estes, para serem considerados espaços de sucesso (fig.5), devem estar repletos de vitalidade, onde a sua principal característica é a vivência das pessoas e que estas sintam que o ambiente é seguro, confortável, atrativo e acessível a todos (CARMONA *et al.*, 2003).

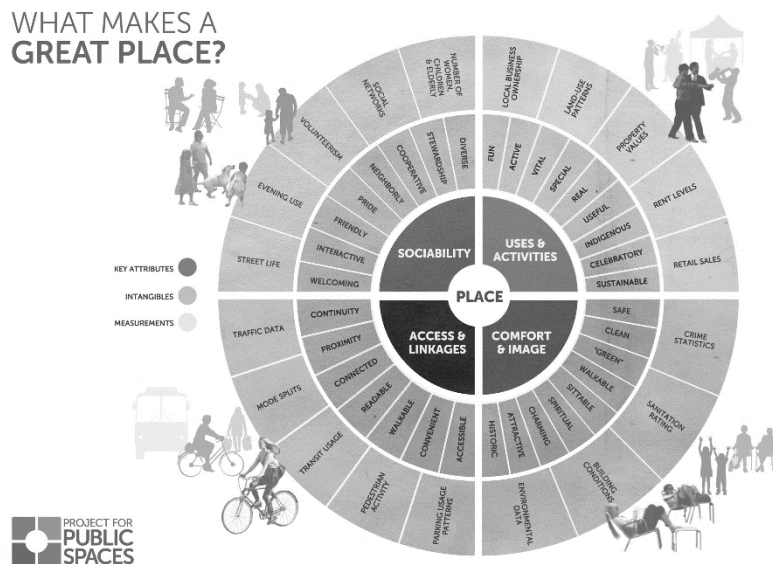


Figura 5 - Fatores que influenciam um bom lugar.

Desta forma, o espaço público deve ser entendido como um espaço qualificante, visto que este tem a capacidade de atribuir qualidade de vida aos seus utilizadores.

TIPOLOGIAS DE ESPAÇO PÚBLICO

Os espaços públicos são estruturantes da vida urbana, são eles que estimulam, valorizam, atraem o desenvolvimento urbano além de terem uma função de estruturação e ligação do espaço urbano.

Pedro Brandão e Antoni Remesar (2000) referem que “*os espaços públicos urbanos devem ser vistos, não como unidades isoladas e autónomas, mas sim como estruturas contínuas que importa gerir coerente e globalmente numa lógica sistémica, relacionando todos os fatores e agentes que integram e definem o ambiente das cidades*” (BRANDÃO e REMESAR, 2000, p. 24), cada espaço deve ser pensado e planeado tendo em conta o local em que se encontra inserido, de forma a promover a qualidade urbana.

Desta forma, o autor, define 15 tipologias, organizadas em 6 referências estruturais, para compreender a continuidade dos elementos do espaço público e as suas diferentes tipologias:

Espaços-traçado	Encontro Circulação	1. Largos, praças 2. Ruas Avenidas
Espaços- 'paisagem'	Lazer – Natureza Contemplação	3. Jardins, parques 4. Miradouros, panoramas
Espaços-deslocação	Transporte Canal Estacionamento	5. Estações, paragens, interfaces 6. Vias férreas, autoestradas 7. 'Parking', silos
Espaços-memória	Saudade Arqueologia Memoriais	8. Cemitérios 9. Industrial, agrícola, serviços 10. Espaços monumentais
Espaços-comerciais	Semi-interiores Semi-exteiores	11. Marcados, centros comerciais, arcadas 12. Mercado Levante, quiosques, toldos
Espaços-gerados	Por edifícios Por equipamentos Por sistemas	13. Adro, passagem, galeria, adro 14. Culturais, desportivos, religiosos, infantis 15. Iluminação, mobiliário, comunicação, arte

Tabela 1 - Tipologias de Espaço Público

Descrevem-se então, algumas das diferentes tipologias com mais enfoque no trabalho e os espaços que lhe estão associados:

Espaços traçado, são os que se referem aos espaços de encontro – praças e largos; e espaços de circulação – ruas e avenidas. As praças e os largos são normalmente espaços mais centrais de fácil acesso, providos de mobiliário urbano, onde existe *“a estreita relação do vazio (espaço de permanência) com os edifícios, os seus planos marginais e as fachadas. Estas definem os limites da praça e caracterizam-na, organizando o cenário urbano como espaço coletivo de significação importante. Este é um dos seus atributos principais e que a distingue dos outros vazios da estrutura da cidade”* (BRANDÃO e REMESAR, 2000, p.42). *“A praça é o lugar intencional do encontro, da permanência, dos acontecimentos, de práticas sociais, de manifestações de vida urbana e comunitária e de prestígio, e, conseqüentemente, de funções estruturantes e arquitecturas significativas”* (LAMAS, 1993, p.102).

A rua é considerada a mais pequena porção de espaço público, com a sua própria forma, onde o edificado delimita e define os seus limites. Estes espaços podem apresentar vários usos, desde exclusivamente viário ou pedonal ou o seu uso pode ser misto. Lamas descreve que a rua *“se relaciona diretamente com a formação e crescimento da cidade de modo hierarquizado, em função da importância funcional da deslocação do percurso e da mobilidade de bens, pessoas e ideias (...) existe nos vários níveis ou escalas da forma urbana. Desde a rua de peões à travessa, à avenida ou à via rápida”* (LAMAS, 1993, p.100).

Espaços paisagem, incluem os parques, jardins e miradouros. Segundo Cabral e Telles (1960), o parque urbano é *“...um conjunto em que domina a árvore com um sentido próximo da mata. É uma superfície mais ou menos extensa. É essencialmente destinada ao recreio embora possa ter aproveitamento lucrativo nalguns aspectos*

como a caça ou a pastagem (...) também devemos aproximar-nos quanto possível da paisagem natural (CABRAL e TELLES, 1960, p. 111). Estes espaços deverão ainda *"possuir zonas diversificadas, que exigirão, de acordo com as suas funções, tratamento específico"* (REGO, 1984, p.90). Segundo Saraiva (2008), o parque deverá ter uma área considerável e normalmente não se deve conseguir visualizar a totalidade do mesmo, no entanto a autora não refere nenhuma área para limite, mencionando apenas que a área verde deverá ser claramente superior às áreas pavimentadas, e que estas incluam um corredor que permita incentivar fluxos de circulação pedonal.

O jardim público *"...tem um carácter completamente diferente. Destina-se a estar e a viver, é essencialmente humanizado (...) a primeira característica de um jardim bem concebido é a ordem, a proporção e a medida!"* (CABRAL e TELLES, 1960, p.115). Normalmente, têm uma dimensão razoável, constituído por zonas arbustivas e algumas árvores de grande porte, podendo ter algumas clareiras relvadas e zonas de estadia pavimentadas e deverão existir caminhos de ligação à envolvente. Este pode assumir várias posições ou dimensões dentro da cidade, podendo aparecer por resultado da envolvente urbana, interiores de logradouros ou miradouros (REGO, 1984).

Podemos então assumir que a principal característica que distingue o jardim do parque é a sua estrutura funcional, enquanto no jardim a estrutura delimita os usos, em que é normal serem usadas principalmente as zonas pavimentadas e áreas onde é possível encontrar mobiliário urbano, o parque proporciona mais liberdade no seu uso, por o desenho ser mais orgânico.

Podemos incluir ainda dentro dos espaços paisagem os espaços verdes de enquadramento, como partes integrantes da malha urbana, com um propósito de que as paisagens naturais incorporem cada vez

mais as áreas urbanas de um modo contínuo e articulado. Esta intenção quer contrariar os espaços que são constituídos unicamente por pavimentos e materiais inertes, monótonos e pouco atrativos para os utilizadores, conseguindo, através da utilização das espécies vegetais adequadas, criar um equilíbrio entre os volumes construídos e as superfícies de vegetação (FADIGAS, 1993).

Cancela d'Abreu (2004), explica que a função da superfície vegetal pode contribuir para o contexto, designando estes por espaços de enquadramento e integração, que servem para realçar e harmonizar certos elementos naturais ou construídos com a envolvente.

Espaços deslocação, integram estações, interfaces, autoestradas e parques de estacionamento. Estes espaços têm por norma uma presença funcional, associada ao trânsito rodoviário, no entanto, dependendo da sua organização, localização e dimensão, pode também ser de uso público (podendo até ser utilizada unicamente como espaço de passagem e ligação entre espaços) e no caso dos estacionamentos, dependendo da sua dimensão e organização podem ser utilizados como feiras e mercados temporários (BRANDÃO e REMESSAR, 2000).

2.3. OPORTUNIDADE DE GERAR ESPAÇO PÚBLICO:

ESTRATÉGIAS DE INTERVENÇÃO EM TECIDOS DISPERSOS E FRAGMENTADOS

O desenvolvimento das cidades a partir da segunda metade do século XIX, sofreram transformações com a Revolução Industrial, que levaram a uma ideia diferente do seu conceito, conduzindo a uma dispersão no território e, por consequência, uma desvalorização do espaço público.

Nos últimos anos o espaço público voltou a ganhar de novo destaque nas cidades, deixando de ser entendido e tratado apenas como o espaço sobrando, mas sim como o elemento que unifica toda a malha urbana e como base dos vários usos e funções que nela existem, sendo este *“uma peça fundamental para a criação e recuperação da cidade”* (BORJA e MUXÍ, 2003, p.25).

Desta forma, cada vez mais o espaço público é entendido como o elemento de grande importância das cidades, devendo permitir acessibilidade a todos (BRANDÃO e REMESSAR, 2000). Torna-se então necessário encontrar uma lógica no desenho do mesmo, para que este consiga restituir a qualidade das cidades ao mesmo tempo que crie uma continuidade que deverá estar presente quando percorrermos a cidade, pois esse é um dos principais fatores para definir a mesma (SOLÀ-MORÁLES, 1994).

Inicialmente, deverá ser estudado qual o tipo de abordagem a ter perante cada território e, para isso, Nuno Portas (2011), refere que existem diferentes processos de intervenção – físicos, funcionais ou ambientais – quando nos referimos a políticas urbanas, podendo estes ser divididos em dois grupos com diferentes características: “a

família dos rês – reabilitação, reutilização, revitalização, renovação – conforme os graus de aproveitamento das estruturas existentes; a família do novo: urbanização, colmatação, parcelamento, edificação – conforme os graus de consolidação e carências das estruturas a criar, completar ou substituir” (PORTAS, 2011, p.163).

Por forma a encontrar um conceito do processo de intervenção a aplicar nos espaços aleatórios, fragmentados e sem limites, poderemos recorrer ao uso do termo **Reurbanização** (PORTAS, 2011, p.164), que integra as duas políticas anteriormente referidas, podendo trabalhar em conjunto com os instrumentos de gestão, ao mesmo tempo que cria um equilíbrio entre as redes de mobilidade, equipamentos públicos, habitação e sistemas biofísicos (PORTAS, 2011).

Este processo pode ser entendido como uma valorização de áreas onde os défices de sustentação e consolidação dos tecidos urbanos se encontram “(mal)formados” (PORTAS, 2011, p. 163), seguindo uma lógica de completar, refazer e melhorar tanto os conjuntos de edifícios já existentes como potenciais urbanizações. O termo é utilizado em oposição à reabilitação – que se aplica maioritariamente em aglomerados consolidados ou sobre os espaços públicos já existentes (PORTAS, 2011).

Como base para estas intervenções, é necessário seguir as mesmas diretrizes de sempre, que são baseadas numa definição de estruturas, indicação de caminhos, criando espaços que incentivem novas dinâmicas, aliadas a atitudes proactivas que não se limitem apenas a espaços de exceção, devendo ser baseadas em construções correntes, ao mesmo tempo que se gerem as operações urbanísticas para que estas consigam ordenar o território (PORTAS, 2011).

Quando nos referimos a um processo de Reurbanização, deve ser tida em conta que, a ideia tradicional de espaço público, também é bastante diferente neste tipo de territórios, não conseguindo

“conformar um sistema estruturante (...) não são, de um modo geral, reconhecidos como capazes de conferir ordem ao edificado nem legibilidade ao território” (PORTAS, 2011, p.187).

Pedro Brandão (2000) define três elementos por forma a conseguir delinear-se uma estratégia para o desenho do espaço público, devendo primeiramente considerar-se as diferentes atividades que se exercem no espaço exterior (as necessárias, as casuais e as induzidas), onde a qualidade do espaço promove a diversificação das atividades realizadas, passando mais facilmente as atividades necessárias às casuais, que levará a um comportamento de apropriação, e por sua vez, à manutenção do espaço. Em segundo lugar deverá considerar-se o espaço público como forma construída, e que por isso tem de ser desenhada, *“sendo o desenho um método para a resolução de problemas, problemas bem formulados, farão bom desenho: o contributo de cada coisa no espaço público resulta num processo de integração de mais valias, ou menos valias, e o espaço não é só um somatório”* (BRANDÃO, 2000, p.57). Por fim deverá ser aplicado um conceito mais vasto de espaço público integrando nele os valores de espaço de relação pública exterior, onde serão incluídos, de forma especial, os locais de atendimento e serviços ao público.

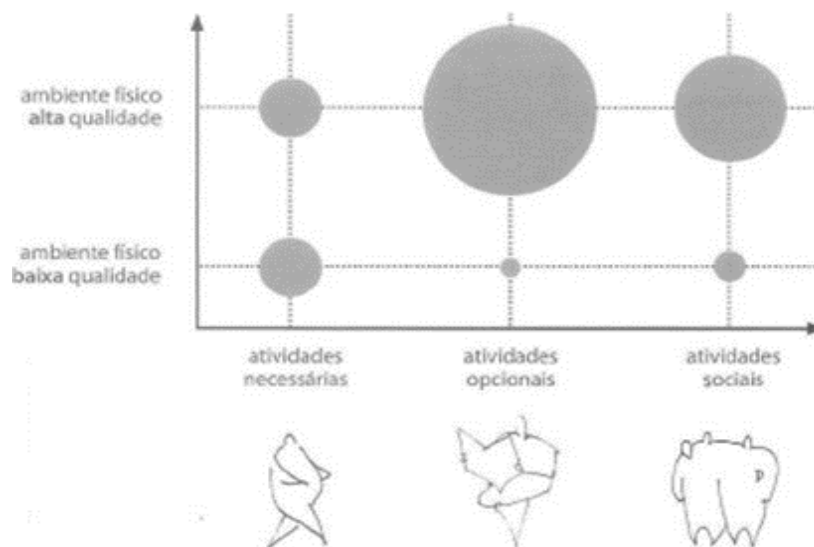


Figura 6 - Representação gráfica da ligação entre a qualidade de ambientes externos e atividades ao ar livre.

Seguindo a lógica da relação pública exterior, Nuno Portas (2011) defende que os novos loteamentos devem criar espaços públicos de acesso livre e não propor áreas residuais que não possibilitem o uso público e que estes sejam considerados de referência e qualidade.

Associados a estas estratégias, deverão estar presentes alguns critérios para a elaboração de projetos de espaço público, como:

A identidade, através dos seus elementos biológicos e físicos e a forma como a população se relaciona com o espaço, que origina padrões específicos. *A continuidade/permeabilidade/legibilidade*, assegurando que os espaços se interligam e completam, possibilitando uma ligação física e visual com a envolvente e ao mesmo tempo que facilitem a orientação no percurso. *A segurança e o conforto*, através da boa iluminação, mobiliário urbano e equipamentos e o equilíbrio entre a forma natural e a construída. *A mobilidade/acessibilidade*, através de uma boa resposta a todas as necessidades de mobilidade reduzida, que para estes seja possível o uso do espaço igual a de todos os demais utilizadores. *A diversidade e adaptabilidade*, permitindo que os espaços se adaptem a diferentes cenários de evolução e que possam ser utilizados para diferentes atividades, sejam estas efémeras ou mais duradouras. *A robustez/durabilidade*, adequando os materiais às funções e intensidades que o espaço possa vir a ter. *A sustentabilidade*, através de uma gestão equilibrada dos recursos, promovendo uma utilização racional e integrada dos recursos naturais e uma escolha de mobiliário e equipamentos adequados ao local, assegurando a sua manutenção (CCDR-LVT, 2007).

O sucesso do espaço público irá sempre depender “*da consistência do programa, do grau de conhecimento do lugar, da metodologia utilizada, da capacidade de análise do mercado, assim como do grau de envolvimento e mobilização da comunidade*” (BRANDÃO, 2002, p.87). O desenho do espaço público deverá seguir sempre uma

estratégia de execução, onde haja uma preocupação em conhecer os espaços que existem e os que fazem falta tendo em conta as vivências e as práticas atuais, podendo criar um sistema de espaços que consigam reestruturar a urbanização (PORTAS, 2011).

PROJETOS DE REFERÊNCIA

Ao longo do estudo e do desenvolvimento da problemática, foram abordados alguns casos de referência que poderão comprovar determinados temas e soluções propostas no projeto, de forma a sustentar as escolhas e orientações, para que se consiga, adequadamente, responder e solucionar a problemática apresentada, potenciando as qualidades do lugar ao mesmo tempo que se cria espaços recreativos de lazer inerentes às necessidades locais.

Desta forma, foram escolhidos 4 projetos de referência que, de alguma forma, se enquadram tanto nas questões teóricas anteriormente revistas, como no projeto que é proposto posteriormente.

São estudados dois projetos à escala da cidade e dois de espaços verdes coletivos.

PROPOSTA MASTER PLAN - Madla-Revheim, Noruega

MVRDV e Space Group, 2013

O primeiro exemplo é uma proposta urbana para um crescimento sustentável de uma cidade que, atualmente representa o segundo maior crescimento de população no país (MVRDV, 2013), tornando-se imprescindível um plano que consiga dar resposta às necessidades que a situação apresenta.

A cidade encontra-se localizada numa área onde é possível sentir as comodidades da vida urbana e, ao mesmo tempo, a vida rural, sendo interpretada como o exemplo perfeito para implementar uma ideia de crescimento sustentável.

O plano assenta num desenho com zonas habitacionais e comerciais, o planeamento de transportes particulares e coletivos, criando conforto tanto para residentes como visitantes (MVRDV, 2013).

O desenho da proposta coloca as habitações e indústrias à volta de uma zona verde com 780ha, tornando possível observar-se duas áreas distintas – uma zona verde e uma zona urbana – com o objetivo de desenvolver uma distribuição equivalente entre natural e construído, tornando possível combinar as qualidades urbanas inseridas, com as qualidades rurais existentes.

Esta proposta mostra de que forma se pode intervir em espaços que têm sentido grandes crescimentos demográficos em curtos espaços de tempo, através de um desenho que conecta todos os novos espaços aos pré-existentes, tomando o espaço público como o motor estruturante.



Figura 7 - Desenho Tridimensional do Master Plan

GREEN ZONE

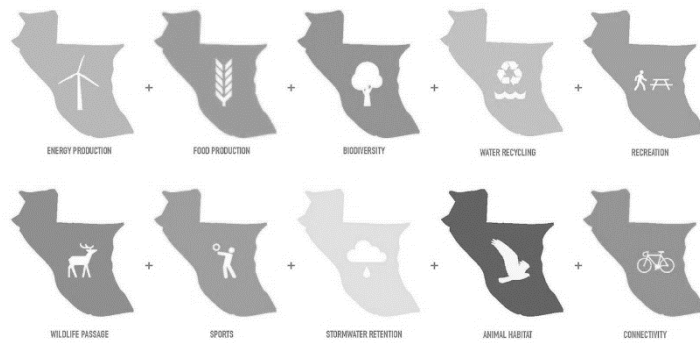


Figura 8 - Esquema da área verde

URBAN ZONE

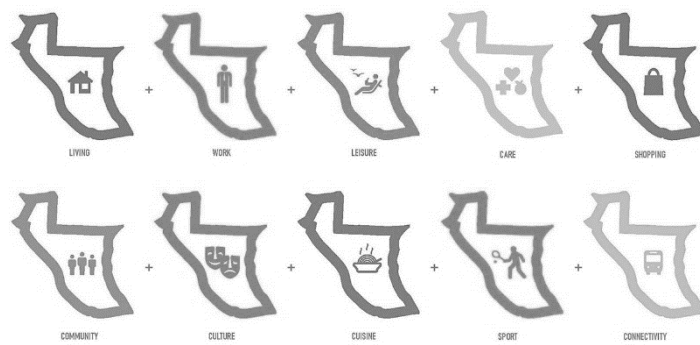


Figura 9 - Esquema da área urbana

POLIS - ÁREA CENTRAL DO CACÉM – Cacém, Portugal

Risco, 2008

Este segundo exemplo encontra-se inserido no programa Polis, enquadrado no Programa de Requalificação Urbana e valorização Ambiental das Cidades (RISCO, 2008). Este programa visava a valorização urbana, ao mesmo tempo em que era promovida uma dinamização de atividades turísticas, culturais e desportivas que contribuíssem para o desenvolvimento económico e social da área de intervenção (DL 43/2001 de 9 de fevereiro). Nos últimos 40 anos foi visível um crescimento exponencial e desordenado nesta área, caracterizado por uma falta de planeamento, onde era possível identificar vários problemas como a falta de espaço público, de zonas pedonais e estacionamento, que só foram agravando com a evolução deste aglomerado urbano.

O projeto desenvolvido tinha como objetivos uma reestruturação viária, conectando e articulando vários pontos importantes, a criação de espaços públicos qualificados, ao mesmo tempo que promovia uma melhoria da acessibilidade pedonal, a requalificação da Ribeira das Jardas e o seu espaço envolvente, dando origem a um parque urbano linear e ainda promover a ligação entre as várias centralidades já existentes através de um ponto geometricamente central, onde se localiza a estação ferroviária (RISCO, 2008).

Este projeto conseguiu responder a várias questões que precisavam de uma intervenção, concretizando um novo espaço nesta área, outrora descaracterizada, criando um enorme impacto na vivência e na apropriação do espaço por parte dos residentes, partindo do espaço público como motor estruturante da estratégia.

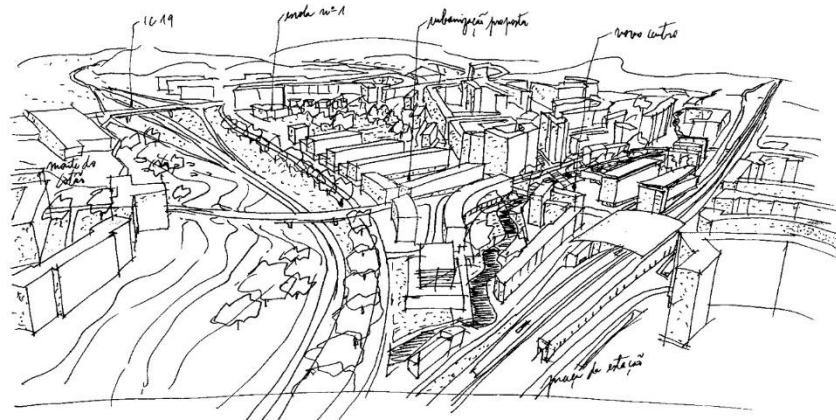


Figura 12 - Desenho do Plano da Área Central do Cacém

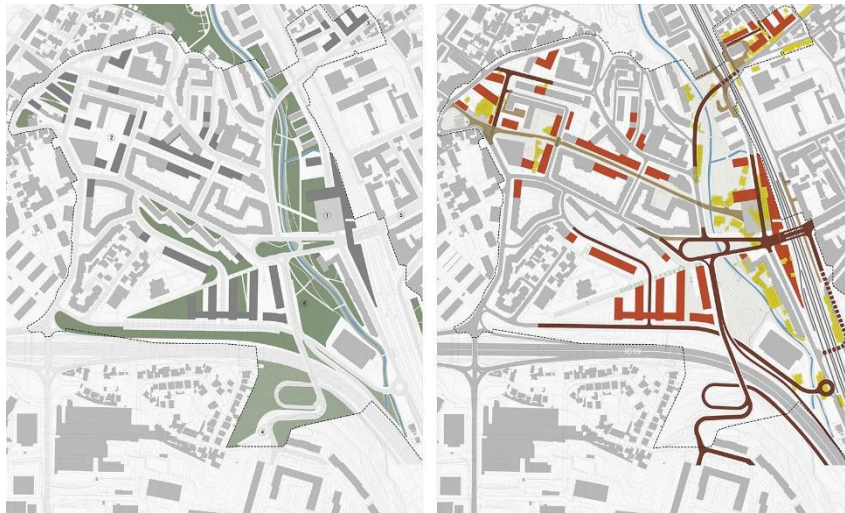


Figura 11 - Esquemas de Espaço Público



Figura 10 - Fotografia do Parque Linear

PARQUE DOS POETAS – Oeiras, Portugal

Francisco Caldeira Cabral e Elsa Severino, 1993 - 2015

O planeamento do Parque dos Poetas; iniciou-se em maio de 1991, com a aprovação do Plano Parcial do Norte de Oeiras. O plano em questão delimitava uma área com cerca de 25 hectares para o futuro Parque Urbano e Desportivo de Oeiras (CMO, 2015).

O parque estende-se desde o início do planalto, onde antes existiam campos de trigo e pastagem, até à zona ribeirinha (CMO, 2015). A sua construção foi dividida em três fases, em que a primeira corresponde a 10ha, tendo sido terminada em 2003, a segunda fase inaugurada em 2013, com 12,5ha. A terceira etapa, inaugurada em 2015, tem 7,7ha. Cada etapa corresponde às partes em que o parque se divide.

Ao percorrer o parque é possível encontrar alamedas, praças, recantos um auditório ao ar livre, uma fonte cibernética, parques infantis, um parque de merendas, um equipamento com salas de exposição e restaurante e ainda zonas desportivas.

A Alameda dos Poetas corresponde à ligação principal do parque, e é ladeada por pequenas “ilhas” onde podem ser encontradas esculturas e homenagens a poetas. Estão ainda planeadas passagens aéreas para que seja possível percorrer todo o parque sem o atravessamento de estradas.

Ao analisarmos o parque podemos entender aqui uma *“interrupção da construção, através de uma presença de verde”* (CARVALHO, 2003, p.257), aproveitando uma zona antes descaracterizada e sem qualquer uso, conseguindo proporcionar uma ligação entre as várias zonas envolventes ao mesmo tempo em que foi possível contrariar um vazio de dimensão razoável, entre várias áreas habitacionais, num núcleo urbano.



Figura 13 - Fotografia aérea do Parque dos Poetas



Figura 14 - Exemplo de "ilha" no Parque dos Poetas

PARQUE DO RIBEIRO DO MATADOURO

Oh!Land Studio, 2010-2014

O Parque do Ribeiro do Matadouro situado em Santo Tirso, surgiu de um concurso com o objetivo de converter um local sem qualquer uso num espaço qualificado dentro da cidade. A área do parque está inserida dentro da proposta da estrutura verde urbana da cidade, na estrutura ecológica municipal fazendo parte do vale do Rio Ave (CMST, 2015).

Na elaboração do projeto, existiu uma preocupação de transformar o local estruturado em diversas escalas, ritmos e velocidades, tomando como ponto de partida a identidade do local, ao mesmo tempo em que foi procurada uma gestão ecológica dos recursos, através de uma baixa manutenção com a escolha de materiais recicláveis, e espécies vegetais adaptadas ao solo e às condições climáticas da região (CMST, 2015).

O projeto seguiu quatro componentes estruturantes:

componente viva – onde a estrutura arbórea existente foi preservada e consolidada, e a introdução de novas espécies são adaptadas ao clima. A linha de água (ribeiro do matadouro) funciona como um dos limites do parque e como zona de máxima infiltração e, algumas das depressões naturais do terreno foram acentuadas, criando charcos naturais temporários; *a malha ativa* – a mobilidade e conectividade por todo o parque é feita através de percursos com diversas expressões, o percurso principal, que conecta todo o parque, é acessível a todos; *as esculturas interpretativas* – são inspiradas na técnica 'origami', e para além da sua componente artística são elementos multifuncionais integrando zonas de sentar/deitar; *os utilizadores* – que vão moldando a forma como o local é usado e vivido (OH!LAND STUDIO, 2014).

O resultado desta intervenção, oferece novos equipamentos urbanos e mobiliário para diversas atividades, revela-se então positivo, pois onde antes existia apenas um terreno baldio, hoje existe um espaço público onde é possível o encontro, a estadia e a permanência.



Figura 13 - Planta do Parque do Ribeiro do Matadouro

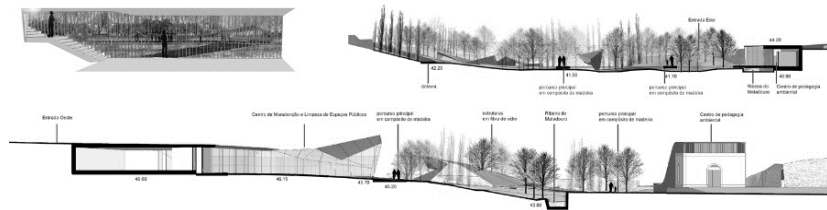


Figura 14 - Secções do Parque do Ribeiro do Matadouro

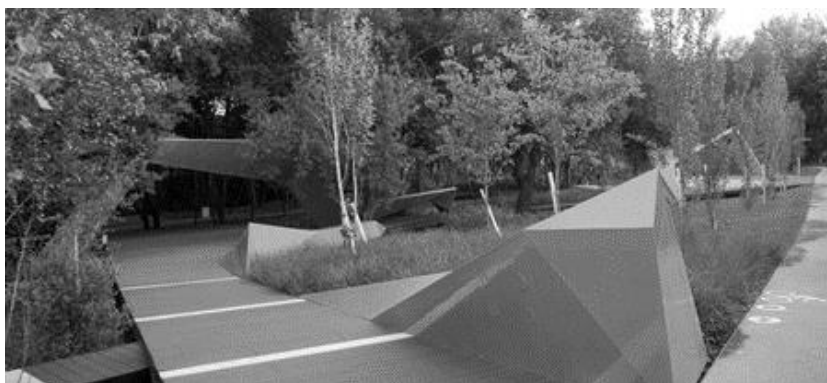


Figura 15 - Peças Origami

2.4. SÍNTESE

No presente capítulo foi descrito que o espaço público tem a capacidade de organizar o território, suportar diferentes usos e funções, possibilitando ainda a continuação e articulação da malha e a capacidade de atribuir qualidade de vida aos seus utilizadores.

Com o aumento e a sobrevalorização do transporte privado, o espaço público sofreu uma desvalorização que levou à sua degradação e desorganização, e, por consequência, levou a que este fosse menos utilizado. A sobrevalorização do transporte viário veio também ajudar no desenvolvimento dos novos tecidos urbanos, para lá dos limites da cidade tradicional, que têm evoluído para espaços dispersos e fragmentados e é preciso que estes sofram uma ação por parte dos instrumentos de gestão territorial, por forma a serem entendidos como parte integrante da malha urbana.

É necessário enquadrar cada tipologia de espaço público ao local que está a ser planeado, tendo em conta os seus usos, a sua envolvente e também que tipo de funções que se pretende que o lugar venha a desempenhar e, é importante reter que deverá existir um equilíbrio entre o espaço natural e o construído.

Este planeamento deverá ser feito com base no espaço público, sem que este seja tratado apenas como o espaço sobranete do edificado, assim poderá ser desenhado tendo em conta as necessidades do local, ao mesmo tempo que articula todos os usos e funções que estes novos tipos de cidade englobam.

Através do estudo dos projetos de referência e, considerando-os boas práticas dos conceitos estudados para a estruturação e reurbanização de espaços dispersos e fragmentados, é possível reter aspetos que poderão ser considerados nas operações de intervenção no objeto de estudo.

O projeto de Madla-Revheim, apesar de ainda não ter sido concretizado, mostra-se importante no planeamento numa área onde é possível encontrar tanto características rurais como características urbanas, como no local escolhido para intervir.

No caso da intervenção na Área Central do Cacém, destaca-se a ligação entre várias centralidades pré-existentes, conseguida através da intervenção no espaço público.

Ao analisarmos o Parque dos Poetas, é possível notar uma melhoria significativa na malha urbana, onde a construção foi interrompida por uma área verde de uso coletivo de estadia e permanência e, ao mesmo tempo criar ligações pedonais entre as várias áreas envolventes, num vazio sem qualquer tipo de uso.

O Parque do Ribeiro do Matadouro, apesar do seu papel importante na reabilitação de um vazio, é estudada como uma referência mais direcionada para o desenho arquitetónico, pela sua conectividade, materialidade e ligação com a linha de água existente.

Desta forma, para o estabelecimento de estratégias para a área de estudo, tendo como base um equilíbrio entre espaço construído e espaço natural, onde o espaço público terá um papel importante na estruturação dos mesmos.

3. CASO DE ESTUDO: MAFRA

3.1. ENQUADRAMENTO E EVOLUÇÃO

O concelho de Mafra integra a Área Metropolitana de Lisboa, relacionando-se territorialmente com os concelhos de Arruda dos Vinhos a este, Loures a sudeste, Sintra a sul, Sobral de Monte Agraço a nordeste e Torres Vedras a norte (fig.18).



Figura 16 - Divisão do Concelho de Mafra por Freguesias

Desde 2013 o concelho é constituído por 11 freguesias sendo elas: Carvoeira, Encarnação, Ericeira, Mafra, Milharado, Santo Isidoro, União das freguesias de Azueira e Sobral da Abelheira, União das freguesias de Enxara do Bispo, Gradil e Vila Franca do Rosário, União das freguesias de Igreja Nova e Cheleiros, União das freguesias da Malveira e São Miguel de Alcaíça e União das freguesias de Venda do Pinheiro e Santo Estevão das Galés.

Embora o concelho de Mafra abranja uma área de 292 km² representa apenas 3% da população total da AML (CMM, 2015c), apresentando uma densidade populacional de cerca de 278 hab/km², valor este inferior à média da AML, mas próximo dos valores apresentados para a região Oeste (CMM, 2015b).

Tendo em conta a evolução demográfica (tabela 2), consegue observar-se que, entre os anos de 2001 e 2011 é registado um grande aumento do número de habitantes no concelho, cerca de 22.327 habitantes (41,1%). Através da qualidade e atratividade proporcionada pelas diversas infraestruturas criadas, este número tem aumentado substancialmente, sendo que em 2011 a população residente era de 76.685 e no fim de 2014 este número já tinha aumentado para 81.199 habitantes (CMM, 2015b).

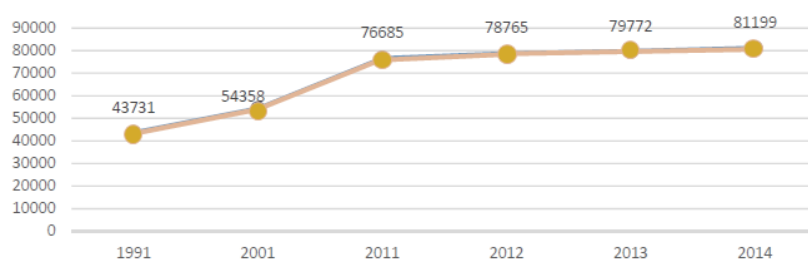


Tabela 2 - Evolução da população no Concelho de Mafra entre 1991 e 2014

A distribuição da população pelo concelho está relacionada com as características físicas do território (fig.19), com os recursos e com as acessibilidades existentes, a maioria dos aglomerados urbanos encontra-se localizado nas zonas de cumeada.

Trata-se, no entanto, de um concelho em grande parte do seu território marcado por uma forte ruralidade conforme apontam as baixas densidades demográficas. Esta situação poderá estar associada às escassas acessibilidades que caracterizaram o concelho num passado recente. Esta matriz territorial diferencia-o no contexto da AML e constituiu uma oportunidade pela recente melhoria no que diz respeito às acessibilidades que permitiu integrar física e funcionalmente este território no contexto metropolitano, permitindo reduzir a distância-tempo entre Mafra e Lisboa, tomando este uma forte alternativa residencial para a população que trabalha na Capital.

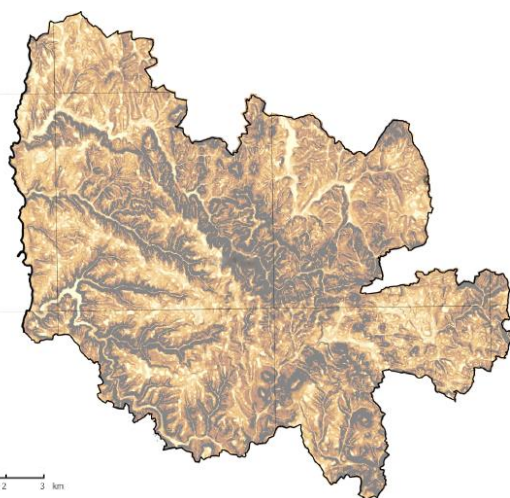


Figura 19 - Carta de Declives

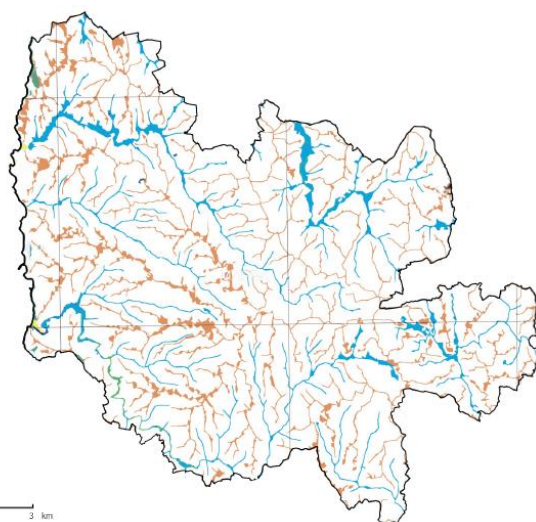


Figura 17 - Carta Morfológica



Figura 21 - Carta de Núcleos Urbanos

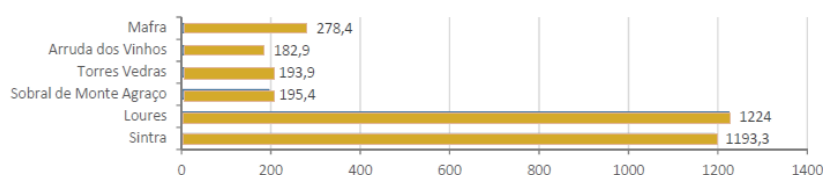


Tabela 3 - Densidade populacional de Mafra e Concelhos limítrofes (hab/Km²).

No contexto da AML, Mafra é caracterizada como um espaço de exceção, com valores de património cultural, tanto arquitetónicos como ambientais nomeadamente o Palácio Nacional de Mafra e a Tapada Nacional de Mafra, reconhecidos nacionalmente, ao mesmo tempo tem vindo a desenvolver o seu potencial turístico (CMM, 2015c).

Mafra caracteriza-se também pela sua vida social, muito relacionada com os seus mercados, desde tempos antigos, estes constituíram ponto de encontro de diferentes pessoas e culturas. Das povoações do interior, os saloios deslocavam-se aos núcleos urbanos para trocar mercadorias e notícias. Estas tradições mantêm-se fortes no Concelho de Mafra, as festas populares continuam a ocorrer para a manutenção da identidade de uma comunidade ciente da riqueza histórica da sua tradição (CMM, 2015c).

Hoje, Mafra já não é um concelho rural na periferia norte da AML, mas sim um concelho em processo de urbanização, sem perder heranças associadas à produção agrícola.

As recentes tendências demográficas, económicas e sociais, presentes no concelho, têm evidenciado a mudança de posicionamento do mesmo no contexto da Área Metropolitana de Lisboa, dando origem a novas oportunidades, mas também concede possíveis ameaças, nomeadamente no que respeita à coesão territorial do concelho.

A sede do concelho é a Vila de Mafra, onde se encontra a maior obra do barroco português, o Palácio Nacional de Mafra, tendo cerca de 17.986 habitantes (CMM, 2015b) a vila apresenta uma densidade

populacional de 377,5 hab./km², encontrando-se situada entre duas linhas de água, a do Rio Lizandro a Sul e o Rio Cuco a Norte.

A vila começou a desenvolver-se sobre os limites do castelo, que levam a crer que estes estão sobre um povoado neolítico, e sucessivamente, foram reocupados até à Idade do Ferro, que compreendiam toda a vila medieval de Mafra, popularmente conhecida por “vila velha”, em oposição à “vila nova” que cresceu posteriormente na envolvente do Palácio, que hoje se encontra no espaço delimitado a Nascente pelo Largo Coronel Brito Gorjão, a Sul pela Rua das Tecedeiras, a Poente pelo Palácio dos Marqueses de Ponte de Lima e a Norte pela Rua Mafra Detrás do Castelo, que deve o seu nome ao fato da poluição ter “virado as costas” ao lado Norte, por ser o mais exposto aos ventos (JFM, 2017).

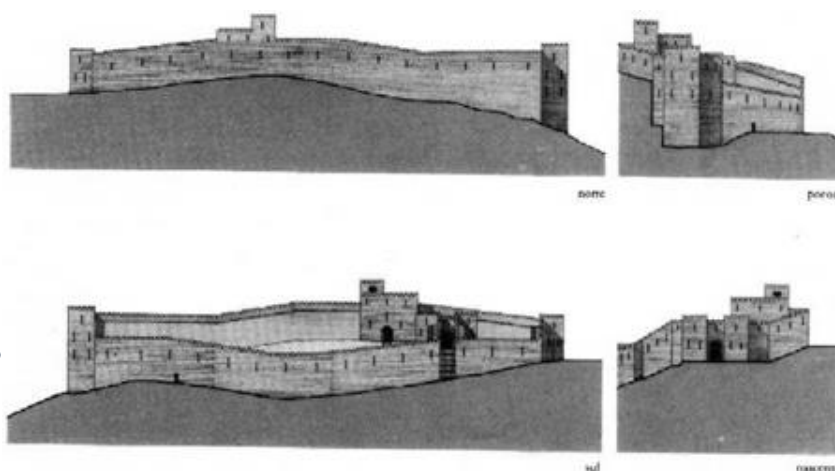


Figura 18 - Reconstituição do Castelo da Vila Velha

Em 1147, a vila foi conquistada aos Mouros por D. Afonso Henriques, e recebeu carta foral em 1189, passada por D. Nicolau, Bispo de Sines, a quem D. Sancho I tinha doado esta vila (JFM, 2017).

Inicialmente amuralhado, estruturou-se a partir de um traçado regular, linear, com uma rua principal, a rua direita (hoje Rua Papa Pedro Julião) que unia as duas extremidades do núcleo, a nascente e a poente. Neste núcleo construiu-se, ainda no período medieval, a Igreja de

Santo André e a Casa dos donatários de Mafra, sobre a qual se veio a construir, mais tarde, o Palácio dos Marqueses de Ponte de Lima (JFM, 2017).

Em 1513, D. Manuel I atribuiu a Mafra nova carta de Foral, com a qual se procurou uma reorganização da vida socioeconómica e administrativa do território, mas o que aconteceu foi que a população diminuiu drasticamente, segundo um censo de 18 de setembro de 1527, em que são contabilizados 191 vizinhos, dos quais apenas 4 vivem em casais na vila (CMS, 1935).

Foi ainda no século XVI, e à semelhança do que aconteceu noutros sítios do concelho, que se fundou a Ermida e Albergaria do Espírito Santo junto a uma das vias principais de acesso ao burgo medieval, a nascente, onde se veio posteriormente a construir a Quinta da Raposa (JFM, 2017).

Nos finais do século XVI, foi criado um novo centro de carácter administrativo com as “Casas da Câmara” (JFM, 2017), onde é hoje o Largo do Pelourinho, obrigando a que a vila se fosse expandindo no sentido Este/Nordeste, dando origem a um novo aglomerado, com a designação de Bairro da Boavista, onde vieram também a localizar uma cadeia e praça frontal com pelourinho.

Até à construção do convento, Mafra não passava de um pequeno povoado, com algumas centenas de casas agrupadas em redor do antigo castelo. Tinha apenas um largo, duas ruas e uma igreja, a de Santo André.

Foi a edificação do Palácio em 1717, por ordem do monarca D. João V, veio desencadear o crescimento da vila de Mafra a partir do século XVIII. A interligar a vila velha de Mafra e o sítio da “*Real Obra*” (PNMAFRA, 2018), construiu-se um eixo viário estruturante, a atual Rua Serpa Pinto, antes chamada Calçada das Reais Obras, no entanto a vila demorou a desenvolver-se: “*É pouco interessante a*

perspectiva que se goza do adro da Basílica. O que se vê são os telhados de uma aldeia insignificante e uns cabeços de areia, destacando sobre uma estreita faixa de oceano. Da esquerda a vista é limitada pelos escarpados montes de Sintra e à direita, um pinhal, na quinta do Visconde de Ponte de Lima, é que dá aos olhos algum refrigério." (BECKFORD, 2005, p.86).



Figura 19 - Aguarela de 1810.

No entanto, iniciou-se a construção de uma pequena cidade a poucos metros da fachada do palácio, para assistir aos milhares de pessoas envolvidas na construção do palácio, acabando por tornar-se no começo de um novo aglomerado urbano que se foi estruturando ao longo do século XIX em que a povoação começou a crescer em direção ao Monumento, onde mais tarde se foram unificando os vários núcleos urbanos numa só malha.

Em 1851 foi feito um levantamento da vila, onde existiu uma intenção de intervenção e renovação do espaço, através de uma plantação de árvores paralelas aos alçados do palácio, e construções na sua envolvente com o propósito de fechar o espaço (CMM, 2018).

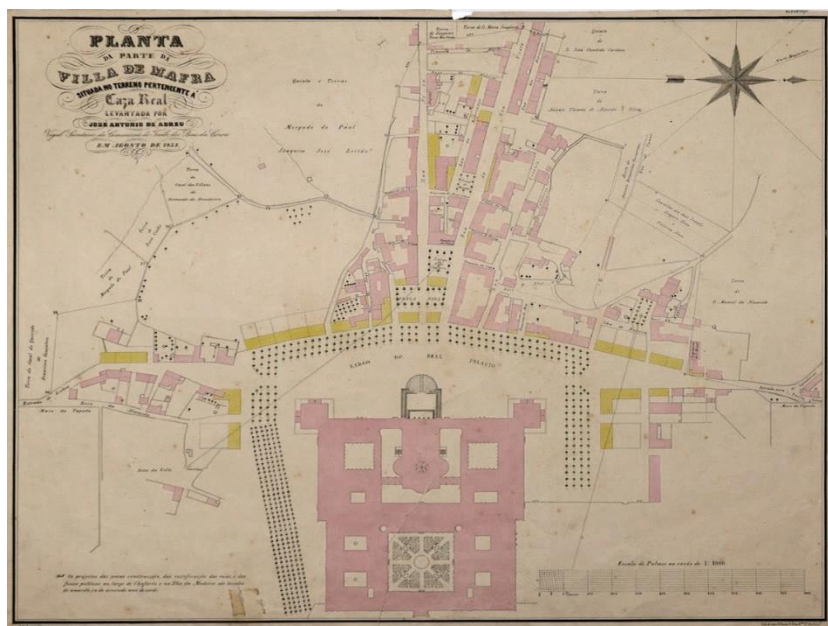


Figura 20 - Planta da Parte da Vila de Mafra situada no terreno pertencente à Casa Real, levantada por José António de Abreu, vogal secretário da Comissão do Tombo dos Bens da Coroa, em agosto de 1851.

Hoje, a vila tem vários pontos de interesse sendo o principal o Palácio Nacional de Mafra, localizado no centro e é o único Monumento Nacional que integra um Paço Real, uma Basílica e um Convento, acompanhado pelo Jardim do Cerco, local que é a transição perfeita entre a vastidão murada da Tapada Real e a monumentalidade do Palácio, que se ergue num dos seus flancos. A Tapada de Mafra, criada também no reinado de D. João V, após a construção do Convento de Mafra, como parque de lazer para o Rei e a sua corte, é uma envolvente florestal e natural.

Apesar de todo o crescimento na vila, o seu aspeto rural e de vila sabia só se foi perdendo recentemente, a partir do século XX (CMM, 2015c).

3.2. ATUALIDADE: CARACTERIZAÇÃO DA VILA DE MAFRA



Figura 21 - Limite da Área de Estudo

Escala 1:25000

Nas últimas duas décadas, a freguesia de Mafra sofreu um crescimento urbano, em resposta à procura por residência permanente que tem tido. Esta procura foi influenciada pela qualidade de vida e pela melhoria das acessibilidades, inicialmente com a construção da A21, concluída a ligação até Mafra em 2005, facilitando o movimento entre a Vila e a Capital e posteriormente, a CRIMA (Circular Rodoviária Interna de Mafra) em 2009, com a capacidade de desviar o tráfego do centro da vila. A estrutura viária, constituída pelos principais eixos suportam uma malha urbana que corresponde à área consolidada. Podemos tomar como referência para a base do aglomerado urbano da vila, vários elementos construídos, as suas infraestruturas, edificações e os demais espaços públicos, como o complexo formado pelo Palácio Nacional e o Jardim do Cerco, o casco da Vila Velha, onde podemos encontrar edifícios com algum valor histórico e um importante papel na caracterização da vila e

identidade do concelho, o Parque Desportivo Eng. Ministro dos Santos e o NEM – Núcleo Empresarial de Mafra, e ainda os eixos viários de menor dimensão (CMM, 2017).

Em relação aos transportes públicos que servem a vila, apenas existe o autocarro, que percorre desde a sua zona histórica até às novas urbanizações. Em 2011 foi construído o primeiro parque intermodal, servindo a zona a nível de estacionamento, facilitando a hora de ponta dos transportes, que, por se encontrar na zona de escolas a afluência e o tempo podem ser superiores ao normal. É também onde é realizada a feira mensal. No presente ano foi inaugurado o parque intermodal do alto da vela, situado na entrada sul da vila, pensado para responder à necessidade de estacionamento próxima ao centro que passou a existir após a reabilitação do terreiro do palácio em 2012, ao mesmo tempo em que responde também de forma mais segura à procura do transporte público.

Como já referido anteriormente, a distribuição da população teve influência das características físicas do território, levando a que as grandes concentrações se situem maioritariamente em zonas de cumeada, provocando um crescimento na vila de Mafra para a zona Este e Noroeste, tendo o Palácio como referência geográfica, que se situa este entre dois vales.

No que toca ao uso do edificado, existe uma grande concentração de serviços e comércio na zona histórica que se vai dispersando ao longo do território, até zonas unicamente residenciais, mais recentes, de alguma dimensão. Apesar de haver uma boa resposta a nível de equipamentos, segundo o Diagnóstico Social de Mafra realizado em 2015, existem filas de espera quer em creches/jardim-de-infância e centro de dia, lar e serviço de apoio ao domicílio, não estando previstos novos que possam responder a esta necessidade, mesmo com o crescimento populacional sentido (CMM, 2017).

Figura 26 - Planta análise da Habitação

Escala 1:25000



Figura 27 - Planta análise de Equipamentos

Escala 1:25000



Em relação ao edificado não existe nenhuma característica que consiga definir uma tipologia típica do local, daí não existir nenhuma obrigatoriedade no tipo de construção descrita no Plano Diretor Municipal (CMM, 2015c).

Tendo o **Palácio Nacional de Mafra** como o maior ponto de atratividade, situado no centro da vila, uma enorme obra do reinado de D. João V e o mais importante símbolo da arquitetura Barroca em Portugal, ainda assim existem outros pontos de valor patrimonial tais como: o **Complexo Cultural da Quinta da Raposa**, situada na antiga corredoura medieval, foi comprada pelo Barão do Resgate ainda no século XIX e depois transformou-se em Viveiro Nacional de Mafra. Sucederam-se os arrendatários até 1954, ano em que o conjunto foi adquirido e transformado em Seminário de S. Vicente de Paulo, as construções efetuadas dotaram o equipamento das estruturas que hoje conhecemos, incluindo uma capela de 1965, com fim a ocupação religiosa, o edifício foi adaptado a Escola Preparatória e Secundária de Mafra, que funcionou até 1990, data em que foi adquirido pela Câmara Municipal de Mafra; o **Palácio dos Marqueses de Ponte de Lima** e os seus Jardins, datados do século XVII, foi construído sobre as ruínas do Castelo de Mafra e sobre o Paço Medieval. Ao longo de quatro séculos de História mais recente teve vários marcos importantes – foi o local de estadia do rei D. João V quando este visitava as obras de construção do Convento de Mafra; foi palco da “conspiração de Mafra” contra D. João VI, albergou o General Loison durante a ocupação francesa, foi um hospital improvisado de prevenção contra a peste bubónica e terá sido a primeira escola primária da Vila de Mafra; o **Museu Municipal Raúl de Almeida** mandado edificar por D. João Luís de Menezes, foi paços do concelho até ao séc. XIX, a sua utilização como espaço museológico teve início em 1981, adotando como mentor a figura de Raúl de Almeida, professor primário de Mafra durante três décadas (CMM, 2015c).



Figura 28 - Palácio Nacional de Mafra



Figura 29 - Complexo Cultural da Quinta da Raposa



Figura 30 - Palácio dos Marqueses de Ponte de Lima



Figura 31 - Museu Municipal Raúl de Almeida

No que diz respeito a espaços verdes públicos, podemos encontrar o Jardim do Cerco, inspirado em Versalhes, onde foi criada uma geometria no seu desenho, que obedecia às conceções estéticas do barroco, com cerca de 8 hectares constituídos por bosque e jardins, funciona como elemento de transição entre o Palácio e a Tapada. O parque dispõe de um pequeno quiosque e um parque infantil para além dos seus percursos, estátuas e fontes centenárias.



Figura 22 - Jardim do Cerco



Figura 23 - Jardim do Cerco

O Parque Desportivo Eng. Ministro dos Santos, localizado na antiga Quinta dos Marqueses de Ponte de Lima, foi inaugurado em 2008, tem 22 hectares e é composto por vários equipamentos, maioria destinada à prática desportiva, entre eles as piscinas municipais, pavilhão multiusos, campo de futebol circundado por uma pista de tartan, um ginásio, campos de ténis, um circuito de manutenção, que marca os antigos caminhos existentes na quinta e ainda um parque infantil. Foram restauradas a Casa de Frescos e as Capelas pré-existentes, de forma a manter o elo de ligação com a história do espaço. O parque tem ligação à creche municipal e à escola secundária.



Figura 34 - Casa de Frescos do Parque Desportivo de Mafra



Figura 35 - Parque Desportivo de Mafra

No entanto podemos ainda encontrar vários espaços exteriores devolutos ou em mau estado de conservação, que são desadequados para potenciar a permanência da população. Existe uma falta de espaços verdes de estar e lazer e muitos dos circuitos pedonais encontram-se interrompidos ou de baixa qualidade, não conseguindo corresponder à legislação relativa à mobilidade condicionada.

No sentido de promover a qualificação do espaço público e do património privado degradado, foi delimitada em 2015, a ARU de Mafra. Através deste programa, têm havido uma requalificação do património edificado e têm existido algumas intervenções no espaço público visando à sua requalificação. Este processo é acompanhado pelo programa “Mafra Requalifica” que tem por objetivo promover, apoiar e incentivar o processo de regeneração urbana em todo o território do Concelho de Mafra, nas suas diferentes dimensões (CMM, 2015a).

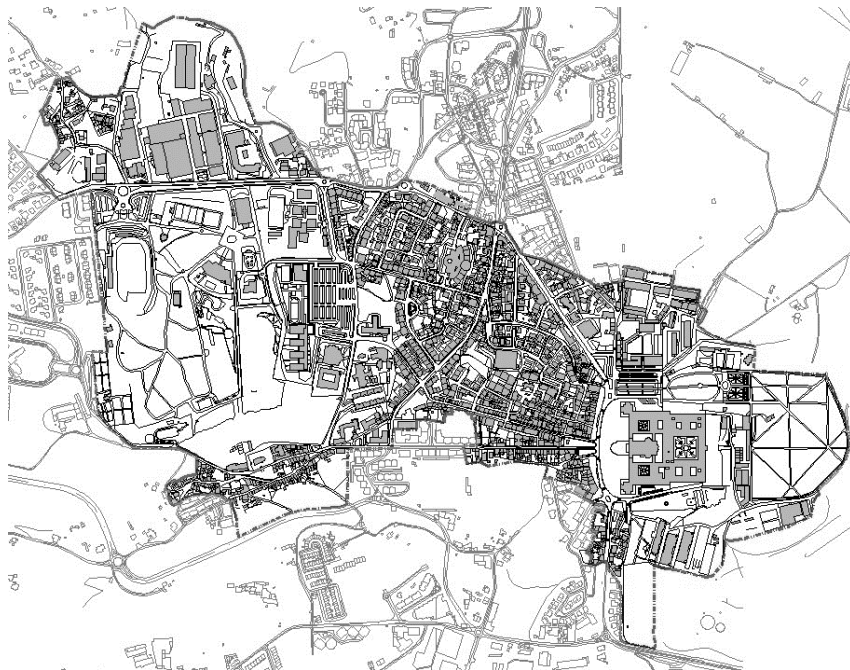


Figura 24 - Limite da Área de Reabilitação Urbana de mafra

Em 1999 foi deliberado dar início à revisão do PDM datado de 1995, passando por vários processos, até que, em novembro de 2015 entrou em vigor.

Tendo em vista estabelecer uma estratégia capaz de promover uma mobilidade integrada e sustentável, foi elaborado em 2008, o Plano Estratégico de Mobilidade da Vila de Mafra (CMM, 2008).

DIAGNÓSTICO SWOT (*Strength, Weaknesses, Opportunities, Threats*)

FORÇAS

- Localização Geográfica
- Diversidade e riqueza de património arquitetónico, paisagístico e histórico-cultural
- Boas acessibilidades
- Combinação rural/urbano
- Diversidade de equipamentos sociais
- Diversidade de serviços
- Comércio local – atração de residentes e turistas

FRAQUEZAS

- Lista de espera em equipamento de apoio a crianças – creche e jardim-de-infância
- Lista de espera em equipamento de apoio à 3ª idade – lar e centro de dia

- Falta de alojamento turístico
- Falta de habitação para responder à procura
- Acessibilidade pedonal em mau estado ou inexistente fora da área consolidada
- Falta de espaços públicos que incentivem à permanência
- Fraca resposta de transportes públicos

OPORTUNIDADES

- Potencial turístico
- Dinamizar estabelecimentos culturais
- Melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade pedonal
- Integração da EEM
- Estruturação da malha urbana

AMEAÇAS

- Dispersão urbana
- Barreiras à mobilidade pedonal

REFLEXÃO SOBRE A ANÁLISE

Ao analisarmos a Vila de Mafra, podemos afirmar que esta possui boas acessibilidades viárias, uma vasta oferta cultural e espaços públicos de permanência com alguma qualidade, integradas na área consolidada da vila, um núcleo urbano onde ainda é possível encontrar características rurais.

No entanto, podemos observar um crescimento do parque habitacional em áreas mais afastadas do núcleo consolidado, em que o acesso a esses é feito apenas pelas infraestruturas viárias, não existindo qualquer tipo de comércio nem serviços enquanto, ao mesmo tempo, vão ficando alguns vazios próximos ao centro, sem qualquer uso, que vão acabando por tornar mais evidente a dispersão urbana, criando barreiras à mobilidade pedonal.

Existe assim a oportunidade de estruturar a malha em áreas mais próximas ao centro da vila, integrando as falhas sentidas em relação aos equipamentos sociais, potenciando a integração de várias áreas na EEM.

4. ARTICULAÇÃO URBANA: PROPOSTA E PROJETO URBANO

4.1. ÁREA DE INTERVENÇÃO

A área de intervenção (fig.37) foi escolhida pela sua proximidade ao centro. Se tivermos o Palácio como ponto de referência e centralidade, e traçarmos raios e áreas de influência, conseguimos observar uma quebra na malha urbana, e um vazio de tamanho considerável, com bastante potencial, diretamente ligada à entrada Sul da vila de Mafra.



Figura 25 - Limite da Área de Intervenção.

Escala 1:10000

Ao passo que a vila se foi desenvolvendo para Este e Nordeste, devido ao seu declive menos acentuado, o lado oposto sempre foi uma área em que existiam conjuntos de edificações, localizadas de forma dispersa no território, com funções residenciais ou económicas de apoio à exploração do solo rural (CMM, 2015c). Muitos destes terrenos atualmente não são cultivados nem aproveitados como zona de pasto, acabando por ser utilizados através de trilhos, cercados por

vazios, que ajudam a encurtar os percursos e a percorrer a vila desde a sua zona histórica até às suas urbanizações mais recentes.

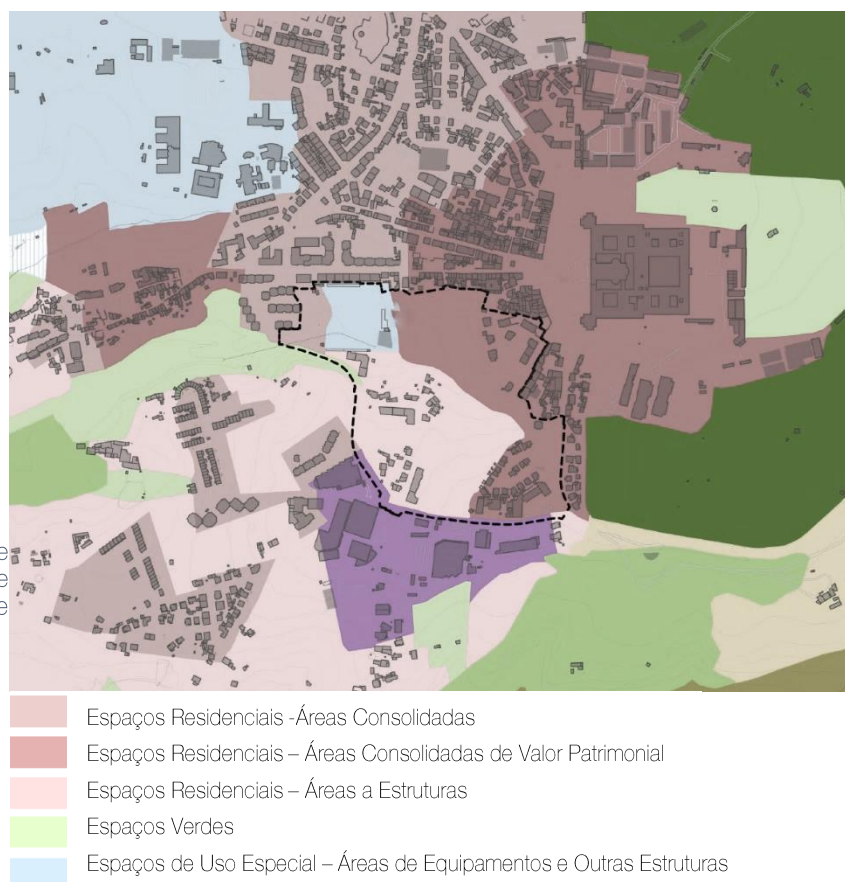
As recentes infraestruturas, que conectam todas as novas áreas residenciais, apenas foram pensadas para o tráfego automóvel, esquecendo por completo o peão. Os passeios demasiado estreitos, a falta de espaços de descanso, a falta de sombra e a constante presença de obstáculos no mesmo, tornam todo este percurso destinado apenas aos veículos, passando a ser visto e sentido como uma barreira no aglomerado urbano em vez de um complemento da malha em que deveria estar inserido.

A área de intervenção foi delimitada tendo em conta a centralidade e a conexão urbana, teve como influência todas as análises e estudos realizados e a intenção de contrariar todas estas tendências que remetem para segundo plano a mobilidade do peão.

A área total do local de intervenção ocupa 18 hectares, englobando o vazio identificado, as falhas nas ligações pedonais, e a sua envolvente em expansão e ainda o Campo Doutor Mário Resina, instalações do clube de futebol.

Segundo o PDM (CMM, 2015c), a área encontra-se classificada como solo urbano, e dentro deste está dividido em três categorias: espaços residenciais em áreas consolidadas de valor patrimonial e áreas a estruturar e ainda espaços de uso especial - áreas de equipamentos e outras estruturas, onde se localiza atualmente o Campo Doutor Mário Silveira. A sul encontra-se delimitada por espaços de atividades económicas consolidadas, a oeste por áreas residenciais também consolidadas, a sudoeste por uma área de espaços naturais e todo o lado norte e este, áreas residenciais de valor patrimonial, onde o limite coincide com a delimitação da ARU.

Figura 26 - Carta de Ordenamento de e classificação e qualificação do solo.



A área de intervenção encontra-se dentro dos limites da UOPG 1, referente ao núcleo urbano de Mafra, e esta abrange 3 SUOPG's 1, 3 e 5. Presente na UOPG 1, são definidos os objetivos gerais para a vila e cada SUOPG tem designadas orientações específicas. Assim, na SUOPG 1, está definida a elaboração de um Plano de Salvaguarda, na SUOPG 3, a requalificação do espaço público e a melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade. Na SUOPG 5, uma estruturação da malha urbana, estruturação da zona sul da UOPG, em termos urbanos e área envolvente, integração da EEM e integração de uma área de estacionamento e interface de transporte coletivo, sendo que a última já foi elaborada, embora dentro dos limites da SUOPG 1.

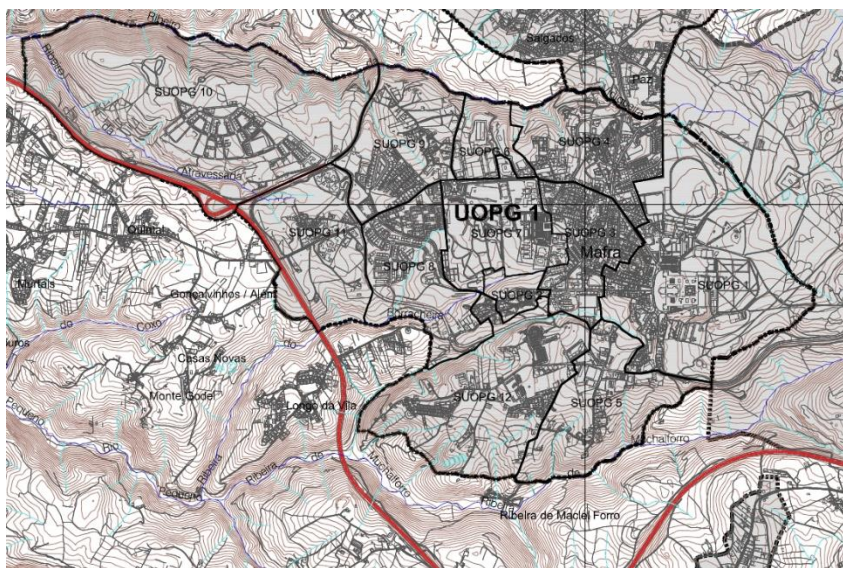


Figura 27 - Carta de UOPG e SUOPG

4.2. ESTRATÉGIA E PROPOSTA URBANA

Partindo de uma intenção de continuidade da malha urbana, a proposta passa por qualificar e transformar o vazio existente, contrariando a dispersão, que se tem vindo a desenvolver segundo uma lógica de crescimento expansionista (CARVALHO, 2003), potenciando uma centralidade compacta e ativa, valorizando os percursos pedonais, ao mesmo tempo em que se reconfigura as ligações viárias já existentes.



Figura 28 - Planta de Estratégia para a Área de Intervenção
Escala 1:10000



É importante devolver ao peão o seu papel principal quando nos referimos ao desenho do espaço público, desta forma, em qualquer parte do desenho projetual, é sempre tomado como ponto de partida a escala do homem.

Desde início foi importante marcar os pontos e particularidades a manter de forma a que o projeto pudesse conservar algumas das características do local, seguindo uma lógica de intervenção dos “*rês*” (PORTAS, 2011, p.163).

A intervenção segundo a “*política do novo*” (PORTAS, 2011, p.163), surge aliada às limitações morfológicas do terreno, com declives acentuados e a forte presença de traseiras ou empenas cegas, o projeto estabelece uma criação de frentes e continuação do que se encontra incompleto.

Existe uma introdução de elementos construídos com funções que servem a localidade, estabelecendo uma ligação entre a zona histórica e a residencial em expansão, reurbanizando e reintroduzindo esta área na malha urbana da vila, criando e dinamizando novos percursos de interesse e novos pontos de centralidade urbana de estadia, ao mesmo tempo em que se promove uma continuidade da estrutura, baseada na proposta de *Madla-Reenheim*, onde deverá existir um equilíbrio entre o espaço construído e o espaço verde.





Figura 29 - Planta da Proposta
Escala 1:2000

PLANO URBANO

A área de intervenção foi dividida em 3 unidades de execução, maioritariamente baseadas na divisão existente na planta de ordenamento de classificação e qualificação do solo (CMM, 2015). Assim, a UE1 está localizada em áreas residenciais a estruturar, a UE2 em áreas residenciais consolidadas de valor patrimonial, e a UE3 é a única que inclui as anteriores e ainda espaços de uso especial - áreas de equipamentos e outras estruturas. Esta divisão foi pensada para que as intervenções possam seguir as diretrizes, bastante diferentes, referentes a novas construções, presentes no PDM.

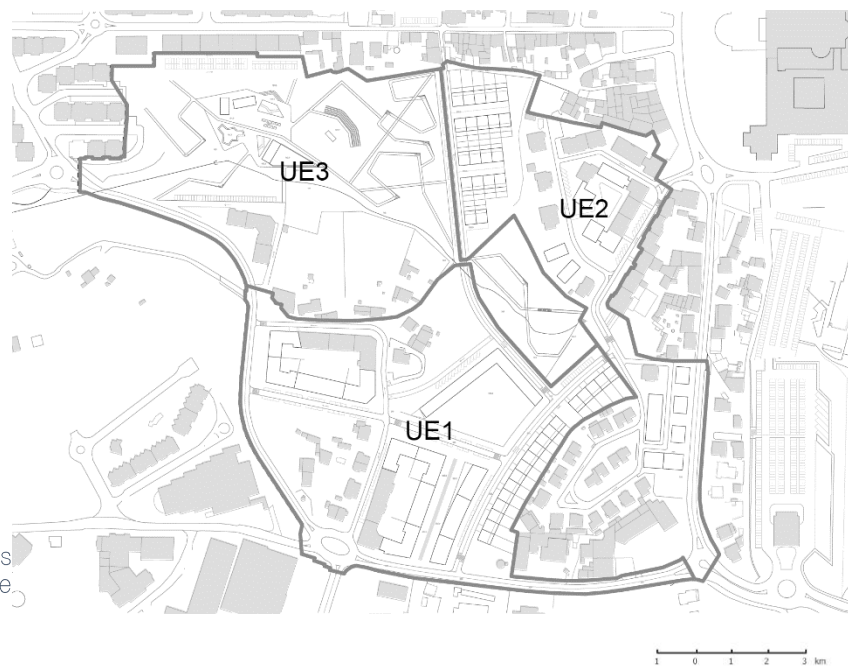


Figura 30 - Divisão das Unidades de Execução
Escala 1:5000

Os limites da área de intervenção, a norte e nascente, contornam os limites da Área de Reabilitação Urbana de Mafra, não existindo qualquer plano ou proposta urbana para o local.

Foi efetuado um estudo sobre o cadastro atual, por forma a conseguir perceber-se qual a situação em relação à área de intervenção e a operação de reparcelamento foi feita de acordo com os índices.

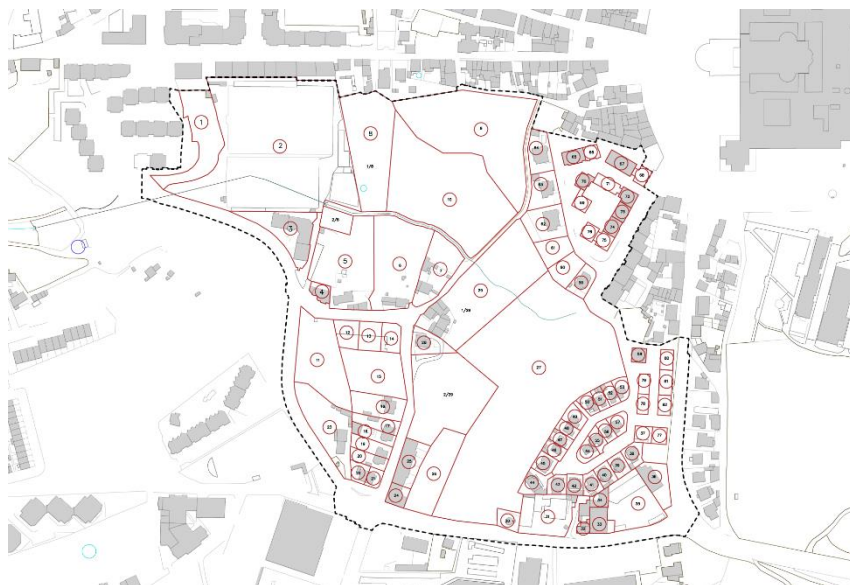


Figura 42 - Cadastro existente

Escala 1:5000

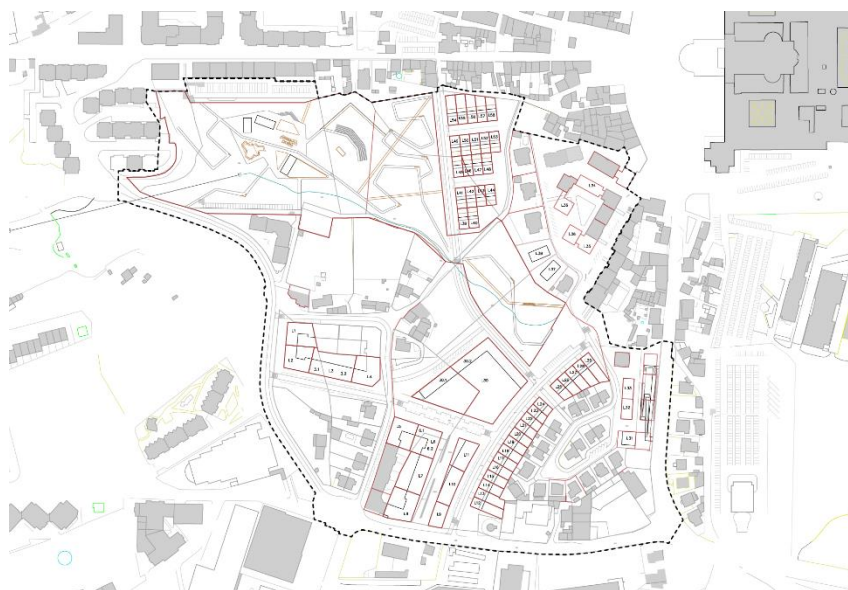


Figura 43 - Cadastro Proposto

Escala 1:5000

O cadastro proposto inclui um total de 83 lotes, estando 30 localizados na UE1, e os restantes na UE2, sendo a UE3 destinada exclusivamente a um novo espaço verde de uso coletivo.

SISTEMA VIÁRIO

Diretamente ligada à intenção da criação de uma malha contínua; foram pensadas novas ligações que pudessem conectar de uma forma mais direta a área de intervenção e a sua envolvente. É respeitada uma hierarquização do sistema viário (fig.44) de forma a que este possa responder, de forma adequada, aos seus usos.



Inicialmente foi desenhada uma via distribuidora local que liga a Rua Major João Gomes à Rua Almirante Gago Coutinho, ambas vias distribuidoras principais, que partem da entrada principal da vila. Esta rua vem substituir um caminho de terra pedonal já existente, usado maioritariamente para encurtar percursos. É desenhada com o intuito que esta possa coletar parte do tráfego da avenida que faz ligação à zona histórica, fazendo ao mesmo tempo ligação aos novos elementos construídos. Esta via intersecta com outras de sentido único, que conferem aos locais uma característica mais residencial.

O quarteirão da Rua Maria Manuela Paulino e Rua Major João Gomes; foi redimensionado, aumentando o passeio e o trânsito passou a ser de sentido único, de forma a contrariar a confusão viária que se observa diariamente. O interior de quarteirão faz as ligações a garagens já existentes e dos novos elementos.

Foram projetadas algumas vias locais partilhadas, que dão acesso unicamente a habitações unifamiliares, com o intuito de uma continuação da zona histórica consolidada, onde os arruamentos são normalmente mais estreitos e os passeios quase inexistentes. Aqui existe uma função mista, pedonal e viária, onde o tratamento do pavimento dá prioridade ao peão.

A Rua da Quinta Nova; foi reabilitada, apenas para uso pedonal e a sua toponímia foi alterada para Caminho da Quinta Nova. Visto ser uma travessia já com muitos anos, bastante utilizada na década de 80 (CMM, 2015c), mantendo o carácter histórico da zona. Apesar das suas inclinações não serem adequadas a todos, existem outras, projetadas com essa preocupação.

Em relação às vias pré-existentes, estas foram redimensionadas, nomeadamente a Rua Almirante Gago Coutinho e a Rua Joaquim Duarte Resina; por forma a que se pudesse aumentar a largura dos passeios, conseguindo assim que estes correspondessem à legislação referente à mobilidade condicionada (TELES, 2009), ao

mesmo tempo tornam as ruas mais agradáveis à sua utilização pedonal, passando também a existir algum mobiliário urbano e arborização.

A rotunda que faz a ligação entre a Rua Almirante Gago Coutinho e a Rua Joaquim Duarte Resina, foi identificada como ponto de conflito. A sua intervenção consiste no alongamento do anel central, conseguindo obter uma melhoria do nó e onde a sua forma oval facilita o fluxo de tráfego. Esta intervenção engloba também a zona Sul da Rua da Quinta Nova, onde os acessos às habitações são reconfigurados, os atravessamentos de vias são reformulados e são projetados estacionamentos paralelos, acabando com o estacionamento abusivo e proibido, frequente no local, prologando-se a mesma lógica pela restante via.

É proposta uma rua que sirva exclusivamente a entrada da creche, jardim-de-infância e ATL e, foi criado estacionamento temporário, para facilitar a chegada e a partida das crianças, sendo o lado oposto o limite de terrenos usados para pasto.

Onde antes se situava a entrada principal do Campo Doutor Mário Silveira, passa a existir uma entrada para um dos parques de estacionamento que serve o equipamento proposto, e consequentemente ligação direta ao parque.

HABITAÇÃO

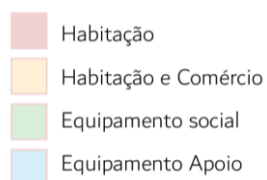
Tendo em conta o crescimento demográfico sentido no aglomerado urbano de Mafra, é proposta uma série de novas habitações.

A primeira ideia de desenho passa por contrariar todas as empenas cegas existentes de modo a conseguir respeitar o Art.º, 40 do RMEU (CMM, 2009).



Figura 32 - Planta de Uso do Edificado

Escala 1:10000



O quarteirão da Rua Maria Manuela Paulino e a Rua Major João Gomes encontra-se com construções dispersas e vários vazios, então são propostos 3 novos loteamentos de habitação coletiva, com

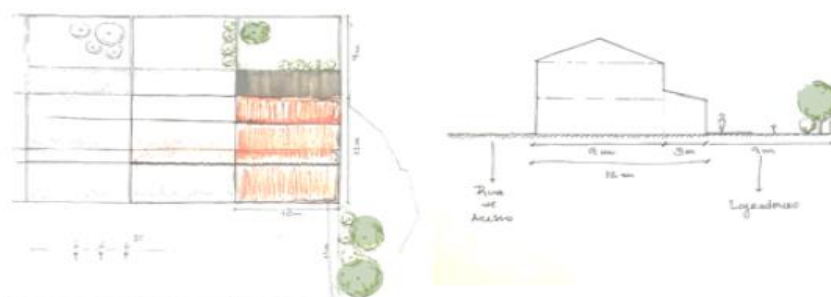
4 pisos acima do solo, sendo 3 destinados a habitação e o piso térreo para comércio apenas na frente da Rua Major João Gomes.

Para o quarteirão ladeado pela Rua Almirante Gago Coutinho e a Rua da Quinta Nova é proposto fechar o mesmo e que o seu interior passe a ser apenas de logradouros e terá 4 pisos. Na frente que liga à nova rua distribuidora principal, é proposto mais 3 lotes, com 3 pisos apenas.

A mesma lógica de fechar o quarteirão e o seu interior ser apenas composto por logradouros serve os edifícios do quarteirão da Rua da Parreira.

Para contrariar as traseiras das habitações unifamiliares do Largo Major João Gomes, é proposta uma frente de habitações unifamiliares em banda, onde se une logradouro com logradouro.

Figura 33 - Habitação Unifamiliar



Dentro do limite das áreas consolidadas de valor patrimonial é proposto uma pequena urbanização de habitações unifamiliares em banda com as mesmas características das habitações anteriormente referidas. A urbanização foi pensada como um seguimento do quarteirão a norte. Estas habitações respeitam as medidas médias e cérceas descritas no PDM (CMM, 2015c). E ainda são completados os loteamentos entre a Rua Major João Gomes e a Avenida do Movimento das Forças Armadas; estes deverão ter um planeamento diferente, pois encontram-se numa zona de grande diferença de cotas entre as duas ruas.

COMÉRCIO

As zonas de comércio propostas são localizadas nos pisos térreos dos edifícios das habitações coletivas.

Para uma continuação do comércio próximo ao centro histórico é proposto comércio no piso térreo dos novos elementos construídos na Rua Major João Gomes.

Na Rua Almirante Gago Coutinho, além da continuação proposta, é desenhada uma praça, entre os dois novos edifícios, destinada a comércio.

A rua tem vindo a ter uma grande procura para o pequeno comércio, pela sua boa acessibilidade, estando todos os seus espaços destinados a este fim, ocupados. A praça é pensada para que exista duas frentes de comércio e que o seu centro seja composto por esplanadas e mobiliário urbano que convide à estadia e permanência no local.

ESPAÇO PÚBLICO

Os espaços públicos são sempre desenhados de forma a que o peão se sinta confortável ao percorrer toda a área de intervenção e o seu desenho está ligado ao tipo de usos que se propõe para o edificado envolvente (GEHL, 2014).

Os passeios são largos para qualquer mobiliário, arborização ou sinalética possa ser implementado sem comprometer o espaço de passagem.

As praças são projetadas de forma a criar zonas de estadia e permanência, onde se irão desenvolver as zonas de comércio ou de conexão de diferentes atmosferas.



Figura 34 - Planta de Espaços Públicos

Em todas as ruas e praças é incluída arborização pensando não só nos benefícios estéticos como a criação de um equilíbrio entre os

elementos construídos e a rua, mas também nos benefícios ambientais, sociais e económicos (BRANDÃO, 2008).

É proposto um parque urbano que acompanhe a linha de água existente na área de intervenção, seguindo a indicação da sua integração na EEM (CMM, 2015c), conseguindo ao mesmo tempo criar mais espaços que potenciem a estadia e permanência, incentivando a sociabilidade.

Para o efeito é necessário realocar o campo de futebol fora da área de intervenção, que para além das suas instalações datadas, não consegue responder à afluência, gerando tráfego pedonal e viário. Este poderá ser localizado próximo da urbanização da Quinta das Pevides, onde a área livre é generosa e o terreno menos acidentado. Tornando possível desencanar a linha de água novamente, sendo esta um ponto fulcral no desenho do novo espaço.

4.3. O PARQUE

A intervenção neste local é entendida na proposta como uma oportunidade de criar novas ligações e recriar o espaço, criando uma união com a realidade urbanística circundante, contrariando o existente, desconectado e isolado, ao mesmo tempo em que se baseia numa interrupção da construção de edificado com um espaço verde tal como descrito no projeto de referência do Parque dos Poetas.

De forma a conseguir seguir uma ideia diferente dos outros parques existentes na vila, é proposta uma permeabilidade entre o urbano e o natural, possuindo uma integração territorial com a envolvente, através de uma arborização que consiga envolver os limites do parque, ao mesmo tempo em que esta seja aberta ao nível do olhar, sem vedações, convidando à entrada.



Figura 35 - Limite do Parque
Escala 1:2000

Inicialmente é desenhado um percurso que consiga conectar as várias vias de grande afluência, ligando a zona histórica, uma área residencial em expansão e uma zona industrial, podendo esta ser vista como um eixo urbano naturalizado ou uma artéria verde. Desta forma o parque consegue beneficiar de uma articulação com a malha urbana ao mesmo tempo que permite a experiência de uma envolvente natural, da particularidade, comodidade e atratividade que transmite um espaço verde.

Este conceito é concretizado através da criação da artéria verde, arborizada, ao longo da qual se vão desenvolvendo diferentes vertentes, como o descanso ou a deslocação, o recreio ou o trabalho, a cultura e a ecologia.

É proposto um programa para o parque que inclui vários pontos de descanso ao longo de todos os percursos, tendo em conta a arborização e a topografia existente. Todos os caminhos acabam por culminar numa Praça que proporciona aos seus utilizadores várias funções.

CONNECTIVIDADE PERCURSOS E PARAGENS

O percurso conector do parque é desenhado mais largo de forma a que este possibilite a passagem de várias pessoas simultaneamente, podendo ser percorrido tanto de forma pedonal como ciclável e o seu pavimento em betonilha permite uma deslocação confortável, à semelhança do projeto do Parque do Ribeiro do Matadouro. Este percurso pode ser interpretado como a artéria dinamizadora do parque, conectando com todos os outros caminhos desenhados, permitindo fácil acessibilidade a todas as frentes do parque.

Pensando na futura utilização do espaço, foram desenhados vários pontos de acesso ao parque, pois como resultado do crescimento e expansão urbana dos últimos anos, existe um fraco contexto e ligação da área ao tecido urbano envolvente. As ligações pedonais são valorizadas, criando zonas de descanso e contemplação nalguns “cotovelos” criados nos percursos.

Os cotovelos são criados nas zonas de mudança de direção ao longo dos percursos; são acompanhados por uma contenção de terreno, em aço corten, que ajudam a tornar estes espaços mais resguardados (ver anexo iii).

O percurso conector do parque liga interna e externamente todos os pontos, unificando o espaço. Todos os caminhos são desenhados tendo em conta os declives e a acessibilidade, não ultrapassando os 6% de inclinação, este percurso faz ligação a alguns caminhos em madeira, que serão criados com a intenção de uma ligação mais próxima ao natural. Estes caminhos não interferem de forma alguma nos percursos acessíveis a todos.

ARBORIZAÇÃO

Foi pensada uma cobertura arbórea que envolvesse todo o espaço e que ao mesmo tempo o unificasse, cobrindo os percursos desenhados, podendo criar sombreado nos diferentes espaços do parque. Optou-se por uma vegetação herbáceo-arbustiva autóctone, introduzindo Pinheiros-mansos, Pinheiros-bravos, Eucaliptos, Plátanos, Zambujeiros e Azinheiras, adaptada ao terreno e plantada de acordo com a topografia, adequando também a vegetação ripícola á linha de água, como Choupos, Salgueiros e Amieiros. É ainda

pensada alguma vegetação mais ornamental, por forma a enriquecer a qualidade visual do parque.

Mantêm-se os elementos arbóreos pré-existentes, como os Sobreiros e as Oliveiras que se encontram em bom estado de conservação, e que, ao mesmo tempo contribuem para o melhoramento microclimático nos primeiros anos de vida do parque (CABRAL e TELLES, 1960).

TOPOGRAFIA

Topograficamente o espaço está dividido em duas zonas. Onde existe maiores declives são desenhados os percursos do parque, promovendo algumas zonas de vista, conseguindo ainda ocupar uma parte para a criação de um anfiteatro integrado no terreno, enquanto a zona mais plana, onde estava situado o campo de futebol, é estrategicamente utilizada para o nó de maior atividade. Esta diferença permite criar um contraste entre as zonas socialmente mais ativas, ao longo do percurso conector, localizadas na área plana, e as zonas de relevo, onde se pretende promover a estruturação de uma mancha arbórea ao longo dos caminhos.

ÁGUA

A existência da linha de água no terreno foi tida como ponto principal no desenho do parque, tendo sido desencanada parte que estava localizada por baixo de um dos campos de futebol, por forma a que esta seja um ponto presente ao longo do parque. Aproveitando uma

depressão natural do terreno, a linha é ligeiramente desviada para passar por ela, criando uma bacia de retenção, impedindo possíveis cheias mais à frente ao mesmo tempo que possibilita a rega e manutenção do novo parque. Esta bacia é pensada, para além da sua função ambiental e ecológica, ter também uma função estética (ver anexo iii).

NÓ DE ATIVIDADE

O nó de atividade localizado na zona mais plana da área do parque é o principal ponto para o funcionamento regular do mesmo. É proposto que o parque inclua diversos equipamentos como um café/restaurante, uma ludoteca, uma sala polivalente, um parque infantil e ainda uma zona de mercados e feiras temporárias.



Escala 1:1000

Figura 36 – Nó de atividade do Parque

O desenho deste espaço foi desenvolvido através do acrescento de pequenos largos ao percurso conector que vão albergar os apoios do parque, acabando por criar uma praça única. Estes espaços são propostos com o foco na criação de espaços abertos, flexíveis e multifuncionais, onde uma grande variedade de atividades pode ser programada ou aparecer espontaneamente. O caminho mantém-se marcado no pavimento de forma simbólica, para que se não se perca a noção de continuidade do percurso.

O primeiro largo desenhado alberga o café/restaurante, localizado próximo à bacia de retenção, para que o seu vão e a sua esplanada estejam virados para esse elemento natural, ao mesmo em que é possível observar grande parte do parque.

Ao longo do percurso podemos encontrar a sala polivalente, pensada para poder receber tanto exposições temporárias, como palestras ou lançamentos editoriais. A ludoteca localizada imediatamente ao lado; poderá servir com algum apoio de equipamento à sala polivalente e como um ponto atrativo aos mais novos. Ainda dentro do mesmo desenho é criado um pequeno anfiteatro em betão que serve de apoio à ludoteca. Do lado oposto é proposto um parque infantil, próximo das zonas de maior afluência e com boa exposição solar, o seu desenho é orgânico e a intenção é que este não siga a ideia tradicional de parque infantil, mas sim como formas onde as crianças consigam explorar mais a sua imaginação (ver anexo iii).

A zona de mercado temporário é localizada no centro da praça, proporcionando animação e atividades no local.

Ainda dentro da praça são criadas bolsas verdes. Estas bolsas além de integrarem espaços de descanso e estar; integram pequenos percursos completamente envolvidos por verde, acessíveis àqueles que não o conseguem fazer ao longo do percurso por motivos de mobilidade reduzida.

OS EQUIPAMENTOS

Para o nó são propostos uma série de edifícios que conseguissem proporcionar atividades ao local. O desenho dos edifícios é pensado de uma forma muito simples por forma a que se conseguisse aplicar a todos de igual forma. Assim, são propostos três blocos fixos que albergam um café/restaurante, uma ludoteca e uma sala polivalente e um módulo amovível para uso de mercado temporário.

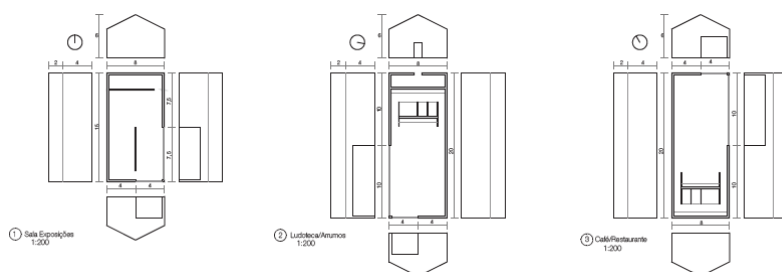


Figura 37 - Planta dos Equipamentos do Parque

A ideia do formato para todos os objetos parte da junção de duas formas geométricas, o paralelepípedo e um prisma de base triangular (ver anexo iii). Os vãos dos edifícios estão localizados nas fachadas que se encontram viradas para o centro do nó, por forma a convidar à entrada.

As zonas húmidas são localizadas no lado oposto à abertura do vão. As instalações sanitárias são acessíveis através de dois corredores laterais, enquanto a zona de bancada de cozinha no café/restaurante ou a bancada de apoio na ludoteca, se encontram centradas e viradas para o espaço aberto.

No edifício da ludoteca é acrescentada uma pequena área de arrumos/apoio à manutenção do parque, acessível pelo exterior.

O interior da sala polivalente desenvolve-se baseada na mesma ideia, no entanto, não tem zona húmida. Com uma parede amovível que atravessa meio espaço, proporciona uma zona mais adequada a

qualquer tipo de exposições, enquanto a outra metade está mais direcionada para uma zona de apresentações/palestras. Esta área tem ainda acesso a uma pequena zona de arrumos e apoio à sala.

Para o exterior dos edifícios é pensado um acabamento liso de cor cinza, como se tratasse de uma continuação do pavimento. No interior, o pavimento desenvolve-se como mais uma continuação do exterior, em betão, enquanto as paredes têm um acabamento liso branco, contribuindo para uma sensação de espaço amplo.

O módulo para uso no mercado temporário, desenvolve-se com a mesma forma e sua ideia é baseada na estrutura *Coffee Ground – café concept* (KIWI e POM, 2014), a sua estrutura é metálica, facilitando a sua montagem, desmontagem e deslocação. Na mesma estrutura é possível acrescentar uma cobertura ou paredes de madeira, consoante o vento ou a exposição solar, com o intuito de criar mais conforto.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho procurou estudar-se a problemática das descontinuidades urbanas, e de que forma estas se relacionam com o espaço público. O aumento do uso do transporte individual e as construções para lá dos limites da cidade tradicional, favoreceram a construção de grandes infraestruturas viárias, acabando por deixar para segundo plano a deslocação a pé, ou a qualidade dos espaços públicos, tornando os lugares cada vez mais longe uns dos outros e, por consequência, vazios e sem qualquer uso.

A escolha do local para o desenvolvimento do Projeto Final de Mestrado, foi, talvez, o mais adequado perante os objetivos propostos. Uma zona com um grande crescimento demográfico, que não consegue, ainda, responder às descontinuidades quer no tecido edificado, quer na estrutura de espaço público. Foi necessária uma abordagem diferente em zonas específicas, não sendo possível aplicar um modelo único que resolvesse todas as situações, no entanto, todas as intervenções foram baseadas numa estratégia que conseguisse requalificar, integrar e consolidar a área de estudo.

Por forma a conseguir-se contrariar as descontinuidades existentes na Vila de Mafra, provocada pela falta de ligação entre diferentes planos, propusemos uma intervenção nos espaços vazios, de forma a que estes consigam adaptar-se a novas funções ou a completar as existentes com a sua envolvente. Estes vazios e descontinuidades têm uma influência negativa na vivência da vila, pelo que, deverá existir uma ação que os integre no tecido urbano.

Assim, o projeto propõe uma integração do espaço vazio e descontínuo, no tecido urbano existente, estruturando-o, para que este consiga ser percorrido tanto por meio de transportes viários como a pé, tornando o que parece estar longe, estar perto. A proposta tem ainda como base um equilíbrio entre áreas e funções, entre o espaço construído e o espaço natural, proporcionando uma lógica urbana.

Foi completada a área de intervenção, com o intuito de contribuir para responder às carências sentidas na vila e, onde antes, os declives acentuados eram vistos como um problema, fossem adaptados, constituindo-se a proposta como uma solução para o vazio, através da criação de espaço público.

O espaço público mostra-se assim um elemento de elevada importância na reestruturação destas zonas, criando novos usos e potenciando ligações, incentivando as deslocações pedonais, ao mesmo tempo que se contraria a dispersão dos tecidos urbanos. Foi esta a intenção da proposta projetual do espaço público, objeto deste trabalho.

BIBLIOGRAFIA

- ALBERGARIA, Henrique (1999), A dinâmica populacional das Cidades do Continente Português. *Revista de Estatística*, Vol. 2, pp. 47-66
- BECKFORD, William (2005), *The Journal of William Beckford in Portugal and Spain 1787-1788*. The History Press LTD, Stroud
- BORJA, Jordi (2005), *La ciudad conquistada*. Alianza Editorial, Madrid
- BORJA, Jordi; MUXÍ, Zaida (2000), *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Electa, Barcelona
- BRANDÃO, Pedro (2002), *O chão da Cidade – Guia de avaliação do Design de Espaço Público*. CPD, Lisboa
- BRANDÃO, Pedro (2008), *A identidade dos lugares e a sua representação colectiva*. DGOTDU, Lisboa
- BRANDÃO, Pedro; REMESAR, Antoni (2000), *O Espaço Público e a Interdisciplinaridade*. CPD, Lisboa
- BRUNO SOARES, Luís (2005), A área metropolitana de Lisboa – a procura de um novo paradigma urbano. *Sociedade e Território*, nº39, p.11-23
- CABRAL, Francisco; TELLES, Gonçalo (1960), *A Árvore em Portugal*. Tip. Neogravura, Lisboa
- CANCELA D'ABREU, Alexandre; CORREIA, Teresa; OLIVEIRA, Rosário (2004), *Contributos para a Identificação e Caracterização da Paisagem em Portugal Continental*. Direção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Lisboa
- CARMONA, Matthew *et al.* (2003), *Public Places – Urban Spaces: The dimensions of Urban Design*. Architectural Press. Oxford
- CARVALHO, Jorge (2003), *Ordenar a cidade*. Quarteto, Coimbra
- CCDR-LVT (2007), *Fazer com as populações, Programa de Iniciativa Comunitária*. Lisboa

CHOAY, Françoise (2000), *Alegoria do património*. Edições 70, Lisboa

CMM (2009), *Regulamento Municipal da Edificação e Urbanização*. Mafra. Disponível em: <http://www.cm-mafra.pt/files/autarquia/Regulamentos/rmeu.pdf>, consultado em: 06/05/2017

CMM (2015a), *Área de reabilitação urbana*. Mafra. Disponível em: <http://www.cm-mafra.pt/pt/municipio/area-de-reabilitacao-urbana-de-mafra>, consultado em: 06/05/2017

CMM (2015b), *Diagnóstico Social de Mafra*. Mafra. Disponível em: http://www.cm-mafra.pt/sites/default/files/diagnostico_social_mafra_2015.pdf, consultado em: 03/02/2017

CMM (2015c), *Plano Diretor Municipal*. Mafra. Disponível em: http://www.cm-mafra.pt/sites/default/files/1_regulamento_final_parec78.pdf, consultado em: 03/02/2017

CMM (2017), *Portal Geográfico da Câmara Municipal de Mafra*. Mafra. Disponível em: <http://sig.cm-mafra.pt/portageografico/> consultado em: 19/09/2017

CMM (2018), *Planta da parte da Vila de Mafra situada no terreno pertencente à Casa Real, levantada por José António de Abreu, vogal secretário da Comissão do Tombo dos Bens da Coroa, em agosto de 1851*. Mafra. Disponível em: <http://arquivo.cm-mafra.pt/catalog>, consultado em: 03/01/2018

CMS (1935), *Censos da população das vilas de Mafra, da Ericeira, da Enxara dos Cavaleiros*. Sintra. Disponível em: <http://arquivoonline.cm-sintra.pt/viewer?id=40432&FileID=18419>, consultado em: 02/10/2017

CMO (2015), *Parque dos Poetas*. Oeiras. Disponível em: <http://parquedospoetas.cm-oeiras.pt/>, consultado em: 02/02/2018

CMST (2015), *Parque do Ribeiro do Matadouro*. Santo Tirso. Disponível em: <https://www.cm-stirso.pt/pages/1649>, consultado em: 02/02/2018

COELHO, Carlos Dias (2013), *Os Elementos Urbanos*. Argumentum, Lisboa

COELHO, Carlos Dias (2014), *O Tempo e a Forma*. Argumentum, Lisboa

CULLEN, Gordon (1983), *Paisagem Urbana*. Edições 70, Lisboa

Decreto de Lei 43/2001 de 6 de fevereiro. Diário da República n.º 34/2001, Série I-A, Lisboa, pp. 729-733

FADIGAS, Leonel (1993), *A natureza na cidade. Uma perspectiva para a sua integração no tecido urbano*. Faculdade de Arquitectura de Lisboa, Lisboa

GEHL, Jan (2014), *Cidades para pessoas*. Editora Perspectiva, Lisboa

GRAÇA, Miguel Silva (2006), *Espaços públicos e uso colectivo de espaços privados*. Disponível em: <http://www.ecultura.pt/Anexos//%C2%ABEspa%C3%A7osPublicos&Privados%C2%BB%20.pdf>, consultado em: 08/02/2017

GUERRA, Isabel (2007), Tensões do Urbanismo Quotidiano. In PORTAS, Nuno *et al.*, (Coord.) *Políticas Urbanas I: Tendências, Estratégias e Oportunidades*. Fundação Calouste Gulbenkian. Lisboa, pp. 236-251

HEITOR, Teresa (1996), *A vulnerabilidade do espaço em Chelas: uma abordagem sintáctica*. Dissertação para a obtenção do Grau de Doutor em Engenharia do Território. Instituto Superior Técnico, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa

INDOVINA, Francesco (2002), O Espaço público – tópicos sobre a sua mudança, *Revista Cidades, Comunidades e Territórios*, ISCTE, nº5, pp. 23-25

JFM (2017), *Dados Históricos de Mafra*. Mafra. Disponível em: <http://jfmafra.pt/a-freguesia/historia-da-freguesia-de-mafra/> consultado em: 31/03/2018

KIWI & POM (2014), *Coffee ground – café concept*. Disponível em: <http://kiwiandpom.com/structures/coffee-ground/>, consultado em: 02/04/2018

LAMAS, José (1993), *Morfologia urbana e Desenho da Cidade*. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa

LYNCH, Kevin (2009), *A imagem da cidade*. Edições 70, Lisboa

MATEUS, Maria de Lurdes (2011), *O processo de bolonha e as reformas curriculares da geografia em Portugal*. Imprensa da Universidade de Coimbra

MVRVD (2013), *Madla-Revheim Master-Plan, Stavanger*. Disponível em: <https://www.mvrnv.nl/en/projects/stavanger>, consultado em: 09/01/2018

OH!LAND STUDIO (2014), *Parque do Ribeiro do Matadouro*. Santo Tirso. Disponível em: <https://www.ohland.pt/parque-ribeiro-matadouro>, consultado em: 22/03/2018

PEREIRA, Margarida (2004), *As metamorfoses da cidade dispersa*. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas. Universidade Nova de Lisboa

PNMAFRA (2018), *Real Obra de Mafra*. Mafra. Disponível em: <http://www.palaciomafra.gov.pt/pt-PT/Geral/ContentList.aspx>, consultado em: 17/02/2018

PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro, CABRAL, João (2007), *Políticas Urbanas – Tendências, Estratégias e Oportunidades*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa

PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro, CABRAL, João (2011), *Políticas Urbanas – Transformações, Regulação e Projectos*. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa

REGO, Joana (1984), *Tipologias dos Espaços Exteriores de Lisboa*. Relatório de fim de curso de Arquitectura Paisagista. Instituto Superior de Agronomia, Lisboa

RISCO (2008), *Espaço Público do Cacém*. Cacém. Disponível em: https://www.risco.org/projects/area-central-do-cacem_17, consultado em: 09/01/2018

SALGADO, Mário (2000), *Espaços Públicos*. Fundação Banco Comercial Português, Lisboa

SALGUEIRO, Teresa Barata (1998), Cidade pós-moderna: espaço fragmentado. *Revista Território*, Rio Grande do Norte, pp.33-85

SALGUEIRO, Teresa Barata (2001), *Lisboa, Periferia e Centralidades*, Celta Editora, Oeiras

SARAIVA, Luís (2008), *Análise da Segunda fase do Parque dos Poetas e apresentação de dois Jardins Temáticos*. Relatório de Fim de Curso de Arquitectura Paisagista. Instituto Superior de Agronomia, Lisboa

SOLÀ-MORALES, Ignasi de (1994), *Terrain Vague*. Anyplace, Cambridge

TELES, Paula (2009), *Acessibilidade e Mobilidade para todos*. Inova, Porto

