



## REVITALIZAÇÃO DA CIDADE DE SETÚBAL

Um projeto urbano na zona compreendida entre a Praça José Afonso e o Tribunal

Yanyan Zheng

(Licenciada)

Projeto Final de Mestrado para obtenção de Grau de Mestre em Arquitetura em Especialização em Urbanismo

### JÚRI

Presidente: Professora Maria da Graça Moreira

Vogais:

Professor Carlos Henriques Ferreira

Professora Carla Sofia Alexandrino Pereira Morgado

Professor Francisco Manuel Camarinhas Serdoura

DEFINITIVO

Lisboa, FA ULisboa, Janeiro, 2019





## Agradecimentos

...a todas as pessoas que fizeram parte deste percurso cuja contribuição foi essencial.

...aqueles que me transmitiram os seus conhecimentos, principalmente os meus orientadores pela motivação, empenho e disposição.

...as entidades que me forneceram a informação fundamental para a realização deste trabalho.

...e acima de tudo, aos meus pais pelo apoio incondicional.



## Resumo

É certo que os portos representaram um papel fundamental no crescimento e desenvolvimento das cidades, tanto a nível urbano, económico e social, como, também, consistiram em elementos importantes no estabelecer da relação da cidade com o rio. Porém, no período industrial, devido à forte ocupação das frentes de água essa relação deixou de existir.

Atualmente, estes territórios encontram-se bastante marcados por esse período, através de espaços devolutos e edifícios degradados, tornando-se assim objeto de elevado interesse a revitalizar, a fim de devolvê-los à cidade. Muitas destas revitalizações consistem em propor espaços públicos em áreas que sofreram grandes transformações provocadas pelas constantes alterações dos paradigmas da cidade e da sua população. A preocupação atual prende-se com a sua flexibilidade e sustentabilidade, por forma a garantir espaços alternativos e viáveis para funções distintas e agradáveis.

Como tal, o presente trabalho pretende ser uma ferramenta para melhorar as necessidades atuais dos espaços públicos e da população, onde se procura que o espaço público se torne impulsionador de novas dinâmicas de apropriação e de novos comportamentos que contribuam para a promoção e atratividade quer da população quer dos visitantes.

**Conceitos-Chaves:** Frentes de água, Revitalização Urbana, Espaço Público, Conetividade, Equipamento Coletivo.



# Abstract

Ports have played a pivotal role in both the growth and development of cities, with regards to urban landscape, economics and indeed society; beyond this however, they have been fundamental in establishing the deep relationship between cities and their rivers. Unfortunately, as a result of the industrial period, and due to the oppressive and relentless occupation of water fronts, this relationship has been severed.

Nowadays, these territories are predominantly characterized by vacant spaces and degraded buildings, often becoming objects of 'revitalization' potential - in an attempt to return them to the cities and people to whom they once belonged. These attempts frequently constitute a proposition of a series of public spaces upon these riverfront territories that have undergone great transformations over time, as a result of the ceaseless changes and adaptations of the paradigms of the city and its population. The contemporary concern of this approach is flexibility and sustainability, as one attempts to guarantee alternative and viable spaces for distinct and pleasant functions.

The following work aims to improve the availability of public space, allowing it to become the engine of new dynamics of appropriation and new behaviors whilst contributing to the promotion and attractiveness of the city, its population and visitors.

**Keywords:** Waterfronts, Urban Revitalization, Public Space, Connectivity, Collective Equipment



# Índice Geral

<b>AGRADECIMENTOS</b>	<b>I</b>
<b>RESUMO</b>	<b>III</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>V</b>
<b>ÍNDICE GERAL</b>	<b>VII</b>
<b>ÍNDICE DE FIGURAS</b>	<b>IX</b>
<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>1</b>
QUESTÕES E OBJETIVOS	2
ESTRUTURA DO TRABALHO	3
METODOLOGIA	4
<b>1  FRENTE DE ÁGUA</b>	<b>5</b>
1.1   PROCESSO DE EVOLUÇÃO DO PORTO INDUSTRIAL	9
1.2   REVITALIZAÇÃO URBANA	14
1.3   ESPAÇO PÚBLICO	23
1.3.1   Conectividade	24
1.3.2   Identidade do espaço público	26
1.4   EQUIPAMENTO COLETIVO	30
1.5   AS CIDADES DE REFERÊNCIA	33
1.6   REFLEXÃO	42
<b>2  SETÚBAL E O RIO SADO</b>	<b>45</b>
2.1   ENQUADRAMENTO TERRITORIAL	49
2.2   ENQUADRAMENTO HISTÓRICO	51
2.3   FRENTE RIBEIRINHA DE SETÚBAL	59
2.4   CARACTERIZAÇÃO EDIFICADO	67
2.4.1   Património edificado	67
2.4.2   Estado de conservação	68
2.4.3   Uso do Solo	68
2.5   CARATERIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO	70
2.6   CARATERIZAÇÃO DEMOGRÁFICA E SOCIAL	72
2.6.1   Dinâmica Demográfica	72
2.6.2   Atividades económicas	74
2.6.3   Estratégia da cidade	74
2.7   ANÁLISE SWOT	77
2.8   REFLEXÃO	78
2.9   QUESTÕES EM CAUSA	79
<b>3  PROPOSTA DE INTERVENÇÃO URBANA</b>	<b>81</b>
3.1   PLANO ESTRATÉGICO NA REVITALIZAÇÃO DA FRENTE RIBEIRINHA DE SETÚBAL	83
3.2   PROPOSTA DE UM ESPAÇO URBANO E A RECONVERSÃO DO BALUARTE DO LIVRAMENTO NUM EQUIPAMENTO CULTURAL	89

CONSIDERAÇÕES FINAIS	95
BIBLIOGRAFIA	97
ANEXOS	103



# Índice de Figuras

Figura 1: Vista do Porto de Génova (1810). Pintura de Ambroise Louis Garneray	9
Figura 2: Evolução temporal da cidade portuária industrial ocidental - Modelo Hoyle (1989, p.47)	10
Figura 3: Fábrica têxtil em Oxfordshire, inícios do séc. XX	11
Figura 4: Fabrica de Sapatos, finais do séc. XIX	11
Figura 5: Nova Iorque, South Street Seaport no séc. XIX	11
Figura 6: Porto Industrial de Dunkerque, séc XIX	12
Figura 7: Os portos do século XXI: Roterdão (cima), Singapura (esquerda) e Xangai (direita)	13
Figura 8: EXPO'98, atual Parque das Nações, Lisboa, desenvolvimento da frente entre 1996 e 1998	15
Figura 9: Barcelona, desenvolvimento da frente marítima entre 1900 e 1993	15
Figura 10: Dimensões de Intervenção da Revitalização Urbana	17
Figura 11: Doca de Santo Amaro (direita) e Doca Cais do Sodré (esquerda), convertida em bares e restaurantes. Lisboa	19
Figura 12: Novos edifícios habitacionais na ilha KNSM, antiga plataforma portuária. Amesterdão	19
Figura 13: Esquema de modelo de estratégia possível num processo de revitalização	20
Figura 14: Praça do Comércio. Lisboa	23
Figura 15: Tipologias do espaço público (Brandão, 2008)	27
Figura 16: Critérios de qualidade do espaço público (Gehl et al, 2006)	28
Figura 17: Plano da cidade de Toronto (1842)	33
Figura 18: Evolução da linha de costa de Toronto	34
Figura 19: Projeto da Toronto Central Waterfront de autoria de Wets8 e DTAH (2006)	35
Figura 20: Alguns das áreas requalificadas	36
Figura 21: Planta da cidade de São Francisco (1989)	37
Figura 22: Avanço da linha de costa 1852 e 1997	38
Figura 23: Frente portuária de São Francisco	38
Figura 24: Plano dos espaços públicos em São Francisco	39
Figura 25: Os eixos estratégicos que o plano baseia	39
Figura 26: Algumas áreas requalificadas	40
Figura 27: Carta dos Portos de Lisboa, Setúbal e sua envolvente (1693)	50
Figura 28: Carta Topográfica de Setúbal, finais do séc. XIX	50
Figura 29: Planta da Vila e Porto de Setúbal (1607-1617)	52
Figura 30: Fortificação da Cidade de Setúbal (1689)	52
Figura 31: Embalagem das latas de conservas Ripal e Nereide, empresas sediadas em Setúbal	53

Figura 32: Entalção das conservas	53
Figura 33: Evolução do Território de Setúbal	54
Figura 34: Obras do Porto de Setúbal (1933)	55
Figura 35: Plano Geral de Urbanização de Setúbal (1944)	56
Figura 36: Planta do Porto de Setúbal (1933)	56
Figura 37: Vista área de Setúbal (1930)	56
Figura 38: Evolução da linha de costa	58
Figura 39: Planta de Ordenamento da Zona Ribeirinha de Setúbal - PORTSET (1995)	62
Figura 40: Plano de Pormenor da frente Ribeirinha de Setúbal.	64
Figura 41: Área de Reabilitação Urbana - Setúbal	64
Figura 42: Projetos do PIVZRS	65
Figura 43: Monumentos classificados ou em vias de classificação	67
Figura 44: Planta de identificação do Património Edificado	67
Figura 45: Análise do Estado de conservação	68
Figura 46: Análise do Uso do Solo	69
Figura 47: Análise dos Equipamentos Coletivos	69
Figura 48: Análise do Espaço Público	71
Figura 49: Análise da mobilidade exclusivamente pedonal	72
Figura 50: Evolução Populacional do concelho de Setúbal (1970-2011 Fonte: INE, 2011)	72
Figura 51: População residente por grupo etário concelho de Setúbal e área de estudo Fonte: INE, 2011	73
Figura 52: Eixos Estratégicos	84
Figura 53: Diagrama dos eixos estratégicos do plano	85
Figura 54: Proposta de Usos	86
Figura 55: Diagrama de uso e circulação viária	86
Figura 56: Áreas adjacentes ao Baluarte do Livramento	88
Figura 57: Vista paranómica	88
Figura 58: Fotomontagem de um espaço para todos junto ao rio	89
Figura 59: Diagrama de organização do espaço urbano.	90
Figura 60: Fotomontagem de espaços multifuncionais	92
Figura 61: Fotomontagem de um espaço partilhado (av. Jaime Rebelo)	92





## Introdução

*“The waterfront itself is the first wasted asset capable of drawing people at leisure. Part of the district’s waterfront should become a great marine museum - the permanent anchorage of specimen and curiosity ship, the best collection to see and board anywhere. This would bring tourists into the district in the afternoon, tourists and people of the city on weekends and holidays, and in summertime it should be the embankment point for pleasure voyages in the harbour and around the island; these embarkation points should be as glamorous and salty as art can make them. If new seafood restaurants and much else would not start up nearby, I will eat my lobster shell.”*

(Jane Jacobs, 1961)

Este trabalho de projeto final pretende dar continuidade ao trabalho desenvolvido em Laboratório de Projeto VI, tendo como área de estudo a cidade de Setúbal, mais propriamente a frente ribeirinha.

Desconectada e degradada é como podemos descrever a zona delimitada neste estudo. O período industrial marcou o desenvolvimento da cidade, que por sua vez criou novas formas urbanas. Todavia, as marcas deixadas pelo processo de desindustrialização foram edifícios, armazéns abandonados e em ruína, zonas por consolidar e um espaço público esquecido.

O Programa Polis Setúbal contribuiu para a revitalização da frente ribeirinha de Setúbal, abrangendo este toda a frente que se estende desde a doca das Fontainhas (Nascente) até ao Parque Urbano de Albarquel (Poente) e requalificando as zonas mais a nascente (Jardim da Fonseca) e poente (Praia da Saúde). Com a via principal, a avenida Luísa Todi, atenuou-se a relação transversal que a cidade poderia ter com o rio. No entanto, nem todas as áreas projetadas pelo plano foram concretizadas, estando no seu estado original (degradado ou devoluto), perdendo o objetivo de reintegração da cidade com a frente de água de Setúbal.

Ao concluir as análises realizadas e com base nas mesmas, foi possível compreender as diversas problemáticas, levando à proposta de requalificação das várias áreas a conectar com a cidade.

## Questões e Objetivos

No início da investigação surgiram várias questões relevantes para a resolução da problemática, partindo do geral, ou seja, de um tópico mais abrangente, para o particular, a fase de definição do projeto:

- Como poderá a revitalização urbana contribuir para a melhoria da imagem e da atratividade da cidade?
- Como poderá o espaço público contribuir para uma melhor relação entre a cidade e o rio?

Visando esta problemática, o principal objetivo deste Projeto Final de Mestrado é compreender os aspetos que afetam a relação cidade-rio no caso de Setúbal, encontrar uma estratégia de intervenção urbana que possibilite uma melhor ligação da cidade com o rio Sado e procurar descobrir uma forma de ligação entre estratégias urbanas e de revitalização articuladas com propostas de equipamentos coletivos e espaços públicos que se complementem com os existentes e que sejam orientados para as frentes ribeirinhas, tornando-se elementos centrais de revitalização do espaço e de interligação.

## Estrutura do trabalho

O trabalho encontra-se organizado em cinco partes, mais os anexos, que complementam a estrutura e o seu conteúdo.

A primeira parte diz a respeito à Introdução, funcionamento como apresentação. Expõe-se onde se expõe o tema a tratar, apresentam-se as questões e objetivos a alcançar e sintetiza-se a metodologia.

O primeiro capítulo apresenta o quadro teórico de referência, as frentes de água, consiste numa breve contextualização da relação entre cidade e frentes de água através da evolução dos seus portos e as razões que levaram aos grandes processos de revitalização nas frentes de água, assim como alguns elementos fundamentais que integram no processo da revitalização destas. Pretende entender o papel do espaço público e a sua importância na cidade, como elemento articulador e dinamizador da cidade.

O capítulo seguinte é dedicado à evolução da relação entre a cidade e o rio através da contextualização histórica, caracterização morfológica e social, análise SWOT e estratégias da cidade. Neste capítulo pretende-se compreender os aspetos que contribuíram para a atual cidade, onde a intervenção proposta tem lugar e de que forma podemos atuar.

O terceiro capítulo consiste na elaboração do plano estratégico ou visão estratégica com base na análise e dividido que nos levam a conceção deste plano que se divide em três eixos: conectividade, permeabilidade e programa. Cada eixo tem as suas ações específicas, que levarão ao encontro do projeto urbano.

O último capítulo consiste na conclusão do trabalho.

## Metodologia

O Projeto Final de Mestrado irá desenvolver-se em três partes, a investigação, a análise e a proposta de intervenção, que se inicia com a pesquisa e recolha de material teórico com base nas temáticas e conceitos abordados na primeira parte.

Na primeira instância, a investigação, procede à recolha e análise de dados e referências com o objetivo de aprofundar as características e contextualização do tema Espaço Público, destacando a sua importância como elemento de integração nos processos de revitalização e de que forma ela pode atuar.

Numa segunda fase, a análise pretende compreender a sua contextualização histórica, caracterização urbana, demográfica e social, e as estratégias definidas pelos vários planos. Assim poderemos identificar os elementos chave, que nos irão levar ao encontro das questões colocadas. Tendo como complemento a análise, descrição e estratégias definidas em casos de estudo. Desta forma, constituímos uma visão global, o que ajudará na pesquisa de exemplos internacionais e nacionais.

Numa última fase, a proposta de intervenção, define um plano estratégico com objetivo de revitalizar a área urbana, devolvendo-se à cidade através da requalificação dos espaços públicos.

Assim, recorrendo ao desenho para a conceção da proposta estratégica, do projeto urbano e, por fim, da proposta do edificado utilizam-se várias ferramentas como o autocad, as maquetas, os modelos 3D e a renderização.

Por fim, a elaboração das peças de apresentação para a entrega do documento final, quer da parte escrita quer da parte projetual para apresentação pública.







## 1 | Frentes de água





A água é um elemento fundamental à vida humana, sendo que a evolução de centros urbanos nas margens de rios e mares, deve-se à existência da água como fator de comunicação. A cidade evoluiu como um local de trocas comerciais, e a existência de água estabelece a permanência das populações nestes locais.

As frentes de água demonstraram ter, durante vários séculos, uma enorme relevância para as cidades, não apenas em relação à ligação e ao comércio com as outras cidades, ou da conquista de novos territórios, mas também como fator identitário e cultural.

As cidades que se fixaram nas frentes de água, a sua evolução, trouxe mudanças urbanas e uma maior aproximação a esta. No séc. XIX, com o surgimento das zonas portuárias, ocorreram momentos de afastamento, sendo esse o período mais significativo da rutura entre a frente de água e a cidade, causando quebras no tecido urbano. Nas últimas décadas tem-se desenvolvido um planeamento que recupere a conexão da cidade e a sua frente, elaborando várias soluções e alterando para novos usos e funções que possam servir a população residente e quem os visita.

Para uma maior compreensão de toda essa relação serão abordados os seguintes temas: Processo de evolução do porto industrial; Revitalização Urbana; o Espaço Público; e por fim, o Equipamento Coletivo.



## 1.1 | Processo de evolução do porto industrial

*"Today we think of the waterfront as an urban amenity, a special place in the city. However, the waterfront as a site of amenity is a relatively recent phenomenon. Attitudes toward the waterfront have changed significantly over the last fifty years. The reasons should be obvious; waterfronts were the working areas of the city. As places of industry, they were dirty and messy and held little value in our collective conscience. They were places that were to be avoided at all costs."*

(Marshall, 2001, p.18)

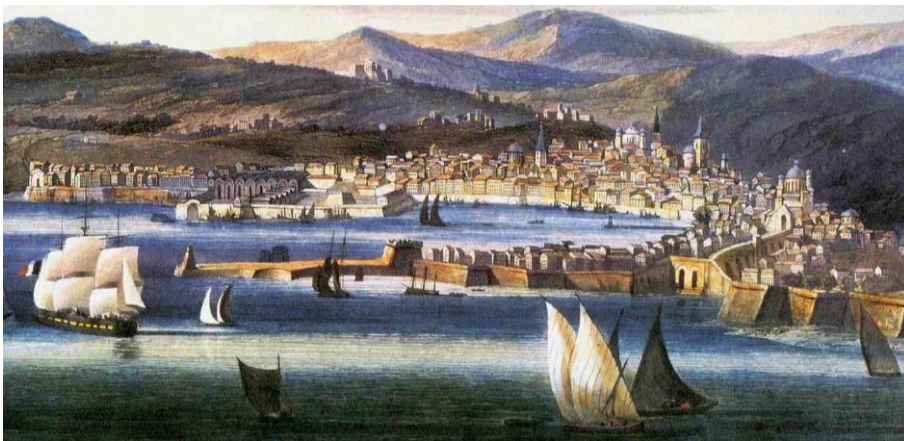


Figura 1: Vista do Porto de Génova (1810). Pintura de Ambroise Louis Garneray

Fonte:  
<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bb/Genova-1810ca-acquatinta-Garneray-part-mura.jpg>

As frentes de água nas cidades foram sempre um recurso para a população. Sendo uma fonte essencial na vida para os indivíduos, estas foram transformadas em áreas comuns de comércio, assumindo a função de porto para a cidade e, posteriormente com a revolução industrial, o local onde toda a indústria passou a estar localizada. Por consequência exigiu também uma área costeira que envolvesse o comércio portuário. Com esta evolução, as zonas portuárias começaram a crescer transformando a paisagem ribeirinha num conjunto de maquinaria de grandes dimensões e desumanizada. Os avanços, a conquista de novos territórios e a criação de colónias, leva com que os estados europeus se tornem grandes impérios. Os portos são o ponto de encontro entre a cidade e o mar, mas também o local de chegadas e partidas, armazenamento de produtos vindos de todas as partes do mundo.

Dessa forma, até ao século XIX, é os portos clássicos, abertos à cidade, vão experienciar importantes transformações resultantes da alteração e evolução da indústria. O aparecimento de uma economia sustentada pelas novas tecnologias vai permitir, no passar deste século, refletir as cidades e o seu contexto.

Como foi referido, em meados do século XVIII, deu-se o início à industrialização em Inglaterra, que acabou por se expandir para o resto da Europa e por sua vez para o resto do mundo. Com a evolução tecnológica, seguiu-se a substituição dos métodos mais artesanais pela manufatura por máquinas bem como da energia a vapor e do carvão pela energia elétrica. Estas alterações aliadas a novas técnicas de trabalho do ferro e do aço, conduziram a um desenvolvimento da indústria, transformando-o no sector predominante da economia.

Numa tentativa de adaptação a este desenvolvimento industrial, verificou-se uma reorganização de toda a base agrícola, artesanal e comercial, bem como da economia e de toda a sociedade. Contudo esta reestruturação levou a uma drástica mudança socioeconómica e a uma profunda mudança das paisagens.

ETAPA	SÍMBOLO		PERÍODO	CARACTERÍSTICAS
	Cidade	Porto		
I - Porto-Cidade primitivos			Antiguidade/ Medieval Até o século XIX	Íntima associação espacial e funcional entre cidade e porto
II - Porto-Cidade em expansão			Século XIX – início do século XX	Rápido crescimento comercial/industrial, forças de crescimento para o porto desenvolver-se mais além do limite com a cidade, com cais linear e indústrias de carga fracionada.
III - Porto-Cidade industrial moderno			Metade do século XX	O crescimento industrial (especialmente as refinarias) e a introdução de contêineres/ro-ro(roll-on/roll-off) impõe ao porto a necessidade mais espaços
IV - Recuo da frente marítima			1960-1980	As mudanças na tecnologia marítima induzem o crescimento das áreas de desenvolvimento industrial e marítimo separadas
V - Remodelação da frente marítima (waterfront)			1970-1990	O porto moderno consome grandes áreas (de terra/mar); renovação urbana do núcleo original

Figura 2: Evolução temporal da cidade portuária industrial ocidental - Modelo Hoyle (1989, p.47)



As transformações que as cidades sofreram, levaram a que as velhas tradições e costumes estivessem em constante confronto com a evolução das novas tendências económicas, culturais e sociais. O desenvolvimento da vida moderna no século XIX causou uma grande transformação na forma e funcionalidade da prática portuária. Observou-se uma dinâmica de afastamento do porto em relação à cidade no modelo de Brian Hoyle (1989), que se pode visualizar na figura 2.

Anteriormente ao período da Revolução Industrial, os portos tinham como principal objetivo as negociações comerciais, sendo que posteriormente com o avanço da indústria, passa a dar-se prioridade à função de transporte estabelecendo-se o distanciamento entre a cidade e o porto (figura 5).

O crescimento das instalações industriais, permite o alargamento da sua prática produtiva, fazendo crescer a necessidade de receção de matérias-primas e o escoamento da produção, razão pela qual as indústrias vão instalar-se próximo das áreas portuárias (figura 3 e 4). Pouco a pouco, essas zonas tornaram-se exclusivas às indústrias que dependiam só da atividade portuária, crescendo o fluxo de passageiros e cargas e requerendo, dia após dia, uma grande quantidade de soluções para as suas exigências. Desta forma, o porto foi expandindo as suas infraestruturas, causando um grande impacto no tecido urbano da cidade. No local verifica-se a intensificação na instalação de armazéns e a construção de novas vias; na água implantam-se docas, barras e cais flutuantes.



Figura 3: Fábrica têxtil em Oxfordshire, inícios do séc. XX

Fonte:  
<http://www.witneyblanketstory.org.uk/wbp.asp?navigationPage=Industrial%20Revolution>



Figura 4: Fábrica de Sapatos, finais do séc. XIX

Fonte:  
[https://www.flickr.com/photos/northampton\\_museum/2994804496/sizes/z/](https://www.flickr.com/photos/northampton_museum/2994804496/sizes/z/)



Figura 5: Nova Iorque, South Street Seaport no séc. XIX

Fonte:  
<https://nyhistorywalks.wordpress.com/category/manhattan/south-street-seaport/>

Fruto da evolução tecnológica, os barcos passaram a ser movidos a vapor, de uma potencialidade cada vez maior, com as gruas de carga/descarga e com a inovação da época, o comboio, trazendo uma nova mobilidade, não pela sua função principal de transporte, mas sim pelo potencial de abrangência da atividade portuária. Assim, podemos averiguar que é no porto que se irá formalizar a época moderna, progressista e vanguardista.

Figura 6: Porto Industrial de Dunkerque, séc XIX

Fonte: <http://www.dunkerque-port.fr/en/dunkirk-port/history-dunkirk-port-19-century.html>



As zonas portuárias tornam-se, dessa forma, núcleos de ligação de uma diversidade de atividades, funções e indivíduos. Independentemente da atratividade que a construção de novas infraestruturas provocou na cidade, não foi possível ocultar o seu lado negativo (figura 6). Com o avanço do porto e da indústria, o número de trabalhadores crescia dia após dia, o que levou a construção de bairros operários nas suas imediações. No entanto, a fraca qualidade dos edifícios e das condições de vida daqueles que os habitavam, agregando a isso as atividades ilegais, que se foram expandindo no contorno do porto, levaram a favorecer uma visão marcante de degradação social, que contribuiu para o distanciamento entre a vivência da cidade e do porto.

Entretanto, o século XX trouxe consigo novas transformações na dinâmica portuária. Em 1950, os modos de transporte de passageiros por via marítima sofrem um grande impacto com o surgimento da aviação levando a que o porto se torne num local dedicado ao transporte de mercadorias. Virado inteiramente para a atividade portuária, dá-se o afastamento dos habitantes e salienta-se assim, a descontinuidade entre a cidade e este. Conduzindo a desintegração como um elemento de transição, o porto passa a mostrar-se como um obstáculo, reforçado pela implementação de vários edifícios, vias ou caminhos de ferro. Surgem assim, duas realidades distintas, a cidade e o porto, que são administradas por diversas entidades, onde cada segue com objetivos e políticas diferentes, alargando mais o fosso entre ambos.

Na década de sessenta do séc. XX, é introduzida uma significativa mudança na dinâmica portuária: a adaptação de contentores como meio de transporte de cargas.

Antes dessa adaptação, as mercadorias eram transportadas dos barcos aos armazéns e só dali seriam transferidos para o destino. Essa forma de procedimento moroso e pesado obrigava os navios a atracarem por um período muito longo para cargas e descargas. Com o novo meio de acomodação de mercadorias o processo ficou facilitado, tornando mais rápido e económico passar as mercadorias a serem transportadas dos navios para outros meios de transporte que procedem à sua distribuição (figura 7).

Quando se iniciou a utilização dos contentores, todos os antigos equipamentos portuários foram incapacitados de dar resposta a nova quantidade de carga. Sendo necessárias áreas com maior dimensão para a sua acomodação, da mesma forma a sua capacidade de deslocação foi afetada, levando com que vários portos, deixassem de ter capacidade territorial e aquosa para fazer frente ao desafio.

Simultaneamente, iniciou-se a pressão vinda por parte da cidade, que levou o porto a deslocar-se para zonas mais periféricas e distantes da cidade, aliviando a frente, procurando-se assim, novas formas de recuperar a relação entre cidade e a água.



Figura 7: Os portos do século XXI: Roterdão (cima), Singapura (esquerda) e Xangai (direita)

Fonte: <http://likefotos.com/wp-content/uploads/2015/05/porto-rotterdam-holanda.jpg>

<https://pbs.twimg.com/media/CLb06VQWEAA-QVO.jpg>

<http://jornalcanal16.com.br/site/wp-content/uploads/2015/04/Porto-de-Shangai.jpg>

Na procura de soluções, as autoridades portuárias vão ocupando cada vez mais territórios vazios para a implementação de novas zonas portuárias, mais sofisticadas e eficientes, originando os portos atuais, passando a ser viável lidar com navios de várias escalas e sendo uma forma de complementar produtividade e rivalidade no mercado internacional. No entanto, o afastamento dos portos, levou também a indústria que tanto dependia da sua contiguidade a distanciar-se, conduzindo a um crescente número de áreas vazias nas antigas zonas portuárias.

Porém, com todas essas modificações que promoveram a libertação dos territórios urbanos das frentes de água, permitindo que essas áreas pudessem se restituídas novamente à cidade. Estas só conseguirão complementar-se realmente na vivência da cidade se investirem na transformação. Desta forma, a cidade tem a oportunidade de redirecionar uma zona que voltará a integrar, revitalizando-o e restituindo-a aos seus habitantes.

## 1.2 | Revitalização Urbana

A evolução económica e tecnológica nas cidades e nas suas periferias demonstra uma constante transformação na vivência e na aparência dos seus espaços.

A degradação dos espaços portuários torna-se num fenómeno causado pela decadência da economia baseada na produção industrial, que em tempos definia áreas de movimento e negócio nas cidades, e posteriormente deslocadas para outras.

Nos meados do século XX, houve necessidade de renovação urbana dos tecidos em processo de revitalização. Estes espaços devem ser olhados com potencial para elaborar um novo tipo de atividades e investimentos de valorização preparado de assumir as atuais necessidades.

Este processo de revitalização iniciou-se nos EUA, nos grandes portos industriais repletos de infraestruturas, tais como armazéns, estaleiros, terminais de passageiros e docas.



Estas áreas antigas, sem utilidade para a cidade, foram recuperadas e adaptadas a novos usos, maioritariamente ao sector terciário e equipamentos de lazer.

As frentes de água de Baltimore ou São Francisco são alguns exemplos pioneiros no processo de transformação dos espaços portuários, que rapidamente chegou a Europa, nos anos 80 e seguidamente ao resto do mundo.

O processo de revitalização urbana é muitas vezes utilizado na realização de eventos de grande visibilidade mundial, como a cidade de Barcelona com os Jogos Olímpicos de 1992 e Lisboa, na zona do Parque das Nações na sequência da EXPO 98 (figura 8 e 9).



Figura 9: Barcelona, desenvolvimento da frente marítima entre 1900 e 1993

1 - Construção da Ronda Litoral em 1990. Vista a partir do porto, para o nordeste.

2 - Litoral e perimetral em construção, 1990.

3 - Infraestruturas obsoletas na área do Fórum das Culturas em 1993.

Fonte: [https://www.ufrgs.br/propar/publicacoes/ARQtextos/pdfs\\_revista\\_17/06\\_RFM\\_PLA NOS%20PROJETOS%20EVENTOS.pdf](https://www.ufrgs.br/propar/publicacoes/ARQtextos/pdfs_revista_17/06_RFM_PLA NOS%20PROJETOS%20EVENTOS.pdf)

<https://www.heart.com/2017/08/02/barcelona-1992-olympic-games/>

<http://bcnwaterfront.blogspot.com/2013/02/the-shanty-towns-barris-de-barraques.html>

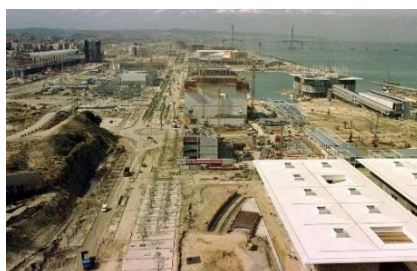
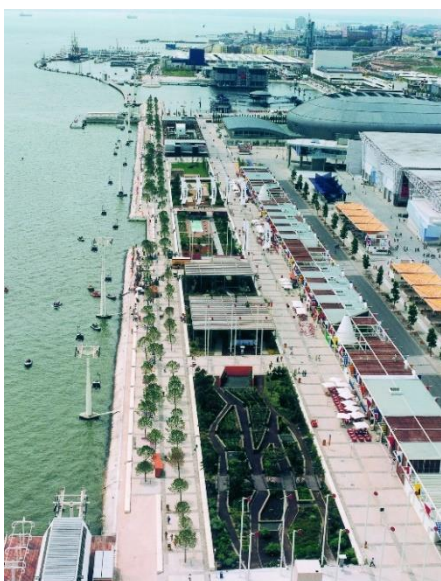


Figura 8: EXPO'98, atual Parque das Nações, Lisboa, desenvolvimento da frente entre 1996 e 1998

1 - Espaços Públicos do Recinto da Expo '98.

2 - Desenvolvimento da Expo '98 em 1996.

3 - A construção do Oceanário em 1996.

Fonte: <http://memoriaexpo98.com/historia-expo-98/>

<http://engenharia.mota-engil.pt/portfolio/espacos-publicos-do-recinto-da-expo98>

[https://www.rtp.pt/noticias/galeria/pais/e-xpo-98-as-imagens-da-exposicao-mundial-20-anos-depois\\_1077259](https://www.rtp.pt/noticias/galeria/pais/e-xpo-98-as-imagens-da-exposicao-mundial-20-anos-depois_1077259)

Para compreendermos o que levou ao surgimento da revitalização, também é essencial compreender os conceitos que a define e o que é necessário para o seu processo.

*“Revitalização urbana entende-se uma operação de renovação, reestruturação ou reabilitação urbana, orientada por objetivos estratégicos de desenvolvimento urbano, em que as ações de natureza material são concebidas de forma integrada e ativamente combinadas na sua execução com intervenções de natureza social e económica.”*

(DGOTDU, 2008, ficha N°53, p.63)

Entende-se que a revitalização urbana é um instrumento de integração de uma conjuntura de ações, que devem ser compreendidas como agregadoras de vários aspetos que pertencem a outras áreas do planeamento; um instrumento que pretende promover a integração de diversos usos, entender as necessidades e as problemáticas do território, e assim elaborar uma estratégia consistente.

*A revitalização urbana desenvolve estratégias e promove um processo com carácter inclusivo e integrador, capaz de provocar iniciativas, projectos e actuações (...) sendo um instrumento de gestão do território com capacidade para utilizar como recursos próprios, de cariz mais social, económico ou cultural.*

(Moura et al, 2006, p.23)

Segundo Moura et al. (2006) não existe propriamente um processo para uma intervenção de revitalização, por isso, é importante compreender que cada caso é um caso e deve desenvolver-se conforme o território, com finalidade de realizar os propósitos que se pretende atingir.

Nos últimos tempos tem-se dado cada vez mais importância ao papel que os projetos de revitalização podem ter na redefinição das funções urbanas das cidades, procurando por novas soluções integradoras de reestruturação económica e social dos tecidos urbanos. É a partir desta conjuntura de experiências e condições que se dá a definição de revitalização como um processo de resposta constante aos problemas causados pela diminuição dos espaços públicos.

Revitalização Urbana	- Território, Ambiente e Mobilidade
	- Competitividade, Conhecimento e Inovação
	- Cultura e Lazer Urbano
	- Qualidade de Vida, Coesão Social e Bem-Estar

Figura 10: Dimensões de Intervenção da Revitalização Urbana

Sendo que o projeto de revitalização tem como objetivo base o aparecimento espontâneo de cooperação, dinamizadora da nova malha e de uma série de atividades urbanas que, poderão vir a cruzar-se com os planos iniciais e a reproduzir-se um pouco por toda a cidade, assim desenvolve-se um conjunto de aspetos implementadores do modelo de revitalização urbana, que sejam vistos como essenciais, baseados na promoção, inclusão e integração, elaborando um processo de gestão territorial de planeamento estratégico, com habilidades de fazer princípios e impulsionar a conexão entre espaço urbano, indivíduo e a paisagem (figura 10).

*"[...] ports need to be open to people and cities and fences and barriers need to come down."*

(Cunha, 2010, p.08)

No entanto, para a DGOTDU (2008), *"[...] os processos de regeneração/revitalização urbana devem adotar uma posição estratégica de desenvolvimento urbano a partir do auxílio de diversas entidades públicas locais, desenvolver uma estratégia organizada e viável para a cidade, por fim executar um procedimento de adaptações de natureza material com características dinamizadoras de âmbito socioeconómico [...]"* (DGOTDU, 2008, ficha nº53, p. 63).

Com esses tipos de intervenções pode dar-se origem a um impulso significativo na importância e no papel que as cidades virão a exercer a nível internacional. Para assegurar o surgimento destas atividades há uma sequência de procedimentos a serem executados desde o princípio. É importante realçar que as intervenções devem apresentar um carácter flexível e multifuncional, vantajoso a uma fluidez natural e positiva entre as zonas abrangidas; é também fundamental a análise dos contextos territoriais e a identificação dos recursos existentes; de igual valor é a

capacidade de reconhecer a forma ideal de unir a relação entre a frente de água e o tecido urbano existente (Cunha, 2001).

A revitalização pode ser um caminho de integração que engloba os diversos níveis políticos de aproximação ao território, tendo uma ligação de interdependência, quer na sua parte de integração, quer na sua parte de implementação. Para isso, é fundamental a referência de três aspetos: a performance económica e financeira; a sustentabilidade física e ambiental; e a coesão social e cultural. Neste sentido, a revitalização urbana está focada na procura do aumento de melhoria das circunstâncias económicas e sociais, a partir de uma abordagem assertiva perante as questões ambientais e territoriais e, integrar os vários domínios de intervenção numa visão globalizada.

*"[...] a reconquista urbana de espaços obsoletos e a ocupação de quarteirões na frente de água não pode resumir-se a uma simples reafectação dos usos do solo, que consiga de repente, encontrar o dinamismo económico e social pretendido."*

(Portas, 1998, p.89)

O processo de desenvolvimento urbano não segue os princípios de um plano generalizado, pelo contrário, compreende métodos e propostas com conhecimento para incentivar as áreas da cidade onde são implementados. Neste caso, os projetos deverão ser relevantes por si só.

Nas intervenções urbanísticas executadas em zonas portuárias prefere-se, muitas vezes, salvaguardar alguns edifícios existentes. Independentemente das obras de reabilitação, onde se pode confirmar que *"[...] los espacios se reaniman cuando se utilizan com unas finalidades que no son aquellas para las que fueran concebidas [...]"* (Sennet, 1999, p.63).

Como exemplo dessa realidade referimos das plataformas portuárias ilha Koninklijke Nederlandse Stoomboot-Maatschappij (KNSM), em Amesterdão, que se transformaram em novos bairros habitacionais, onde se sente um ambiente inovador, lúdico e com marcas de um passado manifestamente industrial (figura 11). Para além disso, há também os exemplos das excepcionais docas de Santo Amaro e Cais do Sodré, que



se transformaram em habitações ou em zonas de bares e restaurantes, como se pode observar em Lisboa (figura 12).



Figura 12: Novos edifícios habitacionais na ilha KNSM, antiga plataforma portuária. Amesterdão

Fonte: <https://www.area-arch.it/en/amsterdam-homogeneousinhomogeneous-residential-housing-knsm-eiland/>



Figura 11: Doca de Santo Amaro (direita) e Doca Cais do Sodré (esquerda), convertida em bares e restaurantes. Lisboa

Fonte: <https://boacamaboame.sa.expresso.sapo.pt/bca-mesa/2016-08-29-lbo-restaurante-marisqueira-cafe-e-geladaria-Mocambique-conquista-Cais-da-Sodre>

Outras intervenções têm como objetivo reabilitar a imagem dos locais e torná-los mais atrativos para os investidores privados e, em certos países, a estratégia é a de mistura de mercado e sectores sociais nas mesmas áreas, para evitar bairros demasiado homogêneos.

Dos projetos de renovação da frente de água retiramos informações que podem ser apropriadas a outras intervenções. Dada a importância do espaço público enquanto elemento qualificador dos novos espaços ribeirinhos, há uma tendência de especialização social e funcional destas intervenções, levando a que sejam de grande complexidade, devendo sempre estar em conexão com a cidade onde se inserem, espelhando uma ideia de continuidade.

*“A vontade política condiciona as escolhas estratégicas de revitalização. A administração central e local tem um papel fundamental porque pode orientar as estratégias de revitalização tendo a possibilidade de colocar os habitantes no desenrolar do processo. A revitalização implica um compromisso responsável em diálogo com numerosos atores, recorrendo a diferentes escalas para utilizar uma linguagem comum.”*

(Cachineiro, 2011, p.22)

A revitalização urbana como um instrumento que solucionar/adaptar os acontecimentos de vitalização urbana, necessita de uma metodologia que conecta os vários instrumentos de gestão ou de intervenção urbana. Desta forma devemos confiar nos aspetos de novas potencialidades, centrados na pessoa e na ligação com as dimensões socioeconómicas, culturais e ambientais de âmbito urbano.

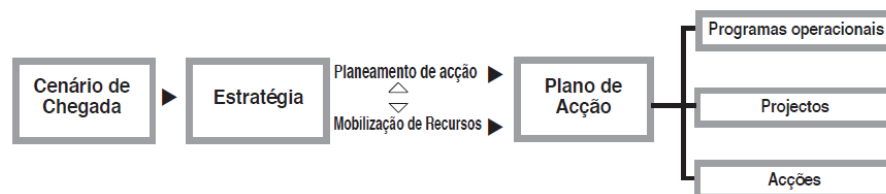


Figura 13: Esquema de modelo de estratégia possível num processo de revitalização

Fonte: Moura et al. (2006)

Segundo Moura et al. (2006) o modelo estratégico de revitalização (figura 11) que propõem, deve ter como início a definição de um cenário de chegada. *Este cenário de chegada é uma imagem do que se pretende que a área venha a ser após o processo de revitalização “[...] Após esta formulação, deve ser desenhada uma estratégia para o alcançar a partir da situação actual e com os recursos (humanos, logísticos, temporais, financeiros, etc.) disponíveis. Esta estratégia define as metas gerais, baseadas em valores definidos e as abordagens e métodos a adoptar.”* (Moura et al, 2006, p.26).

No decorrer da conferência de Urban Future (URBAN 21), em Berlim, em julho de 2000, foram aprovados os seguintes 10 Princípios para o Desenvolvimento Sustentável de Áreas Urbanas para projetos de frentes ribeirinhas, que se deve ter em consideração:

**- Princípio 1 - Assegurar a qualidade da água e do ambiente;**

Trata da sustentabilidade ambiental, hoje em dia é um aspeto fundamental para a preservação do planeta e para a otimização do uso de energias renováveis e também do ponto de vista económico.

**- Princípio 2 - As frentes de água são parte do tecido urbano existente;**

As regenerações devem contribuir para a vitalidade da cidade existente, bem como para melhoria da qualidade de vida dos seus habitantes.

**- Princípio 3 – A identidade histórica traz carácter;**

Deverá poder distinguir-se o carácter histórico do lugar, quer seja através da manutenção de património edificado, quer através de símbolos.

**- Princípio 4 – O misto de programas e usos é uma prioridade;**

A sensatez nas misturas a nível social e funcional atrairá maior número de utentes para a frente de água.

**- Princípio 5 – O acesso público é um pré-requisito;**

Deverá ser física e visualmente acessível a todos e funcionar como um espaço de celebração da água.

**- Princípio 6 – O planeamento partilhado por entidades públicas e privadas acelera todo o processo;**

As parcerias público-privadas são essenciais na medida em que a garantia da qualidade do projeto, o fornecimento das infraestruturas e o equilíbrio a nível social ficam a cargo das autoridades públicas, enquanto os investidores privados garantem o conhecimento do mercado e a aceleração do processo.

**- Princípio 7 – A participação pública é um elemento que garante a sustentabilidade dos projetos;**

A opinião pública é uma mais-valia e deverá ser tida em conta em todas as etapas do processo de revitalização. A criação de espaços públicos atrativos, dos quais todos os cidadãos possam usufruir, é essencial para a adoção das novas fatias de cidade e para evitar eventuais tendências de segregação.

**- Princípio 8 – As frentes ribeirinhas são projetos a longo termo;**

Trata-se de projetos que sobreviverão a mais que uma geração. Assim, é essencial garantir a contínua execução dos objetivos, independentemente da alteração dos governos e das autoridades responsáveis.

**- Princípio 9 - A revitalização é um processo em constante desenvolvimento;**

Os projetos deverão ser flexíveis e adaptáveis a possíveis mudanças nos vários intervenientes ao longo dos tempos.

**- Princípio 10 - Os projetos em frentes de água ganham com o contacto com redes internacionais;**

A interdisciplinaridade e a troca de conhecimento com projetos da mesma área, espalhados pelo Mundo, proporcionam informação e experiências fulcrais. Atualmente há uma série de grupos especializados nos vários pontos do mundo, a trabalhar neste sentido (tradução integral dos 10 Principles for a Sustainable Development of Urban Waterfront Areas).

Podemos afirmar que é a partir destes princípios, modelos de estratégia e instrumentos de planeamento que nos auxiliamos e avaliamos a qualidade dos mesmos, permitindo identificar as suas fragilidades e posteriormente intervir de forma elaborada. Estas revitalizações interpretam-se de forma crucial na reestruturação das cidades.

## 1.3 | Espaço Público

*"It's in cities where it's still possible for public space to work as a place of meeting and contest, indispensable for mutual recognition, which is the basis for any form of truly possible coexistence."*

(Ramoneda, 2010, p. 18)

De acordo com Merlin e Choay (1996), o espaço público define-se como uma separação do domínio público que não se encontra edificada e é atribuída a usos e atividades públicas. Isto é, este elemento é concebido por uma propriedade e pelo seu uso. Consiste em espaços abertos tais como, ruas, praças, avenidas, passagens cobertas, espaços verdes como os parques, jardins públicos, cemitérios ou espaços plantados (passeios públicos, logradouros e entre outros).

Segundo Sampayo (2003), os espaços públicos são espaços de mobilidade e acessibilidade como também, espaços de permanência, ambos compostos por serviços, comércio e habitação. Devem ser geradores do desenho da cidade, e não consequência deste (figura 14).



Figura 14: Praça do Comércio. Lisboa

Fonte:  
<https://www.360meridianos.com/dica/praca-do-comercio-lisboa>

Na classificação dos espaços públicos urbanos, Lopes (2005) explica que estes espaços não são apenas o conjunto dos parques, praças e jardins, interligados por ruas e avenidas. Deste conjunto fazem também parte todos os pequenos espaços, indefinidos ou de transição, a que as pessoas têm acesso e usam diariamente.

Tal como foi referido, o espaço público não representa o vazio, aquilo que está compreendido entre os edifícios. É um espaço físico que promove as relações sociais, que em tempos foi considerado zona de funções comerciais e de circulação. A praça, por exemplo, assumia o lugar de encontro social, um espaço nobre e muito excepcional. É com a Revolução Industrial que esta perde a sua importância. É no século XX que volta a destacar a sua importância como espaço público. Autores,

tais como Jane Jacobs, criticam as políticas de planeamento moderno e a sua aplicação às cidades, gerando uma grande valorização da rua como espaço público. Estes ganha assim, um novo significado, social, político, ideológico e estruturante, sendo ela de uso comum e de domínio público. Esta resenha histórica é importante de forma a compreendermos a cidade, em que a qualidade desta pode ser contemplada pela qualidade dos seus espaços públicos (Borja & Muxí, 2001).

De acordo com Gehl (2010), o espaço público tornou-se um lugar esquecido, não tendo sido objeto de um projeto bem planeado. As cidades por sua vez, são projetadas sem ter em conta a escala humana e a relação do indivíduo com o espaço. A cidade não é pensada num todo, mas sim como um conjunto de pequenas partículas.

Compreende-se que o espaço público é um local de encontros e relações com o meio envolvente, exercendo funções de definição e articulação dos diferentes lugares e vivências da cidade. Sendo através dele que compreendemos a cidade, o espaço público contribui na estruturação desta e definição da sua identidade.

Carr (1992) afirma que é importante reconhecer a oportunidade que os espaços públicos oferecem, onde a música e outros entretenimentos são uma das várias atividades que podem potencializar o espaço, criando assim, uma união dos diversos grupos, aprendendo e enriquecendo culturalmente e socialmente. No entanto, é impossível reconhecer a movimentação pública e os espaços públicos em que ocorrem sem reconhecer a natureza política das atividades públicas envolvidas.

### **1.3.1 | Conectividade**

De acordo com Ochoa (2011), pode “[...] referir que pelas suas propriedades articuladoras, o espaço público desempenha, nesta complexa relação, um importante papel [...]” (Ochoa, 2011, p.271) como elemento agregador na relação das diferentes zonas da cidade, possibilitando a continuidade formal da estrutura urbana, tanto a nível da estrutura edificada, como da estrutura natural, razão pela qual podemos considerar a água como elemento natural de conectividade ao longo da frente ribeirinha de Setúbal.

*“O espaço público – ou coletivo – tornou-se, em duas décadas, no centro de debate sobre as políticas urbanas ao ser tomado como um valor urbano em si mesmo, como algo capaz de suportar ou desencadear outros processos económicos ou culturais, embora nem sempre previsíveis no momento em que se desenha.”*

(Portas, 2003, p.16)

Portas (2003) aponta para três fases de reconquista, tal como a primeira geração de planos há a preocupação do espaço público intervir com a integração de programas de revitalização das áreas centrais e históricas, que implica o reconhecimento do papel de “contaminação” positiva do espaço público renovado, desde praças, estacionamento, frentes de água, parques urbanos, entre outros, que de alguma forma melhora o urbano, no entanto, ela é quase sempre limitada à cidade tradicional densa, onde esses espaços estão sempre já delimitados.

Uma segunda geração demonstra uma maior ambição ao investir ainda no espaço coletivo com perceção de valorização de redes de transporte intermodal, da reconversão de vazios urbanos (áreas portuárias, militares, entre outros), de equipamentos ligados a eventos inovadores. Por outro lado, é notória a dificuldade tanto na parte política como na técnica para enfrentar os problemas do desenvolvimento que, entretanto, cresceu “sem modelo” perceptível.

Por último, a terceira geração associada à recente investigação sobre as redes de cidades, não cita ainda modelos de desenho que permitam assumir a nova escala e complexidade das extensões urbanas; as novas acelerações e modos de conexão, as novas dimensões ecológicas das paisagens, os novos ambientes e lugares de sociabilidade, do trabalho e de ócio.

*“O espaço público de uma cidade é formado pelo sistema de espaços públicos livres (ruas, praças, jardins, parques, praias, rios, mar) e pelos elementos morfológicos que são visíveis a partir destes espaços. Engloba por um lado, aquilo a que chamamos paisagem urbana, e por outro, as fachadas que formam uma interface entre espaço público e privado.”*

(Remesar, 2005, p. 22)

O espaço público é o reflexo desta situação, onde são visíveis o desequilíbrio da conectividade entre espaços e os diferentes modos de mobilidade, onde o peão se tornou o elemento mais prejudicado.

Podemos realçar que há cada vez mais a preocupação em recuperar o espaço público, para que este torne a ser um local de sociabilidade e interação da cidade em que está inserido e, para tal, é fundamental compreender e analisar a sua relação com a sua envolvente e a relação que possa estabelecer com a frente de água.

De acordo com Cowan (2003) para intervir ou projetar num espaço público para que este funcione, é essencial, numa primeira instância, compreendê-lo; servimo-nos dessa compreensão como base capaz de influenciar o processo de desenvolvimento tendo em consideração vários temas importantes como a qualidade dos espaços bem-sucedidos, os espaços esquecidos, o preço do mau design, a definição de um enquadramento para o design e a febre dos planos.

### 1.3.2 | Identidade do espaço público

#### Tipologia do espaço público

*“O projeto de espaço público deve contribuir para a criação/consolidação de uma malha urbana coerente. Para tal, deve saber reconhecer o contexto e identificar as características de cada espaço e a forma como concorrem para a formação de um todo, mais vasto e complexo.”*

(Brandão, 2002, p. 193)

Brandão (2002) afirma, que deve existir uma continuidade entre todos os elementos do espaço público e, para isso, é necessário entender as suas diferentes tipologias.

O espaço público pode ser identificado por várias formas, no entanto, Brandão (2008) classifica os diferentes tipos de espaço público em 15 tipologias, agrupadas em 6 grupos estruturantes, como se pode verificar na figura 15.



<b>Traçados</b>	Encontro	- Largos, Praças
	Circulação	- Ruas, avenidas
<b>Paisagem</b>	Lazer - natureza	- Jardins, parques
	Contemplação	- Miradouros, panoramas
<b>Deslocação</b>	Transporte	- Estações, paragens, interfaces
	Canal	- Vias-férreas, autoestradas
	Estacionamento	- Parking, silos
<b>Memória</b>	Saudade	- Cemitérios
	Arqueologia	- Industrial, agrícola, serviços
	Memoriais	
<b>Espaços comerciais</b>	Semi-interiores	- Mercado, centros comerciais, arcadas
	Semi-exteiores	- Mercado levante, quiosques, toldos
<b>Espaços gerados</b>	Por edifícios	- Adro, passagem, galeria, pátio
	Por equipamentos	- Culturais, desportivos, religiosos, infantis
	Por sistemas	- Iluminação, mobiliário, comunicação, arte

Figura 15: Tipologias do espaço público (Brandão, 2008)

A partir desta tabela averiguamos as diferentes funções que um espaço público contém, demonstrando a sua importância no território em que se encontra.

No nosso caso em específico, o destaque são: espaço traçado - integrando as ruas e praças, onde sucede a circulação, encontro e a convivência; e espaço gerado - os equipamentos culturais e desportivos que tornam os espaços mais atrativos.

### **Critérios de qualidade do espaço público**

O espaço público enquanto lugar de circulação, encontro e convivência das pessoas e com um papel importante na adaptação de uma sociedade, apresenta certas características que permitem a conceção de diferentes espaços públicos com distintos usos e para diferentes indivíduos das várias faixas etárias, e que promove em todos os casos, o crescimento da sociedade e das relações entre si.

Ao questionarem acerca dos critérios de qualidade do espaço público, Gehl et al (2006) estabelecem doze critérios agrupados em 3 categorias que são fundamentais que possibilitam analisar se um espaço público é ou não bom, nomeadamente: Proteção, Conforto e Satisfação/Ambiente, apresentado na figura 16.

<b>Proteção</b>	1   Proteção contra tráfego 2   Segurança nos espaços públicos 3   Proteção contra experiências sensoriais desagradável
<b>Conforto</b>	4   Espaço para caminhar 5   Espaços de permanência 6   Ter onde se sentar 7   Possibilitada de observar 8   Oportunidade de conversar 9   Locais para se exercitar;
<b>Satisfação/Ambiente</b>	10   Escala Humana 11   Possibilidade de aproveitar o clima 12   Boa experiência sensorial

Figura 16: Critérios de qualidade do espaço público (Gehl et al, 2006)

Assim, Gehl et al (2006) pretendem conseguir várias alternativas que levarão ao encontro da conceção ideal de espaço público, motivando as pessoas para as diversas possibilidades de qualificação dos espaços que possuem.

A partir destes critérios, é possível elaborar uma ideia mais perceptível e exequível de ser executada num futuro espaço público, assim como em espaços existentes que demostrem algumas fragilidades.

Brandão (2006), é outro dos autores que assume a importância destes critérios para a análise e desenho de espaços públicos. Estes critérios gerais são elaborados de modo a assegurar um sistema base de intervenção na representação de espaço público e consoante os princípios fundamentais para a vivência das pessoas, designadamente:

**1 | Identidade** - Carácter e significado do espaço; forma como os indivíduos aderem, se relacionam e se apropriam do espaço.

**2 | Continuidade | Permeabilidade** - Integração no contexto e na malha urbana, contribuindo para a fluidez e coerência visual do local a redes e serviços.

**3 | Segurança | Conforto | Aprazibilidade** - Qualidades físicas, funcionais e formais do espaço, visando a qualidade do uso. Vegetação, luz, equipamento.

**4 | Mobilidade | Acessibilidade** - Facilidade de ligações físicas; adequação a diferentes tipos de deslocação; separação de vias, delimitações.

**5 | Inclusão e Coesão Social** - Consideração de expectativas e necessidade, sem exclusão no uso do espaço, de qualquer grupo social. Controlo da privatização do espaço.

**6 | Legibilidade** - Características físicas, formais e funcionais que contribuem para a rápida e fácil compreensão do espaço.

**7 | Diversidade | Adaptabilidade** - Flexibilidade e versatilidade para a adaptação e usos diversos e as possíveis alterações futuras.

**8 | Resistência | Durabilidade** - Adequação dos materiais e equipamentos às solicitações do uso, desgaste, vandalismo, clima, etc. Manutenção minimizada.

**9 | Sustentabilidade** - Gestão equilibrada dos recursos consumidos (instalação, energia, manutenção) com criação de valor (benefício económico, ambiente e social). Otimização do uso do solo e dos transportes públicos.

Podemos afirmar que o espaço público é um elemento fundamental para permitir a tomada de consciência do indivíduo e dos grupos sociais, permitindo o passar de “si mesmo” ao “sujeito”, na qual a cidade deve ser o lugar onde todos os grupos sociais possam conviver. É o lugar onde se desenvolverá a interação social e onde se produzirão os meios de adaptação do local que permitem aos indivíduos alargar o sentido de pertença ao lugar e à coletividade social (Miles, 2001).

Desta forma, abordou-se o espaço público no contexto de entender seu papel no espaço urbano. Averiguou-se que o espaço público sofreu modificações em relação ao que foi na cidade clássica; abandonou as suas funções como espaço para os indivíduos, de encontro de reunião e de identidade da cidade em si. Concebeu-se o desafio de voltar a dar a devida importância ao espaço público na medida em que este se pode constituir como um fator de integração, articulação e

estruturação de uma cidade ou de um aglomerado, onde as novas intervenções no espaço público podem dar ao território, que foi sendo ocupado de forma desarticulada, uma nova leitura de continuidade e identidade. As características e os critérios estabelecidos pelos autores abordados são fundamentais para o sucesso de um espaço público e irão ajudar no caso de estudo, onde será possível identificar as suas fragilidades e posteriormente intervir de forma estruturada, maximizando a sua eficácia na área de estudo.

## 1.4 | Equipamento Coletivo

Segundo Brandão (2002) os equipamentos são edifícios, espaços públicos e coletivos que proporcionam serviços destinados a garantir a satisfação de necessidades sociais de natureza cultural, educativa, de saúde ou outros, que não servem diretamente a atividade económica. Afirmando assim o conceito definido no vocabulário urbanístico da DGOTDU.

*“Equipamentos de utilização colectiva – áreas afectas às instalações (inclui as ocupadas pelas edificações e os terrenos envolventes afectos às instalações) destinadas à prestação de serviços às colectividades (saúde, ensino, administração, assistência social, segurança pública, protecção civil, etc.), à prestação de serviços de carácter económico (mercados, feiras, etc.) e à prática de actividades culturais, de recreio e lazer e de desporto.”*

(DGOTDU, Portaria 1136/2001, de 25 de Setembro, 2001, p. 6090)

Estes equipamentos edificados, na qual se localizam as atividades destinadas à prestação de serviços de interesse público indispensáveis à qualidade de vida das populações (Proença et al, 2011).

Os equipamentos coletivos “[...] apoiam a atividade económica e asseguram a otimização do acesso à cultura, à educação, à justiça, à saúde, à segurança social, ao desporto e ao lazer [...]” (PNPOT, 2015, p. 2474), tornando-se assim, indispensáveis para o desenvolvimento e promoção da equidade entre territórios.

Os equipamentos são elementos fundamentais na estruturação do tecido urbano e social. Emergem da necessidade de dotar o espaço público de características de interesse geral, onde o seu propósito se envolve com a conciliação e inserção das diferentes necessidades da população, proporcionando não apenas a qualidade de vida do mesmo, assim como do território onde se encontram através da criação de infraestruturas e edifícios no domínio da saúde, justiça, educação, cultura e lazer. Enquanto forem elementos de auxílio à população e agentes que promovam a vivência dos espaços públicos, tornam-se um fator de fluxo de indivíduos num determinado local e o seu imprevisível interesse, favorece a sua transformação.

Estes contribuem para a vida urbana nos espaços não edificados -ruas, praças, jardins, largos-, aquela vivência menos privada, que chamamos de vida no exterior. O equipamento coletivo vem assim criar espaços geradores de encontro e contacto entre indivíduos, o tal espaço público, sendo um dos outros temas discutidos mais adiante.

*“[...] enquanto órgãos de apoio à população, os equipamentos podem justificar a afluência de pessoas a um local e a sua eventual fixação.”*

(Silva, 2012, p.19)

O planeamento de equipamentos relacionasse com as dinâmicas e os indicadores demográficos da população, onde é necessária uma análise das condições de escassez e necessidades que possam garantir a satisfação da procura. No entanto, fatores como a densidade e a distância também são relevantes para o planeamento, que por sua vez permite a facilidade de acesso e interligação de atividades.

*“Os programas e os planos territoriais definem uma estratégia coerente de instalação, de conservação e de desenvolvimento das infraestruturas ou equipamentos, considerando as necessidades sociais e culturais da população e as perspetivas de evolução económicas e sociais.”*

(PNPOT, 2015, p. 2474)

A criação de equipamentos emerge como resposta ao aumento da procura, ou com a privatização. Todavia, uma vez que as necessidades das faixas etárias da população diversificam ao longo do

tempo, a sua utilização é instável. Também devemos ter em conta o desenvolvimento económico e social, e como eles têm um papel fundamental na estrutura urbana da cidade. As incompatibilidades da oferta de equipamentos, no seguimento das necessidades dos futuros utilizadores, levam a cabo a sua finalidade, ou mesmo a pouca utilização, ao ponto de serem reposicionados ou mesmo encerrados, por não haver apoio financeiro. Desta forma é evidente, que a localização é de extrema importância, estando relacionada com o ordenamento do território, para além da preocupação com o conceito arquitetónico do edificado em si. É necessário compreender a sua envolvente, acessibilidade e outros indicadores, para que os equipamentos coletivos enriqueçam o planeamento do território.

## 1.5 | As cidades de referência

Com o declínio da indústria nas áreas portuárias, vários espaços e edifícios abandonados e degradados tornaram-se um problema em Setúbal, e também em outras cidades do mundo com problemáticas semelhantes. Em tempos, foram locais de relação entre a cidade e a água, no entanto, com aparecimento de novas tecnologias e das grandes indústrias, levou ao seu afastamento da cidade. A revitalização urbana das frentes de água mostra ser uma solução abordada em diversos países e em certas cidades de modo a melhorar a conectividade e a qualidade de vida nas frentes ribeirinhas.

No contexto das intervenções procuradas e analisadas foram escolhidos dois casos que podem ilustrar o que tem sido este movimento de revitalização urbana, e de que forma o espaço público atua nas revitalizações.

As cidades portuárias, que é o tema deste trabalho, integram referências significativas da diversidade de intervenções de revitalização da frente portuária, transformando-a em frentes de água. De seguida exploramos os casos da cidade de **Toronto**, no Canadá e **São Francisco**, nos Estados Unidos da América.

### Toronto

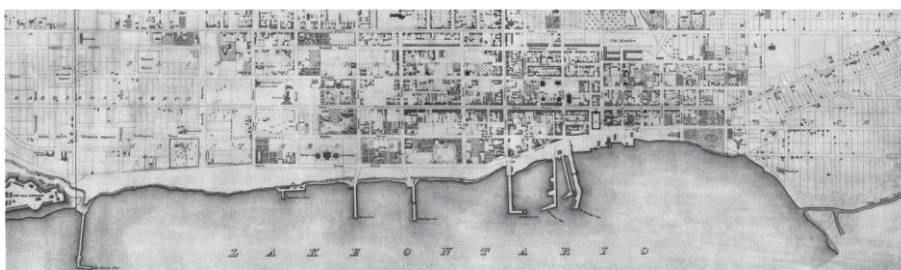


Figura 17: Plano da cidade de Toronto (1842)

Fonte:  
[https://www.waterfrontoronto.ca/nbe/wcm/connect/waterfront/7323e142-9d43-444e-85e8-5d2de3cda212/central\\_waterfront\\_history\\_1.pdf?MOD=AJPERES](https://www.waterfrontoronto.ca/nbe/wcm/connect/waterfront/7323e142-9d43-444e-85e8-5d2de3cda212/central_waterfront_history_1.pdf?MOD=AJPERES)

Toronto é uma cidade localizada à Sul de Ontário, capital do Canadá. Sendo a maior cidade e centro financeiro do país (figura 17).

A história da frente ribeirinha de Toronto é semelhante à das outras cidades portuárias. No auge do transporte marítimo, a frente de água encontrava-se cheia de atividade comercial e a crescente procura por terrenos, levou a criação de aterros. Com o declínio subsequente da navegação e o aumento do transporte por contentores, estas áreas

tornaram-se imponentes para fins industriais, sendo assim, foi necessária uma nova visão para a sua reutilização (figura 15).

A área portuária de Toronto sofreu transformações drásticas nos últimos 100 anos. O limite da costa original do Lago Ontário é atual Front Street.

Desde a década de 1850, essa linha costeira foi alargada. A criação de novos aterros tinha como objetivo a criação de um espaço lateral para a ligação entre a água, o caminho de ferro e a estrada que conectaria a área central do Canadá e o resto do mundo (figura 18).

Em 1972, o governo fundou o *Harbourfront Project* convertendo a área central da frente ribeirinha de antigos usos industriais em zonas culturais, recreativas e habitacionais. No ano de 1990, tanto o governo como a cidade de Toronto estabeleceram a revitalização da frente de água, reforçando esta ação com o desenvolvimento de um plano de revitalização.

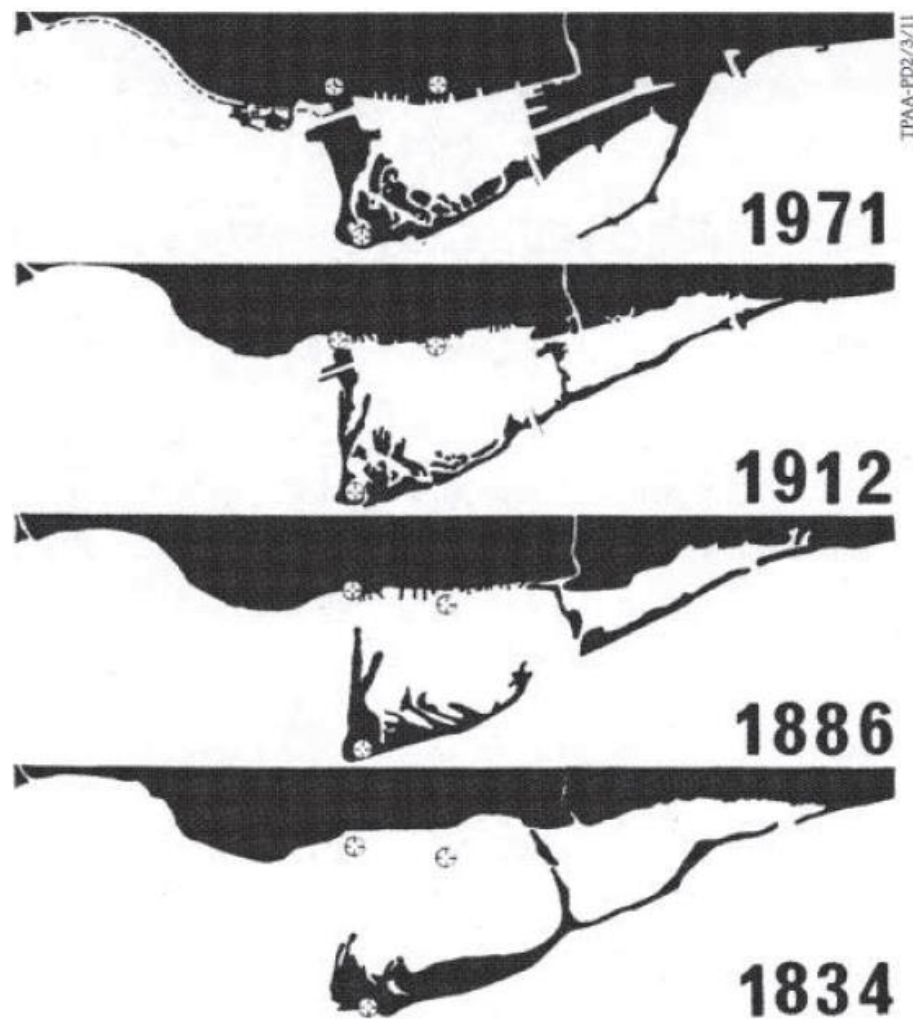


Figura 18: Evolução da linha de costa de Toronto

Fonte:  
[https://www.waterfronttoronto.ca/nbe/wcm/connect/waterfront/7323e142-9d43-444e-85e8-5d2de3cda212/central\\_waterfront\\_history\\_1.pdf?MOD=AJPERES](https://www.waterfronttoronto.ca/nbe/wcm/connect/waterfront/7323e142-9d43-444e-85e8-5d2de3cda212/central_waterfront_history_1.pdf?MOD=AJPERES)



A revitalização da frente estende-se desde a avenida Coxwell, lado nascente à avenida Dowling, lado poente, sendo um dos maiores projetos urbanos da América do Norte, num total de 800 hectares. De acordo com o plano diretor a frente ribeirinha de Toronto irá incluir zonas residenciais (40 000 residências); comerciais e de serviço, criando mais de 40 000 empregos; novas infraestruturas; e por fim, parques e espaços públicos (300 hectares).

O projeto da frente ribeirinha de Toronto tem como principais objetivos a acessibilidade à mesma e o desenvolvimento de parques e espaços públicos. Ao longo dos últimos anos, vários projetos de espaço público foram executados, tais como, York e John Quay Promenades e o Parque Marilyn Bell.

Apesar de décadas de planeamento e projetos de desenvolvimento, não havia uma visão coerente para relacionar as partes a um todo maior - visual ou fisicamente.

Em 2006, foi promovido o Innovative Design Competition para a área central da frente ribeirinha.

O projeto **Toronto Central Waterfront**, resulta de parcerias de dois ateliés, respetivamente West 8 e Du Toit Allsopp Hillier (DTAH), como se pode verificar na figura 19. Neste contexto, o objetivo fundamental do projeto, foi abordar essa problemática propondo uma imagem consistente e legível para a frente ribeirinha central, tanto em termos arquitetónicos como funcionais.



Figura 19: Projeto da Toronto Central Waterfront de autoria de West8 e DTAH (2006)

Fonte:  
[http://www.west8.com/projects/waterfronts/toronto\\_central\\_waterfront/](http://www.west8.com/projects/waterfronts/toronto_central_waterfront/)

A conectividade entre o dinamismo da cidade e do lago e a continuidade e acessibilidade dos cidadãos são neste caso a prioridade deste plano. O plano expressa uma visão para a frente de água que tras

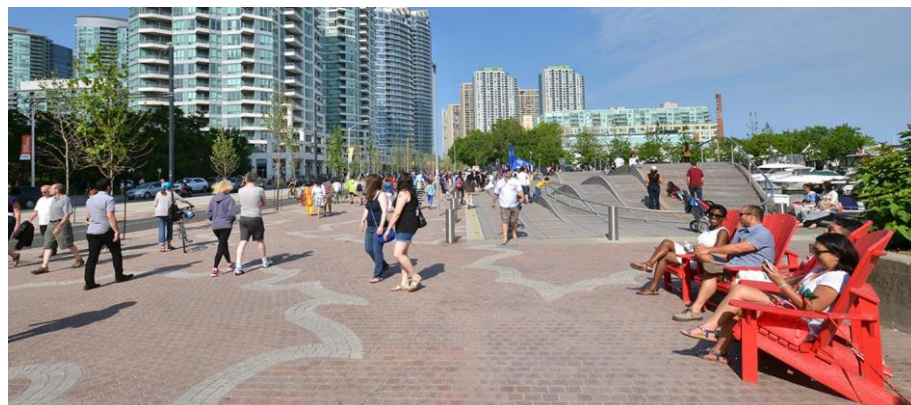


Figura 20: Alguns das áreas requalificadas

- 1 - Rees Wave Deck;
- 2 e 3- Queens Quay West;
- 4 - EasyBay.

Fonte:  
[http://www.west8.com/projects/all/queens\\_quay\\_boulevard/](http://www.west8.com/projects/all/queens_quay_boulevard/)

[http://www.west8.com/projects/waterfronts/toronto\\_central\\_waterfront/](http://www.west8.com/projects/waterfronts/toronto_central_waterfront/)



uma sustentabilidade ambiental para a cidade. Ele sugere uma nova coerência e continuidade ao longo da margem, concebida por quatro ações que criam uma nova **Multiple Waterfront**, sendo elas as seguintes:

**The Primary Waterfront** - um passeio contínuo na frente, com várias pontes pedonais; **the Secondary Waterfront** - requalificação do Queens Quay Boulevard com um novo passeio urbano e espaços públicos; **the Floating waterfront** - vários elementos flutuantes que oferecem novos pontos de ancoragem e espaços públicos em conexão ao lago; **As Cultures of the City** - conexões dos vários bairros de Toronto em direção à frente ribeirinha.

A proposta propõe uma frente pública, distinta e expressa a partir de uma multiplicidade de experiências. O resultado foi uma rede de espaços públicos ao longo do Lago Ontário que estimularia o desenvolvimento económico e conectaria a comunidade a esta nova área de frente de água (figura 20).

## São Francisco



Figura 21: Planta da cidade de São Francisco (1989)

Fonte:  
<https://www.flickr.com/photos/walkingsf/4100236926/in/photostream/>

São Francisco é uma cidade localizada na costa oeste dos Estados Unidos, sendo a quarta cidade mais populosa do estado da Califórnia (figura 21).

Como foi referido, a história das cidades portuárias são semelhante, o que não torna São Francisco indiferente das outras.

No final do séc. XIX, período da febre do ouro, o crescimento populacional foi exponencial, levando o território urbano e as instalações portuárias a expandirem-se (figura 22). O pós-guerra, trouxe os seus efeitos inesperados, causando a diminuição da indústria e do movimento portuário.

Aos poucos, o porto isolou-se da cidade, e assim, favoreceu na implementação de grandes infraestruturas viárias, tal como a autoestrada de Embarcadero, tornando uma barreira e separando a cidade do porto. Assim, na década de 70, a atividade portuária decresce, devido as novas instalações portuárias em Oakland, levando à construção de pontes que atravessam a baía, infraestrutura que provoca a diminuição e posterior encerramento da atividade do ferryboat.

No final da década de 70, o Estado da Califórnia põe em causa a necessidade de planear estratégias de competitividade com Oakland e atribuir novos usos urbanos às antigas zonas portuárias, que se encontram obsoletas e degradadas.

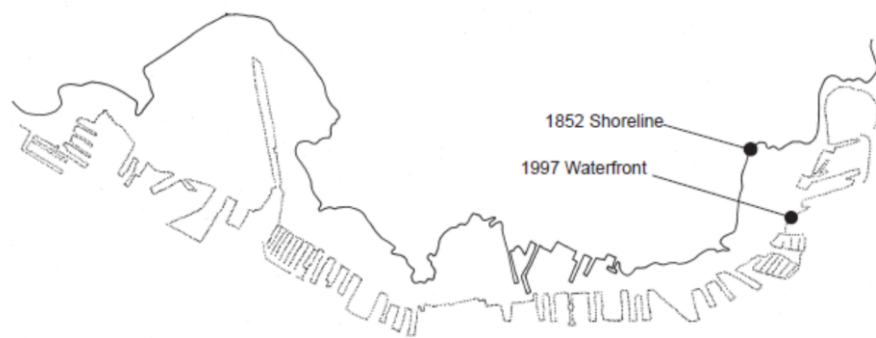


Figura 22: Avanço da linha de costa 1852 e 1997

Fonte: Porto de São Francisco

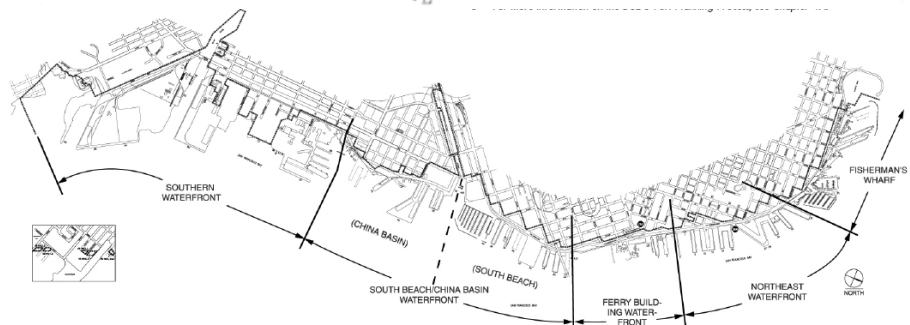


Figura 23: Frente portuária de São Francisco

Fonte: Porto de São Francisco



Em 1968, foi fundada a comissão portuária designada por San Francisco Bay Conservation and Development Commission, onde a cidade de São Francisco fica com a responsabilidade do território portuário, funções que eram anteriormente desenvolvidas pelo Estado de Califórnia a partir do governo federal.

Ao longo dos tempos, a City and County of San Francisco, a Porto of San Francisco e a Bay Conservation and Development Commission possuem a responsabilidade pelo planeamento da frente, dividindo em cinco parcelas (figura 23).

Nos últimos 30 anos houve muitas discussões acerca do que deveria ou não ser considerado uso portuário, o que fez com que em 1971, o departamento de planeamento da cidade defina, o Comprehensive Urban Plan, com três diretrizes fundamentais (Guimarães, 2008, p. 217):

- Devem ser integrados na malha urbana novos parques públicos e a frente de água;
- A cidade não deverá ser privada, visual ou fisicamente, da sua frente de água. Os novos edifícios terão, obrigatoriamente, de permitir a existência de corredores de acesso visual e físico à frente de água;
- As áreas costeiras da baía e do Oceano Pacífico deverão estar reservadas ao uso público. (...) A frente de água de Fisherman's Wharf



Figura 24: Plano dos espaços públicos em São Francisco

Fonte: Porto de São Francisco

Figura 25: Os eixos estratégicos que o plano baseia

- 1 - Continuidade
- 2- Sequência e Variedade
- 3 - Conetividade

Fonte: Porto de São Francisco



Figura 26: Algumas áreas requalificadas

- 1 - Ferry Building
- 2 - South Beach Park Playground
- 3 - Embarcadero Promenade
- 4 - Pier 1

Fonte: Porto de São Francisco

deverá ser definida para usos de turismo, e a frente de água de nordeste para usos públicos, tais como parques, esplanadas, praças e cais para pesca. Deve ser incentivada a utilização do ferry em detrimento do uso de automóveis.

A City and County of San Francisco, a Porto of San Francisco e a Bay Conservation and Development Commission intervêm com o objetivo de transformar a frente portuária mais atrativa e devolvê-la à cidade a partir da adaptação de novos usos (figura 22 e 23).

Ao longo dos tempos foram executados sucessivamente planos de intervenção na frente portuária, com distintas soluções. Evidenciam-se as intervenções em Fisherman's Wharf e do Ferry Building.

Fisherman's Wharf é considerado um dos lugares mais atrativos da frente ribeirinha de São Francisco, na qual é possível desfrutar da diversidade dos equipamentos de uso cultural, recreativo e temático. Tornando-se assim, um local atrativo não apenas aos seus habitantes, mas também aos visitantes e uma referência para as outras cidades.

## 1.6 | Reflexão

Independentemente das soluções adotadas, as operações urbanísticas nas frentes de água devem assegurar os seus fundamentos no equilíbrio entre medidas ambientais, económicos e socioculturais. Caso seja possível concretizar, a revitalização das frentes ribeirinhas tornará uma mais-valia para as cidades, com as suas transformações de espaços vazios ou por consolidar, em espaços possíveis de assumir as necessidades da sociedade atual.

A frente de água oferece uma grande oportunidade de desenvolvimento no planeamento urbano, sendo possível melhorar a qualidade de vida das populações, de emergir uma nova imagem para a cidade e de tornar os seus espaços em locais de interesse.

*“A “abertura” da cidade à sua frente de água não resulta, por isso, de um qualquer desígnio cósmico de reconciliação do homem com a sua matriz aquática ancestral, ainda que possam ser encontrados aí alguns timbres do discurso formal e simbólico das novas arquitecturas e dos novos usos. O mito da regeneração que impregna todo o simbolismo aquático, corresponde, de facto, a uma vontade de refundação e de afirmação da nova condição urbana.”*

(Portas, 1998, p.10)

Relativamente ao espaço público, ela ganha um carácter de maior importância na revitalização urbana, levando à requalificação dos espaços, dando-lhes novos usos, melhorando a qualidade de vida das populações e dos seus recursos.

Para além disso, é fundamental compreender e planear a eficiência das cidades, e desta forma, complementando com a melhoria dos espaços e corredores verdes, como modo de incentivo da qualidade dos espaços públicos das cidades, resultando na qualidade de vida da população.

Para isso, é fundamental promover a continuidade dos espaços públicos e verdes, tendo em conta o carácter cultural do lugar e a sua conservação.



Este trabalho consiste em obter uma melhor e maior integração territorial que representa numa melhoria na vida social, revitalizando o tecido social e económico no caso da frente de água de Setúbal.



## 2| Setúbal e o rio Sado





Setúbal, linda cidade  
Cheia de encanto e beleza  
Isso é mesmo realidade  
És a terceira Portuguesa

Onde se pode almoçar  
Choco frito, e caldeirada  
Um vinho moscatel, a não faltar  
Como aperitivo na entrada

O teu afamado vinho  
Alegra o coração  
Sabe bem um copinho  
Há hora da refeição

Tens um encanto natural  
Admirada do alto da serra  
Linda cidade de Portugal  
Visitem esta bonita terra

José Matos, 2010





LISBOA

SETÚBAL

SINES



## 2.1 | Enquadramento Territorial

A aproximadamente trinta quilómetros para sul de Lisboa, encontra-se Setúbal (figura 25). Uma cidade situada num vale sobre o rio Sado, salvaguardada a norte pelas colinas de Palmela e S. Luís, e a serra da Arrábida a poente. Com uma população de 121 185 habitantes e uma área total de 230km<sup>2</sup>. A sua proximidade com capital, torna a cidade charneira entre a Estremadura e o Alentejo. Estas referências, construíram a sua história, determinam o seu presente e tornaram-se marcantes para o seu futuro. Além disso, a cidade é privilegiada com a sua localização do porto natural e da sua baía, de boa navegabilidade e transitabilidade, onde a sua linha costeira, constitui historicamente uma ligação comercial entre o Oceano Atlântico e o Mar Mediterrâneo, tornando-se num território dinâmico. Desde muito cedo, a sua utilização primordial esteve associado a atividade de exploração dos recursos marítimos. O desenvolvimento económico do país a partir dos anos 1960, encontrou em Setúbal uma das áreas privilegiadas, tirando partido dos equipamentos produtivos já existentes -o porto e as boas comunicações- dos quais a força de trabalho proveniente do êxodo rural alentejano veio usufruir (Faria, 1981).

Figura 27: Carta dos Portos de Lisboa, Setúbal e sua envolvente (1693)

Fonte: Câmara Municipal de Setúbal



Figura 28: Carta Topográfica de Setúbal, finais do séc. XIX

Fonte: Câmara Municipal de Setúbal





## 2.2 | Enquadramento Histórico

A produção de sal e as boas condições de abrigo do porto de Setúbal contribuíram para o alojamento do povo romano no litoral da cidade, local onde se construíram as primeiras fábricas com salgadeiras (Sousa e Carneiro, 1997). Fatores, tais como, o clima, o relevo, a natureza heterogénea dos solos e as condições ecológicas, entre zonas da serra calcária, sapais e charnecas de areia, cobertas por florestas, relacionadas à grande riqueza piscícola do estuário do Sado e do oceano Atlântico, protegeram assim as principais orientações de especialização económica desta zona. Das atividades industriais mais marcantes, foram a produção de preparados alimentares com base no peixe e a fabricação de contentores cerâmicos para esses produtos alimentares, as ânforas. Segundo Sampayo (1998) não é perceptível logo na primeira instância quando é que os Romanos dominaram totalmente a península de Setúbal, mas pode-se afirmar que existem influências da sua cultura nesta região nos finais do século II a.C. Os Romanos ocupam preferencialmente Tróia um dos mais importantes empreendimentos industriais do Alto Império no que diz respeito à salga de peixe (Sampayo, 1998) e Caetóbriga (atual Setúbal).

No entanto, com a queda do império romano, no século V, toda a povoação ali alojada fica no meio da situação, causando o desaparecimento do mesmo. Só no século XII, com a Reconquista, este território volta a tornar-se atrativo para a fixação do homem. Em 1249, dado o notável crescimento e desenvolvimento da povoação existente, é concedido a Setúbal um foral por D. Paio Peres Correia, mestre da ordem de Santiago (Silva, 1990). No século XIV, entre os anos de 1325 e 1357, é construída a primeira muralha da cidade, limitada pela ribeira do livramento a poente (Pimentel, 1877). A sua implementação na altura é muito regular, sendo ela definida por duas extremidades, neste caso pela Santa Maria, a este e S. Julião, a oeste, que por sua vez, deixa de fora, os respetivos arrabaldes (Troino e Palhais), como é possível visualizar na figura 27, fornecida pela Câmara Municipal de Setúbal.

No decorrer dos séculos seguintes, Setúbal entra num novo período de longo de crescimento e assim, em 1553, as únicas freguesias existentes, agregam-se as duas novas freguesias, Anunciada, a poente, e São

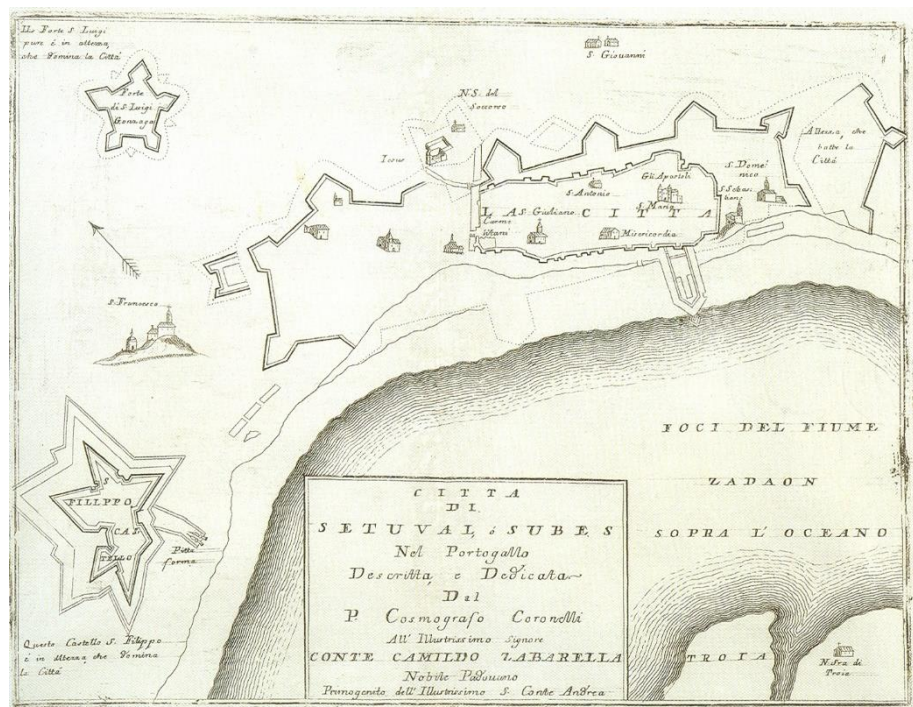
Figura 29: Planta da Vila e Porto de Setúbal (1607-1617)

Fonte: Câmara Municipal de Setúbal



Figura 30: Fortificação da Cidade de Setúbal (1689)

Fonte: Câmara Municipal de Setúbal



Sebastião, a nascente, salientando assim este elevado crescimento. Onde esta expansão permanece até ao século XVII (Silva, 1990).

Alcançada a independência de Portugal em 1640, D. João IV manda construir uma nova fortificação muralhada, uma nova forma de reforçar a defesa de Setúbal (Pimentel, 1877). A partir da carta de 1689 da cidade de Setúbal (Figura 29), adquirida na Câmara Municipal de Setúbal, podemos visualizar que a nova muralha seiscentista limitou quase toda a zona urbana, estabelecendo uma nova fortificação militar abaluartada, é nesta altura que se perde a importância à muralha medieval, perdendo totalmente as suas funções iniciais.

No ano de 1755, o grande terramoto destrói grande parte da nova muralha, provocando muitos estragos na vila. Passados vários anos, com a reconstrução da vila, Setúbal demonstra um grande crescimento espontâneo, sendo elevada a cidade em 1860, por D. Pedro V, no mesmo ano em que é construído o caminho-de-ferro na cidade (Silva, 1990).

As primeiras construções do porto eram apenas compostas pelos baluartes do Livramento e da Conceição e um suposto muro, remontando antes do terramoto de 1755 (Perestrelo, 1931). Só nas últimas décadas do século XIX é que a câmara deu início à implementação de aterros sobre o rio no limite da cidade, que por sua vez, era limitada pela praia, de forma a estender o cais de Nossa Senhora da Conceição até ao Baluarte do Livramento (Loureiro, 1909). Assim, nasce a Avenida da Praia (1848-1895), atual Avenida Luísa Todi (Rodrigues, 2011).

Nesta mesma altura inicia-se a primeira maior industrialização da cidade, a partir da indústria conserveira, exercida por empresas francesas (Sousa e Carneiro, 1997), implementadas na cidade em 1880 (Silva, 1990). Esta divisão apresentou um grande crescimento até 1920, atingindo o maior número de fábricas de conservas de sardinha. Exerceu-se um crescimento descontrolado e intenso, causando uma apropriação desleixada da maior parte da frente ribeirinha de Setúbal, contribuindo para um conflito entre as empresas de conservas, que anos mais tarde, acabaram por encerra as suas fábricas (Sousa e Carneiro, 1997).

Com o grande crescimento da indústria conserveira, em 1923 é fundada a Junta Autónoma do Porto de Setúbal (JAPS), com o propósito de exercer mais obras no porto, visto que só havia uma doca -Doca Delpout- localizada na entrada da ribeira do Livramento. A Junta

Figura 32: Entalção das conservas

Fonte: Câmara Municipal de Setúbal

Figura 31: Embalagem das latas de conservas Ripal e Nereide, empresas sediadas em Setúbal

Fonte: Câmara Municipal de Setúbal

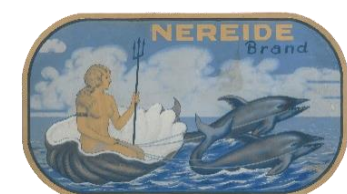


Figura 33: Evolução do Território de Setúbal

Fonte: Elaborada pela autora





Autónoma do Porto de Setúbal também pretendia analisar a possibilidade de acesso ferroviário do Vale do Sado. De acordo com Faria (1981) o porto de Setúbal, em relação ao tráfego, ainda sem quaisquer obras, era considerado depois do porto de Lisboa, o terceiro mais significativo do país.

Em 1927, é aprovado o projeto do engenheiro professor Afonso de Melo Cid Perestrello para a realização do Porto de Setúbal, dando início as obras em 1930 e concluída em 1933. A implementação constituía a regularização da linha de costa que passaria a ser constituída por 3 docas com as seguintes funções: serviços piscatórios e Doca de Pesca a poente; serviços de comércio e Doca do Comércio a nascente; na zona central do porto, uma área de recreio com respetiva Doca (Figura 34). Procederam também à implementação de alguns edifícios pela Junta Autónoma do Porto de Setúbal, tais como o edifício reservado à lota do peixe junto à Doca de Pesca, o Clube Naval Setubalense, Centro Náutico da Mocidade Portuguesa a poente do Doca de Recreio e um edifício de abrigo para passageiros e armazéns na zona central do porto (Junta Autónoma das Obras do Porto de Setúbal, 1949).

Durante o período do Estado Novo, foram executados alguns planos de urbanização da cidade, projetados por técnicos externos e influenciados por interesses privados. Neste caso, o primeiro Plano Geral de Urbanização de Setúbal de 1944 (figura 33), identifica a vasta industrialização conserveira e a grande exportação (Lôbo, 1995).

No entanto, estabelecida a decadência da indústria conserveira, nos anos 60, Setúbal atravessa um outro período de industrialização, mas que desta vez se entende por toda a península, devido à instalação de grandes indústrias na cidade. Este tipo de avanço resultou numa nova expansão urbana sobretudo para norte através de um aumento das zonas suburbanas, e para poente com a implementação de bairros operários (Faria, 1981).

De facto, é confirmado no Plano Diretor da Região de 1971 a falta de habitação na cidade potenciado pelo grande número de indústrias. Porém, os planos apresentados demonstravam muitas lacunas em relação as necessidades da população, visto que constituíam apenas uma forma de manifestar os interesses das classes mais dominantes (Faria, 1981).



Figura 34: Obras do Porto de Setúbal (1933)

Fonte: Câmara Municipal de Setúbal

Figura 35: Plano Geral de Urbanização de Setúbal (1944)

Fonte: Câmara Municipal de Setúbal

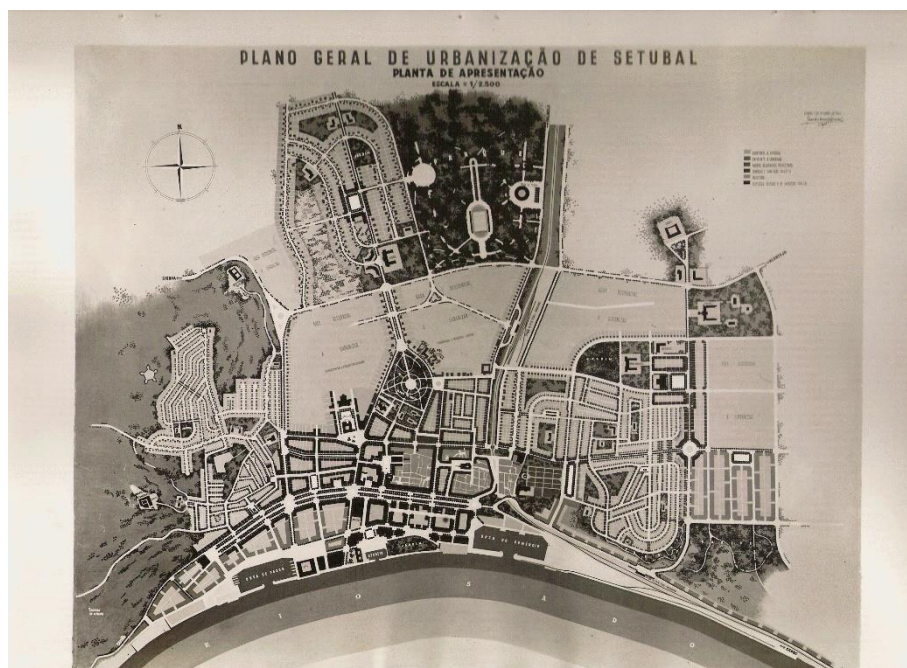


Figura 36: Planta do Porto de Setúbal (1933)

Fonte: Câmara Municipal de Setúbal

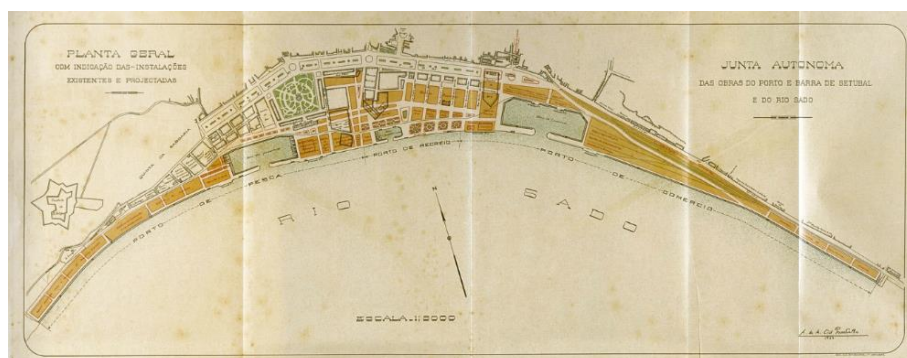


Figura 37: Vista área de Setúbal (1930)

Fonte: Câmara Municipal de Setúbal



Posteriormente à revolução de 1974, concretizou-se em Setúbal uma experiência-piloto de conceção de um plano de Urbanização. Ocorreram várias mudanças profundas nas relações sociais, económicas e políticas, na qual, o Plano Concelhio de 1977, realizou um papel decisivo, não só ao ponto da eficácia técnica e espacial, bem como ao ponto da eficácia social. O Plano responsabilizou-se como instrumento de intervenção e da sua eficácia como meio de expressão política e ideológica de uma correlação de forças em que os habitantes da cidade estavam organizados (Faria, 1981).

Nos anos 80, surge a crise económica e social, onde implementam uma estratégia que tem como objetivo a recuperação e o desenvolvimento industrial. Em 1989, é fundada a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra (APSS) e posteriormente são modernizadas as infraestruturas do porto (SILVA, 2009). Assim sendo, a construção de novas infraestruturas industriais e realização da construção da 1ª fase do Terminal Roll-On/Roll-Off e de um novo Terminal, ao mesmo tempo requalificando os acessos ao porto. Neste sentido, no final dos anos 80 e início dos anos 90, o porto sofre um avanço significativo, onde vai conseguindo maior impacto como porto comercial e afastando-se da sua natureza como porto industrial.

*A frente ribeirinha torna-se assim numa interface central num território alargado, constituída por uma infraestrutura tridimensional, estabelecendo uma interface complexo entre água e terra, entre superfície e partição altimétrica, entre tecidos locais e relações regionais (Santos, 2014, p.101).*

Em 1994 entra em vigor o Plano Diretor Municipal, que aposta na terciarização da base económica municipal, embora sugira a consolidação do sector secundário a Nascente. É também nesse sentido que orienta o crescimento da cidade, com um cunho expansionista, assente em áreas habitacionais de baixa densidade e áreas de terciário, apesar da reabilitação urbana do Centro Histórico e da frente ribeirinha constarem igualmente das medidas programáticas, embora nunca executadas. Retoma propostas de planos anteriores, nomeadamente a correção da estrutura concêntrica da cidade através da execução de vias circulares. Algumas medidas de gestão urbanística e fundiária, consignadas no PDM, revelaram não ter aplicabilidade ou foram ignoradas pela Autarquia.

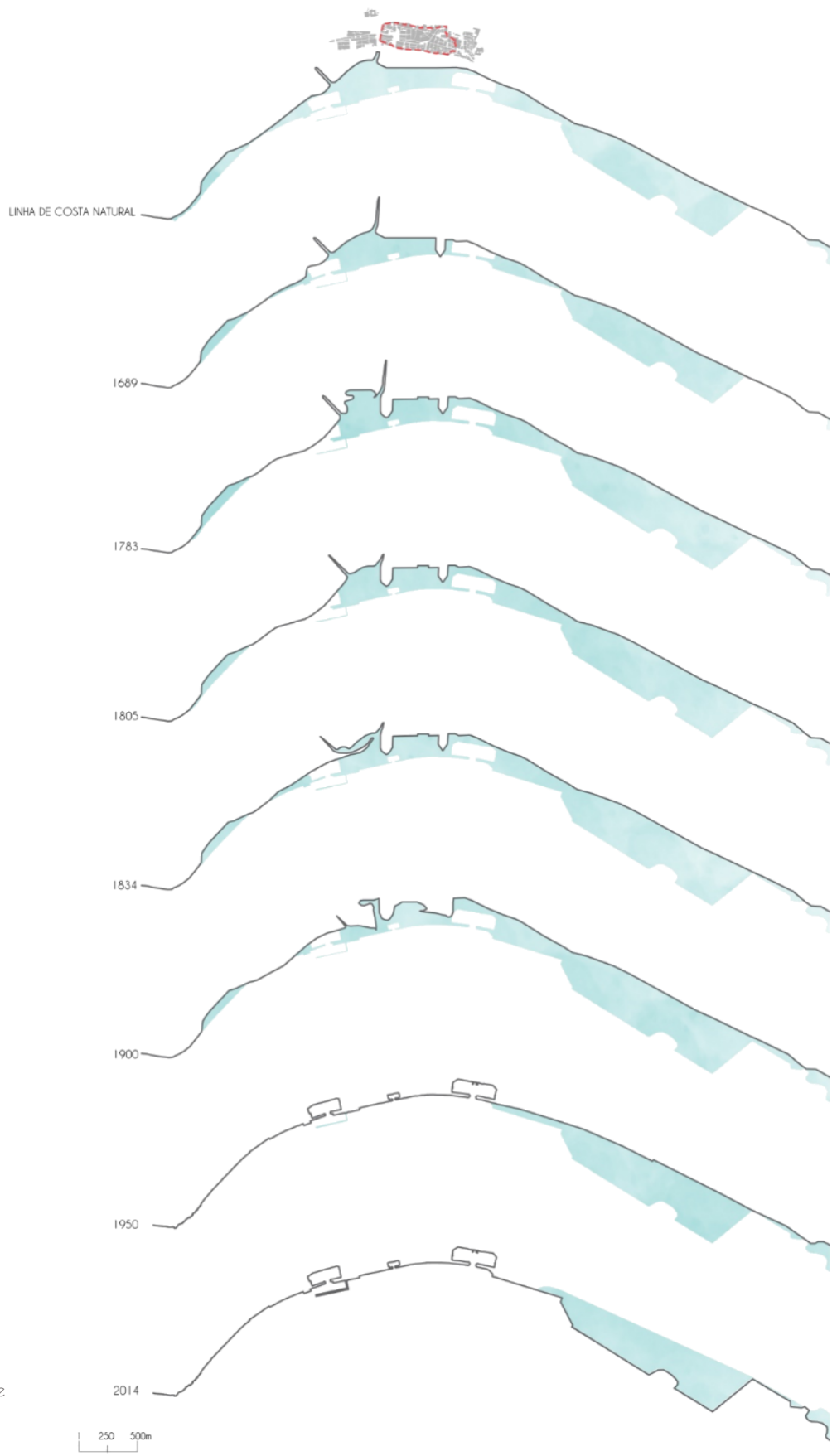


Figura 38: Evolução da linha de costa

Fonte: Elaborada pela autora



## 2.3 | Frente ribeirinha de Setúbal

A partir do estudo apresentado acerca das frentes de água, podemos aplicá-lo à cidade de Setúbal e respetiva frente de água. Santos (2005) compõem um esquema, na mesma lógica de pensamento de Hoyle (1989), procedendo a uma esquematização dividida em quatro etapas da cidade de Setúbal (Santos, 2005, p. 96-106):

### **I | cidade /porto como uma unidade**

Representa o período das primeiras povoações alojadas no território de Setúbal, pelas boas condições do porto e pelos recursos que o rio oferece. É particularmente ao povo romano que se aplicava a atividade piscatória e produção do sal. A atividade portuária foi o que impulsionou o crescimento e desenvolvimento de Setúbal.

### **II | crescimento e distanciamento**

Esta etapa corresponde à segunda metade do séc. XIX onde a cidade entra no seu primeiro período de desenvolvimento industrial, através da indústria conserveira. Durante este tempo é introduzido o caminho de ferro e traçada a Avenida Luísa Todi, para o quais são construídos aterros sobre o rio, resultando no crescimento do porto, na migração da população para a cidade e no conseqüente afastamento da frente ribeirinha.

### **III | deslocação e separação**

Nos anos 60, surge outro período de grande expansão industrial com dimensões a nível nacional. Esta fase leva a instalação de grandes indústrias fora da cidade, favorecendo o desenvolvimento das áreas suburbanas e ao longo das margens do rio Sado. Face ao elevado crescimento, a cidade sentiu a necessidade de reorganizar o porto. A prática industrial passou a ocupar o lado nascente

da margem do rio, privilegiado pela linha férrea, sendo que a área central deixou a função comercial que possuía até aqui.

#### **IV | re-aproximação e integração**

O crescimento e desenvolvimento da atividade portuária faz com que a frente ribeirinha de Setúbal sofra imensas transformações. As áreas portuárias, salvaguardando a zona comercial, eram, consoante os projetos, sujeitas a interesses privados, causando assim uma desorganização funcional e uma aparência degradada, desqualificando toda a frente ribeirinha. Em 1989, é fundada a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra (APSS), onde esta área obteve uma maior atenção e responsabilidade no ordenamento das suas zonas.

Deste modo foram concretizados vários planos de ordenamento da frente ribeirinha de Setúbal, sendo que nem todos foram completamente executados (Sousa e Carneiro, 1997):

##### **I | Projeto da Administração Portuária de Sesimbra e Setúbal (1991)**

Este projeto abrangia uma planta de ordenamento da zona portuária e um documento relativo à avaliação dos investimentos, ao tempo e custo da execução. O projeto visava a construção de uma marina em Albarquel, na zona do parque de campismo, e a reconversão do Cais nº 3, a partir da implementação de um terminal para paquetes de passageiros. Ambas as ideias não foram implementadas. Ainda assim, alguns pormenores do plano foram executados, o caso da ampliação da sede da APSS, reorganização da Praça da República e construção dos edifícios para uso dos pescadores.

##### **II | Estudo de ordenamento e expansão do Porto de Setúbal pela APSS (1991)**

Esta análise pretendia estabelecer as normas de desenvolvimento do porto e a definição das funções das áreas inseridas em toda zona portuária, dividindo-se em 3 áreas: 1) zona industrial Mitrena a montante; 2) zona comercial do cais nº 3 até à Sapec ao centro; 3) zona a manter as suas funções ligadas à pesca, com a introdução de áreas de lazer, turismo e recreio náutico, entre a Doca do Comércio e o Parque de Campismo.

### **III | Plano de Pormenor da Zona Ribeirinha de Setúbal pela Câmara Municipal de Setúbal (1992)**

O plano tinha como visão a ligação entre os espaços central e jusante com o restante espaço urbano da frente ribeirinha. Assim, propunha: 1) a ampliação da doca de recreio; 2) a construção de hotéis próximos ao clube naval; 3) melhorar acessos; 4) a substituição do parque de campismo por uma feira (Feira de Santiago) e um parque desportivo; e 5) transformar a zona a norte dos estaleiros navais, com a implementação de habitação, serviços e comércio. Este plano não foi executado devido à má relação entre a CMS e APSS.

### **IV | Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha de Setúbal - PORSET pela APSS (1995)**

No ano de 1994 é fundado o gabinete para a concretização do Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha de Setúbal (PORSET), de forma a requalificar toda a frente ribeirinha a partir da criação de zonas de serviço relacionados com a náutica de recreio, turismo, lazer e cultura. Os espaços públicos da frente ribeirinha eram a principal zona de incidência do plano, procurando com que esta preservasse o carácter portuário e simultaneamente possibilitasse uma melhor conexão da cidade com o rio. Das diversas propostas sobressai: 1) a reorganização do jardim Beira Mar (atual Jardim Eng. Luís da Fonseca), aumentando a área verde, inserindo novo mobiliário urbano e melhorando a iluminação; 2) a continuidade do espaço público ao longo da margem, articulando os diferentes sectores; 3) a substituição do parque de campismo por um parque urbano; e 4) a demolição dos estaleiros adjacente ao parque de campismo para a construção de um porto de recreio (APSS, 1995). Em 1997, várias medidas do plano já estavam a ser implementadas e outras a decorrer. No entanto, poucas das ideias foram executadas, pelo facto de 1) ainda haver certas discordâncias entre as entidades; 2) faltarem soluções relativamente ao edificado; 3) falta de financiamento; e 4) o plano não constituir legalmente um instrumento de planeamento urbano. Esta divergência de ideias por parte das entidades envolvidas provocou a concretização de um protocolo entre as duas entidades, CMS e a APSS, supondo a conceção de um plano de pormenor para a frente ribeirinha com referência às propostas de ambas as entidades (figura 39).

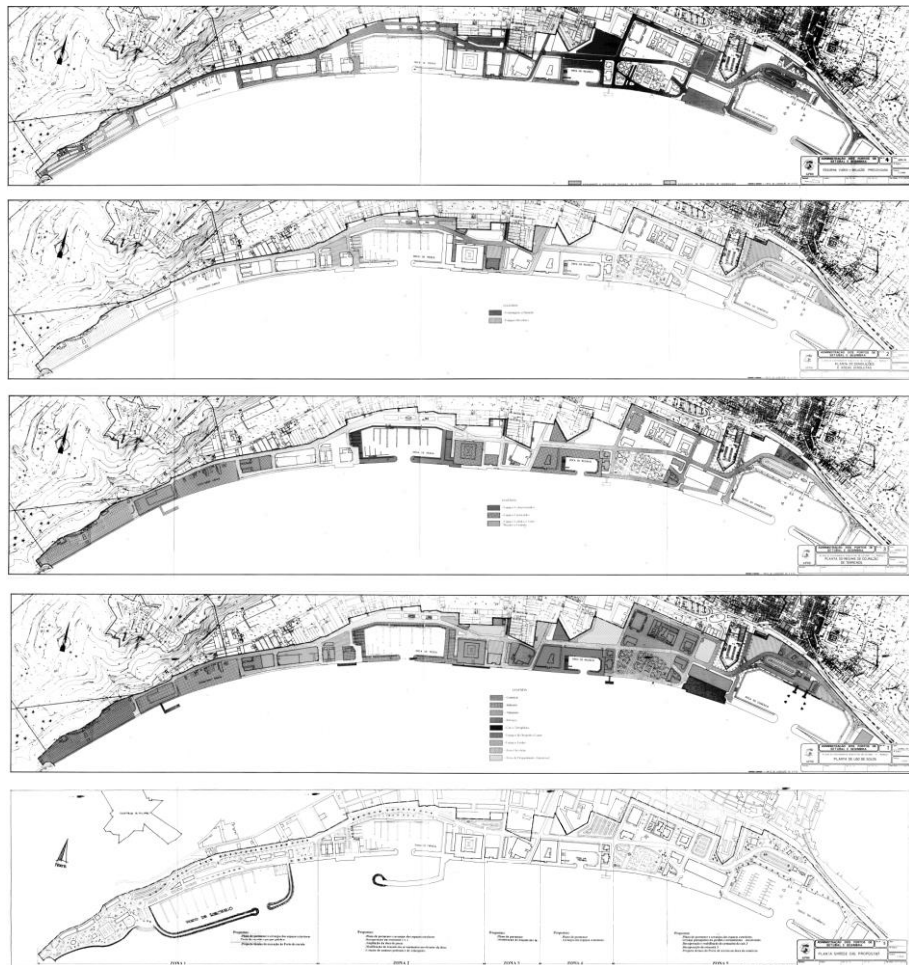


Figura 39: Planta de Ordenamento da Zona Ribeirinha de Setúbal - PORTSET (1995)

Fonte: Câmara Municipal de Setúbal

**Legenda** | 1 - Esquema viário | 2 - Demolições e área devolutas | 3 - Ocupação dos terrenos | 4 - Uso do solo | 5 - Síntese das propostas

## **V | Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha de Setúbal (1997)**

Este plano é o primeiro plano seguido do protocolo entre a APSS, a CMS e concebido pelo atelier RISCO, no entanto, uma vez mais sem desfecho, dado ao desentendimento entre as duas entidades. Entretanto, é acordado no plano a interdição de tráfego pesado na Avenida Luísa Todi, mudando-o para a via portuária, tendo esta proposta já sido projetada em planos anteriores (Silva, 2009, p. 142).

## **VI | Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha de Setúbal pela APSS (1999)**

É elaborado pelo RISCO outro plano de pormenor compreendendo toda a área da frente ribeirinha. Neste plano são mantidas duas das ideias definidas anteriormente no plano de pormenor elaborado pela Câmara Municipal de Setúbal em 1992, especificamente a elaboração do passeio público que liga a Praça do Bocage, a Avenida Luísa Todi e a Doca do Clube Naval, a implementação de um parque urbano e uma marina em Albarquel e mais uma Doca de recreio nas Fontainhas. Contudo, independentemente de ser o único plano que juntou o consentimento entre as entidades envolvidas, não foi possível a sua aprovação (Silva, 2009, p. 142).

## **VII | Plano Estratégico da Frente Ribeirinha de Setúbal - Programa Polis (2001)**

O Programa Polis - Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental tem como destino a requalificação urbana e ambiental de cidades portuguesas, com a finalidade de melhorar a qualidade de vida, tornando-as mais atrativas e competitivas.

O Plano Estratégico da Frente Ribeirinha de Setúbal elaborado pela CMS, concorreu ao Programa Polis, definindo objetivos, tais como a conexão com o rio, a revitalização urbana e a potencialização das dinâmicas relacionadas as dimensões cultura, do lazer, da animação e do turismo (Silva, 2009, p. 143).

Em 2001, o Plano Estratégico é apresentado para discussão pública e obtém o descontentamento da população, devido ao elevado número de edificações em certas zonas da frente, o que leva a uma revisão do plano. Deparando-se com tal situação, a CMS propõe a elaboração de um Plano de Pormenor (PP) da Frente de Ribeirinha de

Figura 40: Plano de Pormenor da frente Ribeirinha de Setúbal.

Fonte: Câmara Municipal de Setúbal

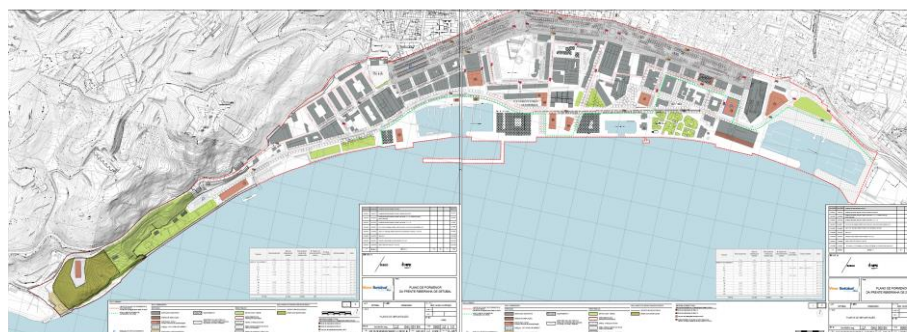
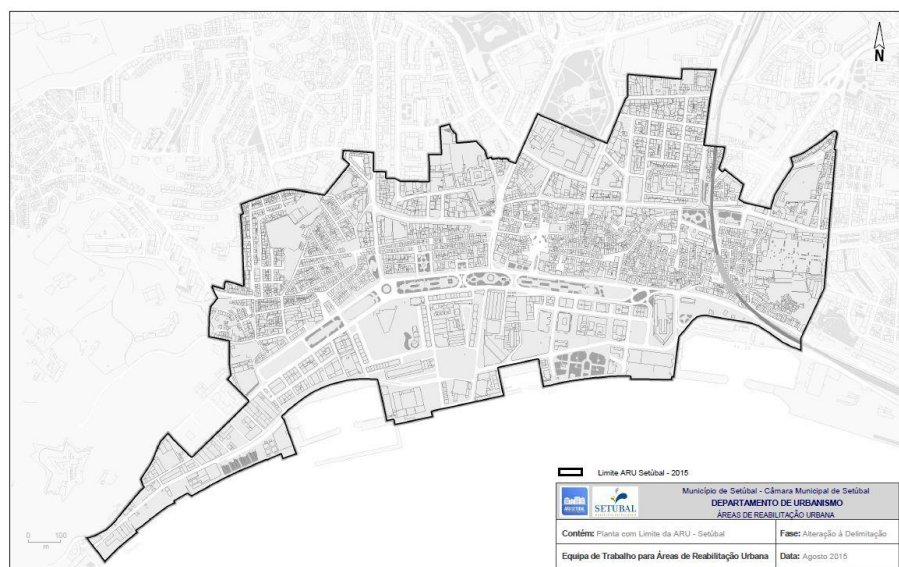


Figura 41: Área de Reabilitação Urbana - Setúbal

Fonte: Câmara Municipal de Setúbal



Setúbal, no seguimento da inclusão da frente no Programa Polis (Silva, 2009).

O objetivo do plano é fomentar a relação da cidade com o rio, implementando elementos que organizem o espaço público com base em critérios de qualidade, nomeadamente a Mobilidade, Identidade, Habitabilidade, Produtividade e Sustentabilidade. No entanto, o plano de pormenor foi apenas deliberado em 2014.

### VIII | PIVZRS - Programa Integrado de Valorização da Zona Ribeirinha de Setúbal (2009)

O surgimento do programa vai numa perspetiva de o concelho demonstrar cada vez mais a sua importância na Área Metropolitana de Lisboa, “[...] dotando a cidade de condições objetivas de diferenciação e qualificação urbana que lhe garantam [...]” competitividade, modernidade e capacidade de atração de atividades (CMS, s/d). O objetivo do programa é a reintegração das zonas degradadas, devolutas e expectantes e melhorar a qualidade e reforçar a diversidade de ofertas de equipamentos e serviços.

Definidos os objetivos do programa, destaca-se a alteração da área de jurisdição da APSS, a reconversão do Parque de Campismo da Toca do Pai Lopes para parque público da cidade, a reabilitação da área ocupada pelos estaleiros navais, o reordenamento da Avenida Luísa Todi, a requalificação da envolvente da Doca das Fontainhas e do Mercado do Livramento.

### IX | ARU - Área de Reabilitação Urbana de Setúbal (2015)

Em 2015, foi aprovada a alteração do limite da ARU de Setúbal, que se encontrava delimitada apenas pelo centro histórico, passando assim, a integrar toda a frente ribeirinha de Setúbal e orientada pelas seguintes ações: a Valorização/ Reabilitação centro histórico de Setúbal, promoção e dinamização do comércio na baixa; reestruturação e reabilitação da frente ribeirinha considerando a utilização tanto pelos residentes como pelos visitantes; identificação e programação da reutilização do património edificado.

Conclui-se que todos os planos ou projetos que foram desenvolvidos ao longo do tempo são essenciais para entendermos a importância desta área no crescimento da cidade. No entanto, serão

Figura 42: Projetos do PIVZRS

- 1 - Praia da Saúde
- 2 - Casa da Baía
- 3 - Mercado do Livramento

Fonte: [https://instagram.flis7-1.fna.fbcdn.net/vp/9055c4982d26d50b1a7c2d60266db86/5C44D3D2/t51.2885-15/e35/34008007\\_1949275915358278\\_3155352613688442880\\_n.jpg](https://instagram.flis7-1.fna.fbcdn.net/vp/9055c4982d26d50b1a7c2d60266db86/5C44D3D2/t51.2885-15/e35/34008007_1949275915358278_3155352613688442880_n.jpg)

<https://nit.pt/out-of-town/back-in-town/setubal-vai-ter-um-espetaculo-aquatico-acrobacias-no-sado>

[https://instagram.flis7-1.fna.fbcdn.net/vp/42fe951fa7d543bada2bf259454b085f/5C5A0AF1/t51.2885-15/e35/35617406\\_1276471505822135\\_8197772716024004608\\_n.jpg](https://instagram.flis7-1.fna.fbcdn.net/vp/42fe951fa7d543bada2bf259454b085f/5C5A0AF1/t51.2885-15/e35/35617406_1276471505822135_8197772716024004608_n.jpg)



necessárias outras análises, tais como a caracterização do edificado e espaço público, análise demográfica e social, que nos permitam determinar o tipo de visão estratégica a implementar e posteriormente os objetivos a atingir.



## 2.4 | Caracterização Edificado

### 2.4.1 | Património edificado

Tendo em conta o que foi analisado no capítulo anterior, relativamente aos processos de revitalização urbana nas frentes portuárias, é importante relembrarmos o impacto que este património tem nestas zonas, tanto a nível físico como imaterial. Manter esta memória é fundamental para a identidade da cidade, sendo um dos elementos que representa a cidade e foi através dele que esta se desenvolveu.

Dentro da área de estudo, é possível encontrar diversos tipos de património arquitetónico, quer histórico, quer cultural. Pretende-se identificar os edifícios classificados, ou em vias de classificação, de interesse público e municipal, que representam a identidade tanto do centro histórico como da frente ribeirinha de Setúbal (Figura 43 e 44).



Figura 44: Planta de identificação do Património Edificado

Fonte: Elaborada pela autora

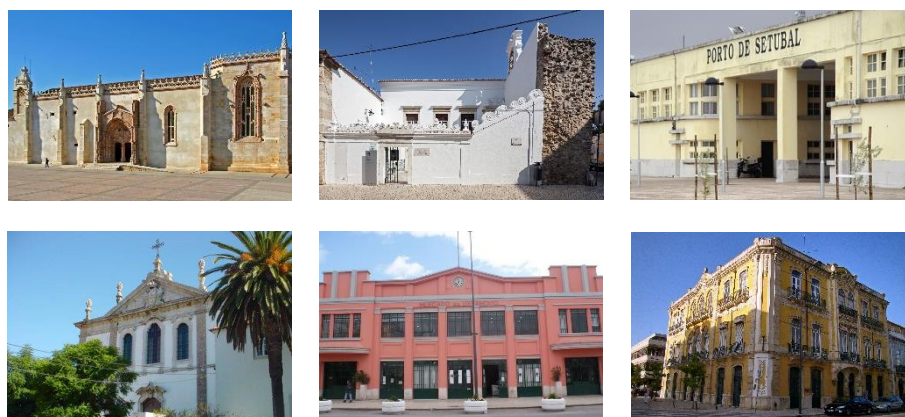


Figura 43: Monumentos classificados ou em vias de classificação

Fonte: <http://traineiro.blogspot.com/2015/08/>

<http://visitsetubal.com.pt/convento-de-jesus-igreja/>

<http://www.qren.pt/np4/3666.html>

## 2.4.2 | Estado de conservação

A seguinte análise tem como base o diagnóstico concluído pela Operação de Reabilitação Urbana, que resulta do levantamento do estado de conservação do edificado (CMS, 2017, pp. 60-72).

Ao concluir esta análise, observa-se um número significativo de edifícios devolutos (total ou parcial), sendo mais marcante no centro histórico do que propriamente na frente de água, visto que os edifícios no centro são, em maior número, enquanto que na frente encontram-se mais dispersos e são de maior dimensão (figura 45).



## 2.4.3 | Uso do Solo

O uso predominante na área de estudo é a habitação, encontrando-se os serviços em segundo lugar, especificamente a restauração, que se encontra dispersa por toda a zona de estudo. A frente ribeirinha apresenta usos muito diversificados, desde o lado a nascente com equipamentos coletivos, a poente com algum comércio, destacando os serviços, principalmente a restauração, enquanto que a área central carência quer de comércio quer de serviços, devido à existência de edifícios devolutos e áreas expectantes, resultando numa diferença da vivência urbana (figura 46).

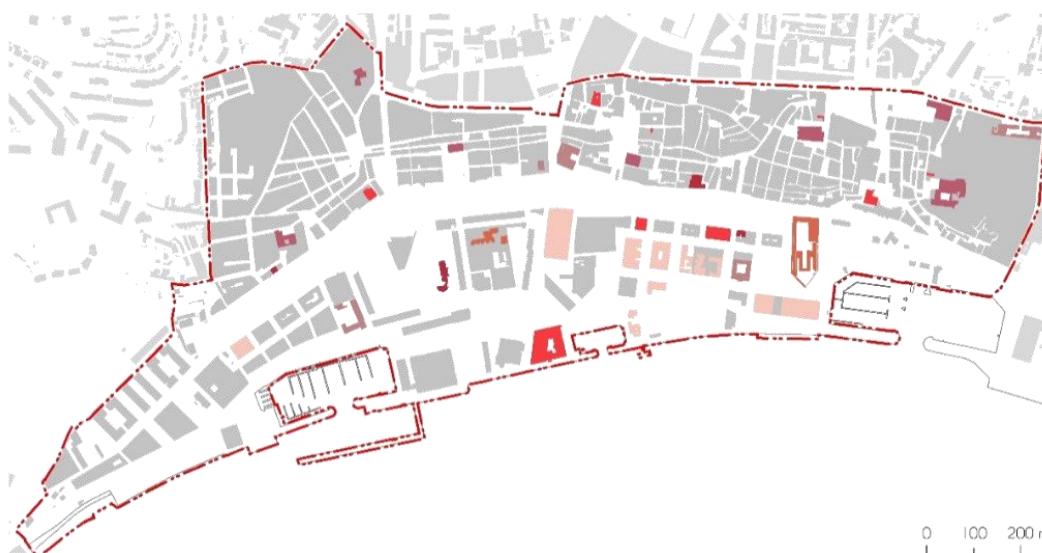
Relativamente aos equipamentos podemos identificar vários de carácter religioso; cultural e recreativo; administrativo e serviços públicos; turismo e ensino. Entre eles, podemos destacar a Casa da Baía, a biblioteca Municipal, vários espaços museológicos, as diversas igrejas, o mercado do Livramento, o tribunal, o edifício do Porto de Setúbal. No entanto, é perceptível que maioritariamente deles se concentra no centro histórico (figura 47).



- LEGENDA**
- LIMITE DE ÁREA DE ESTUDO
  - OUTROS USOS
  - USOS DO SOLO**
  - COMÉRCIO
  - SERVIÇO
  - COMÉRCIO + SERVIÇO
  - INDÚSTRIA E ARMAZÉNS

Figura 46: Análise do Uso do Solo

Fonte: Elaborada pela autora



- LEGENDA**
- LIMITE DE ÁREA DE ESTUDO
  - OUTROS USOS
  - EQUIPAMENTO COLETIVO**
  - CULTURAL E RECREATIVO
  - ADMINISTRATIVO SERVIÇO PÚBLICO
  - CULTO
  - ENSINO
  - TURISMO
  - PROTEÇÃO CIVIL E SEGURANÇA PÚBLICA

Figura 47: Análise dos Equipamentos Coletivos

Fonte: Elaborada pela autora

## 2.5 | Caracterização do Espaço Público

A área de estudo encontra-se integrada dentro da Área de Reabilitação Urbana e de modo geral existe uma homogeneidade dos espaços públicos na área de estudo, excetuando a zona ribeirinha que é caracterizada por uma carência de espaços de permanência e espaços verdes, resultando numa heterogeneidade entre a zona do centro histórico, incluindo a avenida Luísa Todi, e a frente de água.

### **Praças e Largos**

Ao longo do tempo os espaços urbanos têm vindo a sofrer mudanças tanto físicas como funcionais, proporcionado aos habitantes e visitantes lugares de satisfação, adaptando-se a todos os tipos de atividades, quer informais quer formais.

Sendo o caso de diversos espaços ao longo da avenida Luísa Todi, Praça Bocage (antiga Praça Sapal), largo da Misericórdia, largo Dr. Francisco Soveral (largo da Ribeira Velha), praça Marquês de Pombal, praça Machado dos Santos (largo da Fonte Nova), largo António Joaquim Correia (largo da Palmeira), largo José Afonso (Parque das Escolas), largo Teófilo Braga (largo dos Bombeiros) (figura 48).

O principal eixo de vivência urbana encontra-se ao longo da avenida Luísa Todi e também é nessa via que se localiza a maior concentração de comércio e de serviços, o que resulta numa maior vivência do espaço público.

Comparando os espaços do centro histórico com os da frente ribeirinha, observa-se um distinto privilégio do veículo motorizado sobre o indivíduo, onde os espaços são utilizados como estacionamento, causando um transtorno no espaço público e não permitindo o seu uso como espaço de permanência e lazer (figura 48).

### **Espaço Verde**

Dentro do limite da área de estudo, há uma carência de espaços verdes, e a arborização restringe-se a algumas praças, jardins, arruamentos e ao interior dos logradouros, à exceção da avenida Luísa Todi (figura 48).

O maior espaço verde na cidade encontra-se mais a norte fora do limite de estudo- o jardim do Bonfim- sem contar com a Serra da Arrábida a poente. Dentro dos limites, o maior espaço verde localiza-se no Jardim Eng. Luís da Fonseca.



Figura 48: Análise do Espaço Público

Fonte: Elaborada pela autora

## Mobilidade e Acessibilidade

Para aceder à área de estudo em termos viários, é possível através dos dois eixos principais nascente/poente – as avenidas dos Combatentes da Grande Guerra, 5 de Outubro e Jaime Cortesão e a avenida Luísa Todi - e três principais atravessamentos norte/sul -avenida José Pereira Martins, avenida 22 Dezembro e avenida Manuel Maria Portela.

Em relação à frente ribeirinha o seu acesso quer viário quer pedonal, faz-se a partir do atravessamento norte/sul relativamente à avenida Luísa Todi e pelas vias paralelas ao rio (figura 46).

Entre a avenida Luísa Todi e a frente de água, a mobilidade viária é privilegiada pela largura das vias, onde a maior parte são de dois sentidos e o seu passeio muito condicionado na sua dimensão. Entre o centro histórico e a frente de água, o acesso viário é mais restrito, tornando-se perceptível, o favorecimento do peão e não do automóvel.

A falta de condições dos transportes públicos e de transportes alternativos, a carência de mobilidade e acessibilidade, são fatores que promovem um aumento de fluxo viário e de viaturas estacionadas, resultando numa ocupação indevida dos passeios e espaços de

permanência, como local de estacionamento, em certos períodos do dia, tal como observado no Largo José Afonso (figura 49).

Figura 49: Análise da mobilidade exclusivamente pedonal

Fonte: Elaborada pela autora

**LEGENDA**

- LIMITE DE ÁREA DE ESTUDO
- EDIFICADO
- ÁREA EXCLUSIVAMENTE PEDONAL



## 2.6 | Caracterização Demográfica e Social

A análise baseia-se nos dados entre os anos de 1960 e 2011 do Instituto Nacional de Estatísticas (INE), que irá facilitar no resultado final relativamente à estratégia.

### 2.6.1 | Dinâmica Demográfica

Desde da década de 60, averigua-se um aumento populacional no concelho de Setúbal, este crescimento relaciona-se principalmente com o aparecimento da indústria na cidade.

Figura 50: Evolução Populacional do concelho de Setúbal (1970-2011)  
Fonte: INE, 2011

	1970	1981	1991	2001	2011
<b>Mulher</b>	33540	50151	53081	58495	63199
<b>Homem</b>	31690	48215	50521	55439	57986
<b>Total</b>	<b>65230</b>	<b>98366</b>	<b>103602</b>	<b>113934</b>	<b>121185</b>

A cidade de Setúbal, segundo os dados dos Censos de 2011, tem 121185 habitantes, constituída por oito freguesias, sendo elas as seguintes: São Lourenço, São Simão, Nossa Senhora da Anunciada, São



Julião, Santa Maria da Graça, São Sebastião, Pontes - Gâmbia Alto da Guerra e Sado.

Em 2013, devido a uma reestruturação administrativa nacional, diversas freguesias foram agrupadas, passando assim a constituir apenas cinco freguesias, Azeitão, Setúbal, S. Sebastião, Pontes - Gâmbia Alto da Guerra e Sado.

Tendo em conta a nova organização administrativa nacional, a área de estudo integra duas freguesias, Setúbal e S. Sebastião, onde residem 7391 habitantes, o que representa 6,1% do total de indivíduos residentes no concelho.

Relativamente à estrutura etária da população residente na área de estudo, a análise baseia-se nos dois últimos anos censitários. De uma forma geral, nota-se que a população residente se apresenta bastante envelhecida, com cerca de 31% da população residente com mais de 65 anos. No último censo, o número de jovens (0-14 anos) aumentou ligeiramente, enquanto que a população idosa manteve os seus valores (figura 47).

	2001		2011	
	n.º residentes	%	n.º residentes	%
0 - 14	17686	15,5%	19557	16,1%
15 - 24	16267	14,3%	12507	10,3%
25 - 64	63156	55,4%	67215	55,5%
+ 65	16825	14,8%	21906	18,1%
Total	113934	100%	121185	100%
	2001		2011	
	n.º residentes	%	n.º residentes	%
0 - 14	820	9,6%	808	10,9%
15 - 24	948	11,1%	626	8,5%
25 - 64	4081	47,8%	3668	49,6%
+ 65	2689	31,5%	2289	31,0%
Total	8538	100%	7391	100%

Figura 51: População residente por grupo etário concelho de Setúbal e área de estudo  
Fonte: INE, 2011

## 2.6.2 | Atividades económicas

A maioria da população residente trabalha no setor terciário 77%. A população ativa a laborar no setor secundário corresponde a 22% do total de ativos, enquanto o setor primário absorvia apenas 2%. No último censo verificou-se o aumento da população ativa afeta às atividades do comércio e serviços.

## 2.6.3 | Estratégia da cidade

Um dos fatores importantes para a dinamização da cidade é a sua visão futura. Tenciona-se compreender quais são os objetivos estratégicos da cidade de Setúbal fazendo uma análise dos vários planos de ordenamento do território.

### **Área de Reabilitação Urbana (ARU)**

Em Agosto de 2015, foi aprovada a nova delimitação da Área de Reabilitação Urbana de Setúbal e em Dezembro de 2017, foi aprovada a Operação de Reabilitação Urbana (ORU), acompanhada com o Plano Estratégico de Reabilitação Urbana (PERU).

A alteração da delimitação da ARU tem com base a integração de toda a área homogénea, consolidada do núcleo histórico, bem como, incluir toda a área ribeirinha reforçando a legibilidade e coerência física e funcional do território, e também preservando todo o cariz histórico. Os objetivos estratégicos devem contribuir, de forma articulada, para a prossecução dos objetivos estabelecidos no Artigo 3º do RJRU, onde iremos referir os de maior interesse, nomeadamente (CMS, 2017, p. 13):

- Afirmar os valores patrimoniais, materiais e simbólicos como fatores de identidade, diferenciação e competitividade urbana;
- Promover a sustentabilidade ambiental, cultural, social e económica dos espaços urbanos;
- Fomentar a revitalização urbana, orientada por objetivos estratégicos de desenvolvimento urbano, em que as ações de natureza



material são concebidas de forma integrada e ativamente combinadas na sua execução com intervenções de natureza social e económica;

- Assegurar a integração funcional e a diversidade económica, social e cultural no tecido urbano existente;

- Recuperar espaços urbanos funcionalmente obsoletos, promovendo o seu potencial para atrair funções urbanas inovadoras e competitivas;

- Promover a melhoria geral da mobilidade, nomeadamente através de uma melhor gestão da via pública e dos demais espaços de circulação;

- Promover a criação e a melhoria das acessibilidades para cidadãos com mobilidade condicionada.

### **Plano Estratégico de Desenvolvimento de Setúbal – 2026 (PEDS)**

O principal objetivo do plano estratégico consiste em “[...] reforçar a identidade setubalense que conjuga a sustentação das bases para o fortalecimento e revitalização interna do concelho com a ambição de protagonismo na afirmação de uma posição de intermediação qualificada à escala da Área Metropolitana de Lisboa” (PEDS, 2016, p. 54).

O Plano Estratégico de Desenvolvimento de Setúbal 2026 (2016) estabelece 4 desafios estratégicos para o desenvolvimento do concelho de Setúbal, tendo por suporte o diagnóstico realizado: 1| Regeneração e revitalização urbana; 2| Fragmentação e exclusão social; 3| Proteção da estrutura ecológica e sustentabilidade dos usos dos recursos naturais; 4| Estratégia de especialização inteligente.

Referente à regeneração e revitalização urbana, os desafios colocam-se em diversas frentes de atuação, nomeadamente:

- Transportes públicos e intermodalidade;

- Comércio de rua;

- Oferta cultural, indústrias criativas, eventos;

- Frente ribeirinha e permeabilidade com o centro histórico;

- Novas funções;
- Requalificação do edificado e espaço público;
- Náutica de recreio;
- Acessibilidade externa e ligação a Tróia.

Para alcançar a visão estratégica estipulada pela Plano Estratégico de Desenvolvimento de Setúbal 2026, definem-se quatro eixos estratégicos que serão complementados com objetivos específicos, aqui destacados os mais significativos:

**- Eixo 1. Setúbal como protagonista da qualidade urbana (*Setúbal Mais Cidade*):**

- Qualificação e revitalização das centralidades e preencher vazios urbanos;
- Valorização do Porto de Setúbal e da zona ribeirinha;
- Promoção das atividades económicas em espaços urbanos;
- Promoção de uma mobilidade urbana sustentável;
- Qualificação e modernização de edifícios e do espaço urbano;
- Preservação e salvaguarda dos valores patrimoniais, arqueológicos, arquitetónicos e culturais.

**- Eixo 2. Setúbal como protagonista da capacitação e inovação social (*Setúbal Mais Inclusivo*):**

- Implementação de respostas sociais inovadoras
- Valorização da rede de equipamentos públicos

**- Eixo 3. Setúbal protagonista na excelência da ligação urbana-rural e da sustentabilidade (*Setúbal Mais Sustentável*):**

- Avaliação e atuação sobre as problemáticas ambientais;
- Mobilização para a causa ambiental;
- Valorização do legado patrimonial, paisagístico e dos recursos endógenos;

**- Eixo 4. Setúbal preparado para a internacionalização e inovação  
(Setúbal Mais Competitivo):**

- Afirmação de setores emergentes com potencial de crescimento;
- Diferenciação dos setores de especialização;
- Qualificação e densificação da ocupação dos espaços de acolhimento empresarial.

## 2.7 | Análise SWOT

### Pontos Fortes

Passado histórico.

Património histórico edificado.

Diversidade paisagística.

Mobilidade pedonal na baixa da cidade.

Equipamentos e atividades culturais.

### Pontos Fracos

Pouca valorização do edificado com interesse arquitetónico.

Degradação do edificado.

Malha urbana marcada por vazios e descontinuidades.

Prioridade do automóvel.

Falta de diversidade comercial.

### Oportunidades

Valorização do património edificado.

Valorização dos edifícios de interesse.

Requalificação de espaços públicos e espaços verdes.

Aposta no turismo cultural.

Reabilitação dos edifícios.

Falta de diversidade comercial.

### Ameaças

Desertificação da população residente no centro histórico.

Perda de identidade do edificado.

Insuficiência da oferta turística de Setúbal entre destinos mais fortes: Lisboa e Tróia/Alentejo Litoral.

Ausência de renovação social, económica, cultural e urbana.

Incapacidade de travar o envelhecimento populacional e a emergência de focos de exclusão e isolamento da população idosa.

Reabilitação dos edifícios.

Falta de diversidade comercial.

## 2.8 | Reflexão

A partir da análise da cidade de Setúbal, do seu contexto histórico, planeamento urbano, características demográficas e sociais, podemos compreender a sua identidade.

A cidade desde sempre foi ligada ao mar, mas foi perdendo território, com o abandono da atividade industrial portuária a partir dos anos 60 e com a instalação de outras indústrias na periferia da cidade, alterando assim, a sua relação com a água. O sector económico também sofreu alterações, tendo as atividades portuárias dado lugar aos serviços, especificamente à restauração e indústria piscatória, tornando-se na base da economia da cidade.

É na zona do centro histórico que a vivência urbana é mais ativa. Onde concentra maioritariamente o comércio, serviços, património histórico edificado e outras áreas de interesse. O fato desta área ser pratica e exclusivamente pedonal permite uma maior vivência do espaço urbano.

A zona ribeirinha foi alvo de vários planos ao longo dos tempos. Dos poucos aprovados, destaca-se o Programa Polis e o Programa Integrado de Valorização da Zona Ribeirinha de Setúbal, no entanto, nem todas as ações definidas nos planos foram concretizadas, sendo que certas áreas permanecerem com a sua aparência física original e desconectadas da sua envolvente, resultando na carência de possíveis espaços geradores de vivência urbana. Existe ainda uma primazia pelo automóvel, o que provoca uma degradação do espaço público, onde estes espaços são ocupados como parques de estacionamento improvisados. Outro elemento que fornece negatividade à cidade é a degradação do edificado.

## 2.9 | Questões em causa

Os elementos principais da cidade e as suas qualidades distintas, que a diferenciam de outras. É a partir da construção e comunicação que evidenciamos a sua singularidade e percebemos a necessidade de ser preservada.

Os elementos que diferenciam a cidade de Setúbal são o seu passado histórico e a sua relação com a diversidade paisagística e patrimonial. São estes componentes físicos e espaciais que a se a tornam única e inigualável.

Perante a estas informações, podemos apresentar as seguintes questões:

- Como poderá a revitalização urbana contribuir para a melhoria da imagem e da atratividade da cidade?
- Como poderá o espaço público contribuir para uma melhor relação entre a cidade e o rio?



### 3| Proposta de intervenção urbana





### 3.1 | Plano Estratégico na revitalização da frente ribeirinha de Setúbal

Setúbal é uma cidade que se tem desenvolvido ao longo do tempo, com a intenção de se tornar mais competitiva, promovendo a qualidade e o conforto, e também afirmar a sua importância na Área Metropolitana de Lisboa.

Apesar dos vários planos, alguns concretizados, a zona ribeirinha ainda se encontra decadente em certas partes. Estes locais possuem particularidades que podem ser componentes potenciadores da vida e da atratividade, quer pelo seu espaço, quer pela individualidade que cada um representa.

As atividades económicas são outra componente que assegura essa relação com o espaço público da cidade. O mercado do Livramento é considerado como um dos pontos mais atrativos quer pelos visitantes quer pelos residentes. Relativamente às atividades culturais, estas têm ocupado os espaços públicos da cidade, promovendo atividades, com o intuito de atrair habitantes e visitantes, potenciando a história e identidade da cidade a partir de atividades culturais e de lazer.

Os equipamentos coletivos são elementos dinamizadores do espaço e dos usos, onde permitem integrar as fragilidades dos dias de hoje e melhorar a qualidade e o conforto dos seus residentes, e também permitem valorizar e melhorar a relação entre a cidade e a frente.

A área base da qual incide o plano estratégico é aproximadamente aquela definida no Plano Estratégico de Reabilitação Urbana (PERU), e abrange o centro histórico e toda a frente ribeirinha. No entanto, a proposta de espaço urbano incide maioritariamente na parte Sul, abrangendo na a maioria da frente ribeirinha.

A elaboração do plano estratégico da área de intervenção, baseia-se nas análises, caracterização física e espacial, no diagnóstico SWOT, e também vai ao encontro de alguns dos objetivos definidos nos vários planos, tal como a ARU de Setúbal, composto pela Operação Reabilitação Urbana (ORU) e Plano Estratégico de Reabilitação Urbana (PERU), e do Plano Estratégico de Desenvolvimento de Setúbal 2026 (PEDS).

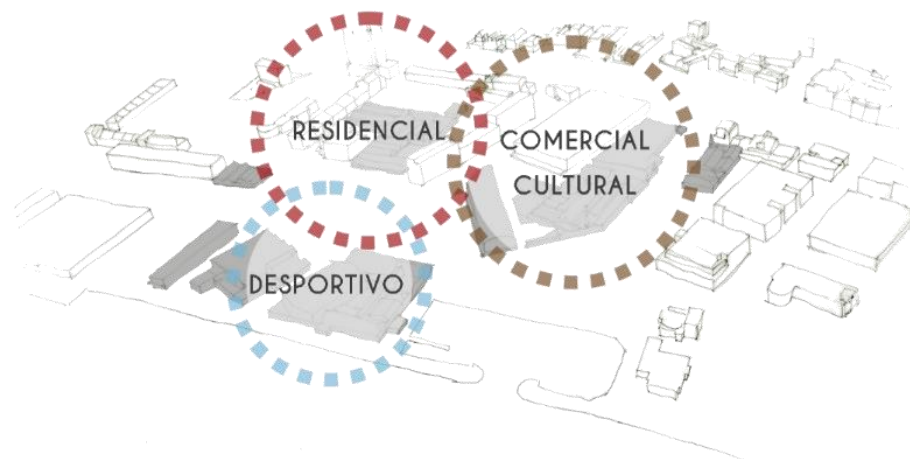
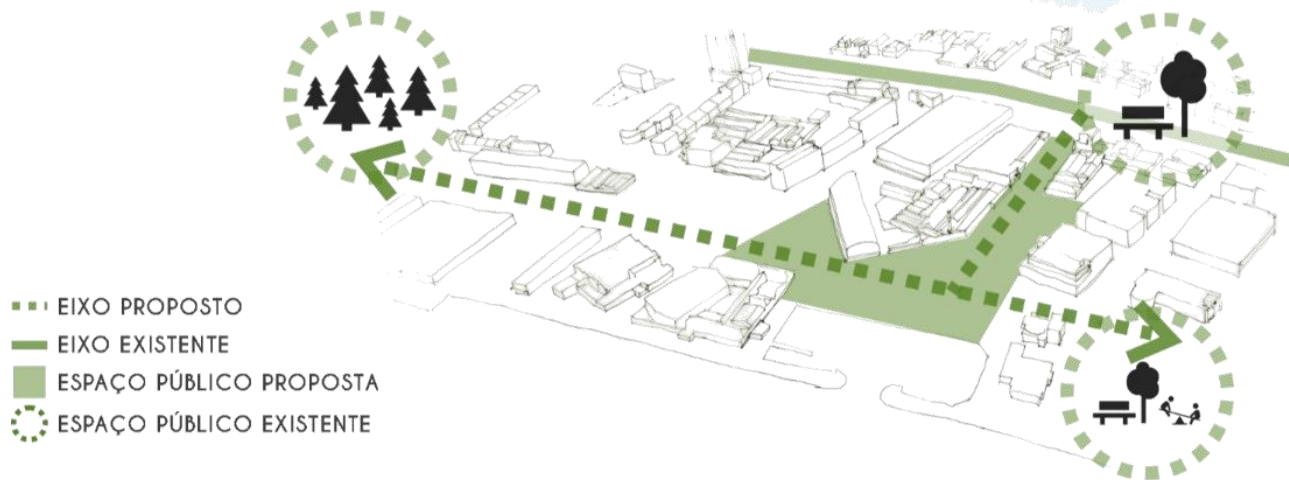
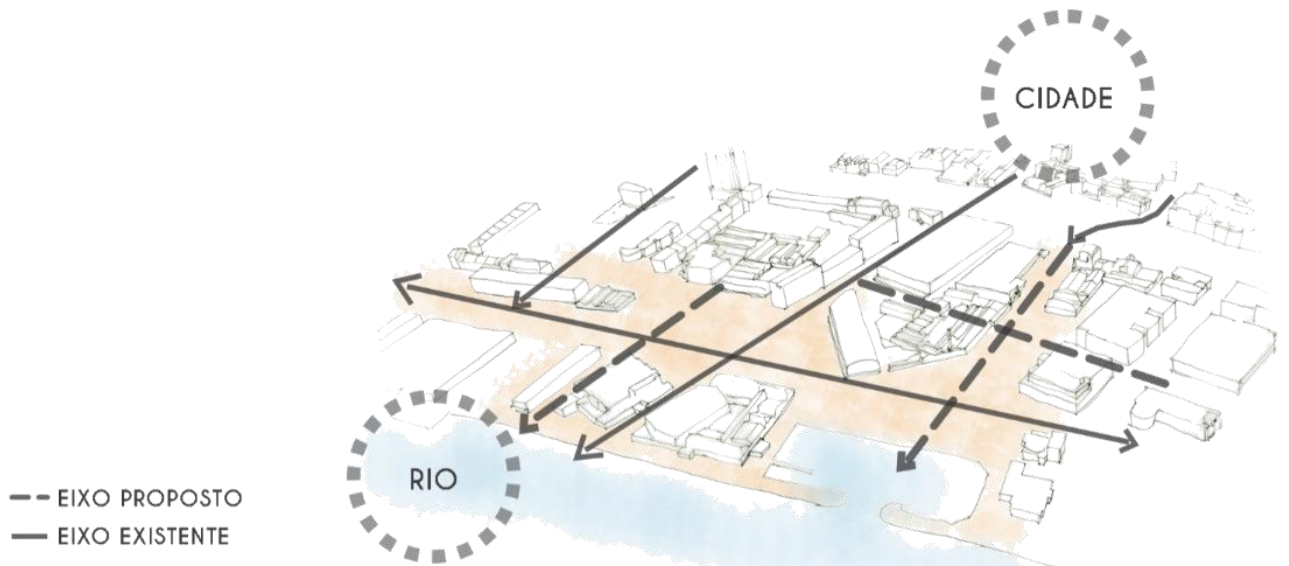


Figura 52: Eixos Estratégicos

- 1 - Eixo 1: Conectividade
- 2 - Eixo 2: Permeabilidade
- 3 - Eixo 3: Programa

Fonte: Elaborada pela autora

A estratégia tem como principal objetivo a reintegração da frente de água na cidade. A partir de uma rede de pontos de conexão, transformar as áreas em espaços públicos de ligação, constituindo em Setúbal uma nova centralidade, articulando as suas particularidades físicas e sociais para a criação de um sistema coeso, para isso, promover a mobilidade e acessibilidade pedonal integrado na dinâmica social, económica e cultural.

Assim será possível formular um conjunto de ações e prioridades estratégicas que se dividem em três eixos estratégicos, três ideias sobre as quais irá incidir a intervenção: mobilidade, ambiente e programa. Em cada um dos eixos definem-se objetivos mais específicos:

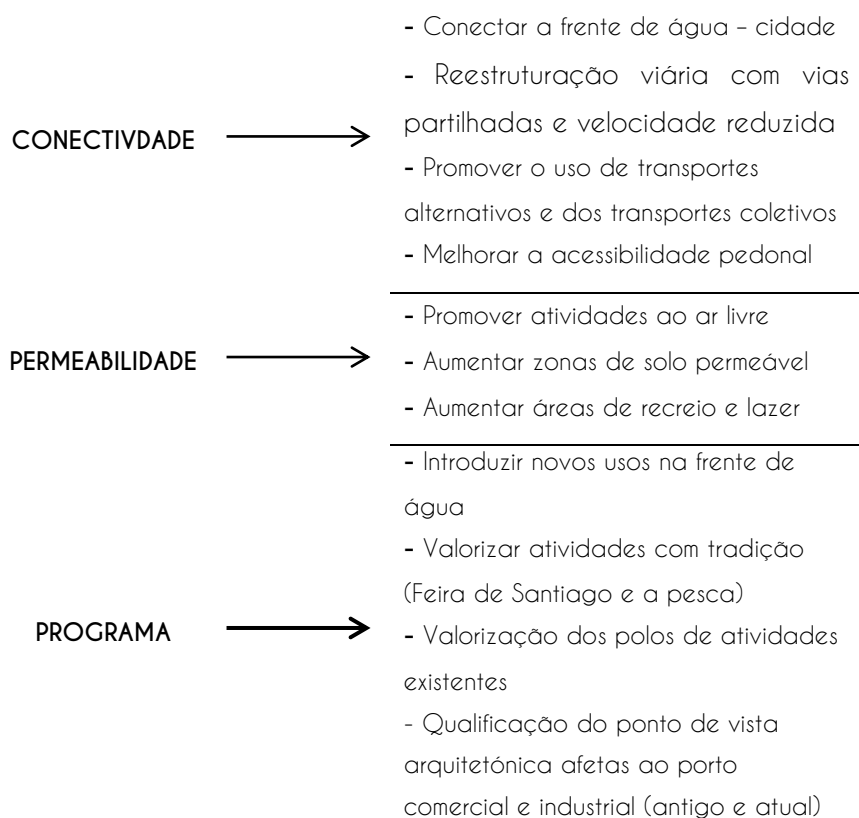


Figura 53: Diagrama dos eixos estratégicos do plano

Fonte: Elaborada pela autora

- PÚBLICO
- PRIVADO
- ARMAZÉM/FÁBRICA
- RESIDENCIAL

- FLUXO VIÁRIO
- FLUXO PEDONAL
- Ⓟ PARQUE ESTACIONAMENTO

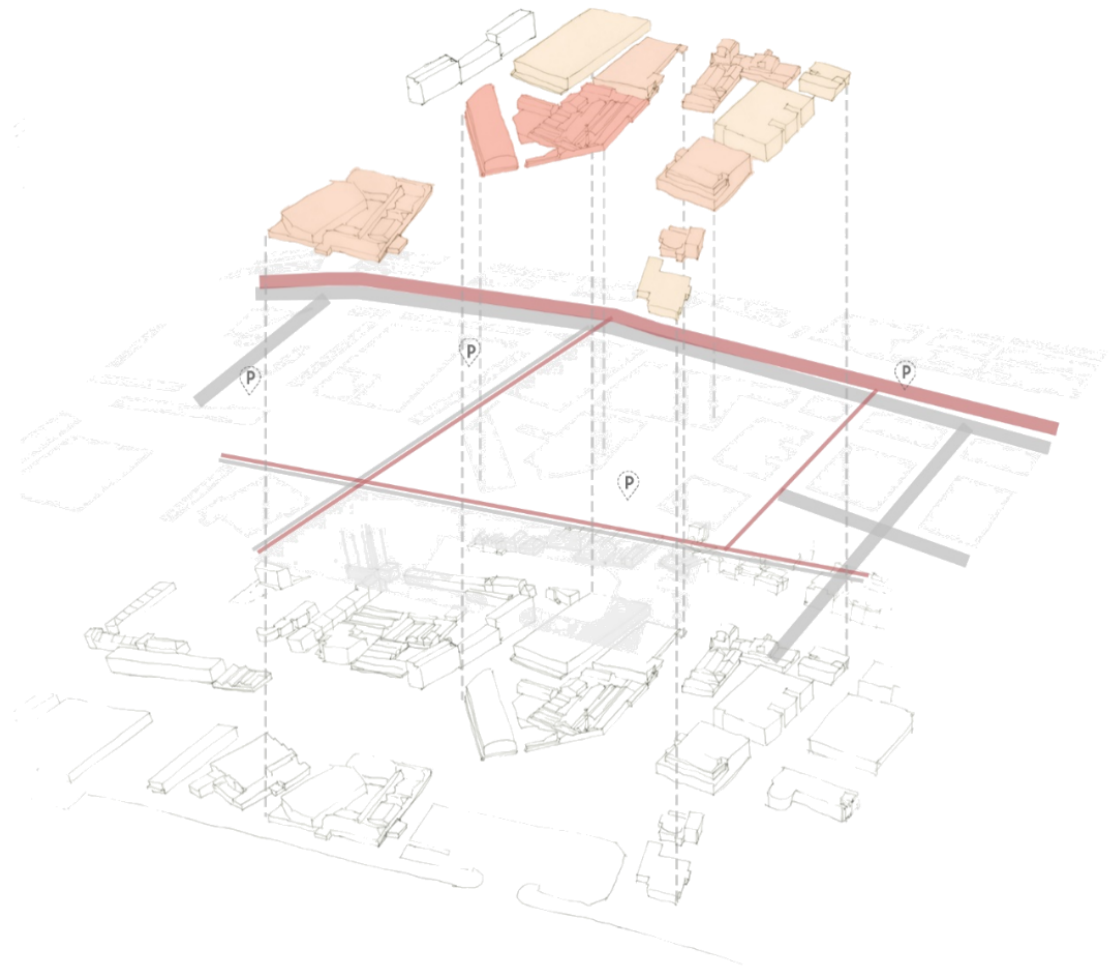


Figura 55: Diagrama de uso e circulação viária

Fonte: Elaborada pela autora

- USO RESIDENCIAL
- USO MISTO (COMÉRCIO+HABITAÇÃO)
- USO MISTO (COMÉRCIO+SERVIÇO)
- EQUIPAMENTO DE TURISMO (HOTEL)
- USO DESPORTIVO
- USO MISTO (COMÉRCIO+SERVIÇO)
- EQUIPAMENTO CULTURAL

- Espaços de Repouso
- Espaços de Transição
- Espaço Permanência
- Espaços multíusos, atividade públicas
- Interação com a água
- Espaço à prática de exercício físico
- Espaço Permanência
- Espaços multíusos, atividade públicas
- Interação com a água
- Passeio junto ao rio

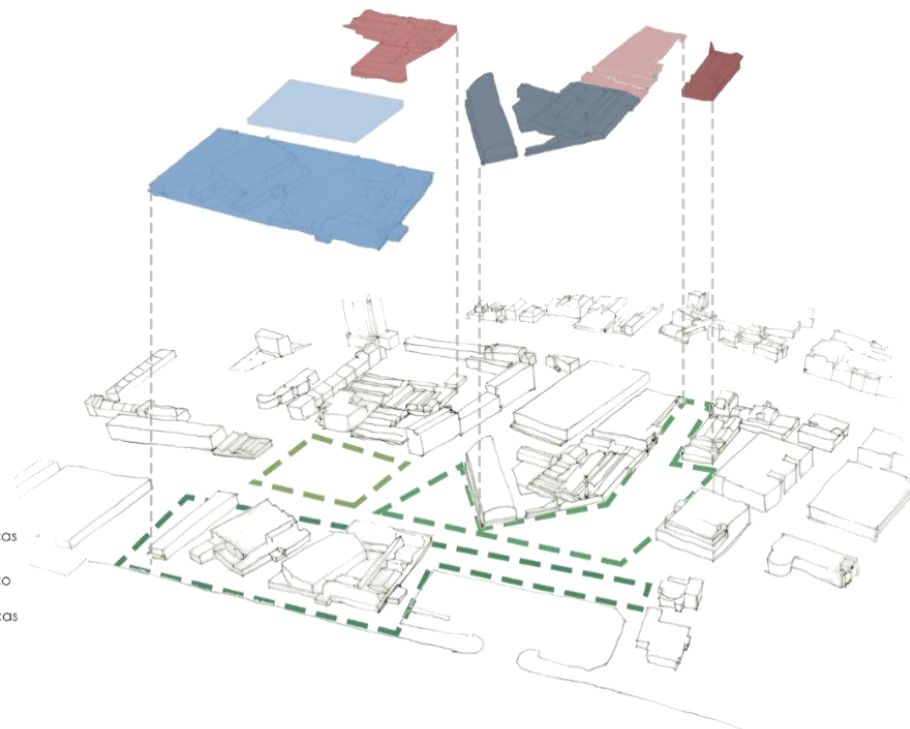


Figura 54: Proposta de Usos

Fonte: Elaborada pela autora

## **Conectividade**

Para o primeiro eixo, conectividade, propõem-se que zona à margem do rio se afirme como um lugar de atividades e lazer, a partir de uma série de conexões estratégicas, assim como a qualificação das existentes. Deste modo redesenha-se a via principal, redimensionam-se as vias e os passeios, com intuito de privilegiar o peão, sem prejudicar os acessos rodoviários à frente ribeirinha tanto no sentido norte/sul como nascente/poente. Propõe-se ainda o prolongamento da rede de ciclovias, uma solução para redução do uso automóvel e posteriormente a diminuição do seu fluxo na frente e na cidade, promovendo assim o uso dos transportes alternativos.

## **Permeabilidade**

O eixo seguinte, permeabilidade, relaciona-se com as questões físicas do lugar. Deste modo quando se propõem a elaboração e a requalificação de espaços públicos, devemos ter em consideração o uso que a população lhes confere, além da sua função ambiental. Assim, será possível introduzir estes espaços nas diversas áreas de intervenção, conjugando-os com um corredor verde que se estende ao longo da via principal junto a margem do rio, que irá compor a rede de pontos de conexão entre os existentes e os propostos, resultando na integração entre a frente de água e a cidade.

## **Programa**

O último eixo, programa, introduz-nos a frente de água como espaço para todos. Esta intervenção manifesta-se através da transformação e adaptação de usos na frente ribeirinha, introduzindo usos residenciais, laborais e comerciais, conectando-os ao espaço público e ao percurso ribeirinho. Para além disso, introduzem-se áreas de lazer e desporto, assim como locais de interesse cultural, para promover o território.

A conjuntura destes princípios, é o que irá resultar na proposta refletida na área de estudo, evidenciando a revitalização da área, de forma coesa e sustentada.



Figura 56: Áreas adjacentes ao Baluarte do Livramento

Fonte: Autora



Figura 57: Vista panorâmica

Fonte: Autora





### 3.2 | Proposta de um Espaço Urbano e a Reconversão do Baluarte do Livramento num Equipamento Cultural



Figura 58: Fotomontagem de um espaço para todos junto ao rio

Fonte: Elaborada pela autora

O principal objetivo do plano estratégico é a conexão cidade-rio. O desenvolvimento do espaço urbano é fundamental para atingir os objetivos referidos, sendo a requalificação dos espaços públicos e a proposta de um equipamento cultural os elementos conectores com os outros espaços públicos existentes.

Os aterros e as construções na frente de água levaram à unificação dos vários limites da linha de costa e consolidaram algumas zonas da área portuária, que resultam em diversas áreas urbanas mal utilizadas e inaptas, tal como todos os edifícios industriais assentes no Baluarte do Livramento.

Assim, podemos referir a forte possibilidade de mudança nesta área como elemento conector da própria imagem da cidade e como área de história urbana, proporcionando o diálogo entre o urbano e o arquitetónico. Com isto podemos enquadrar as intenções propostas com o modelo apresentado, clarificando as intenções, os problemas encontrados e as suas resoluções desenhadas.

Identifica-se assim o programa destinado às intervenções na área de estudo, definido pelos seguintes objetivos:

- Preservação e conservação do troço amuralhado
- Reestruturação viária com vias partilhadas e velocidade reduzida;

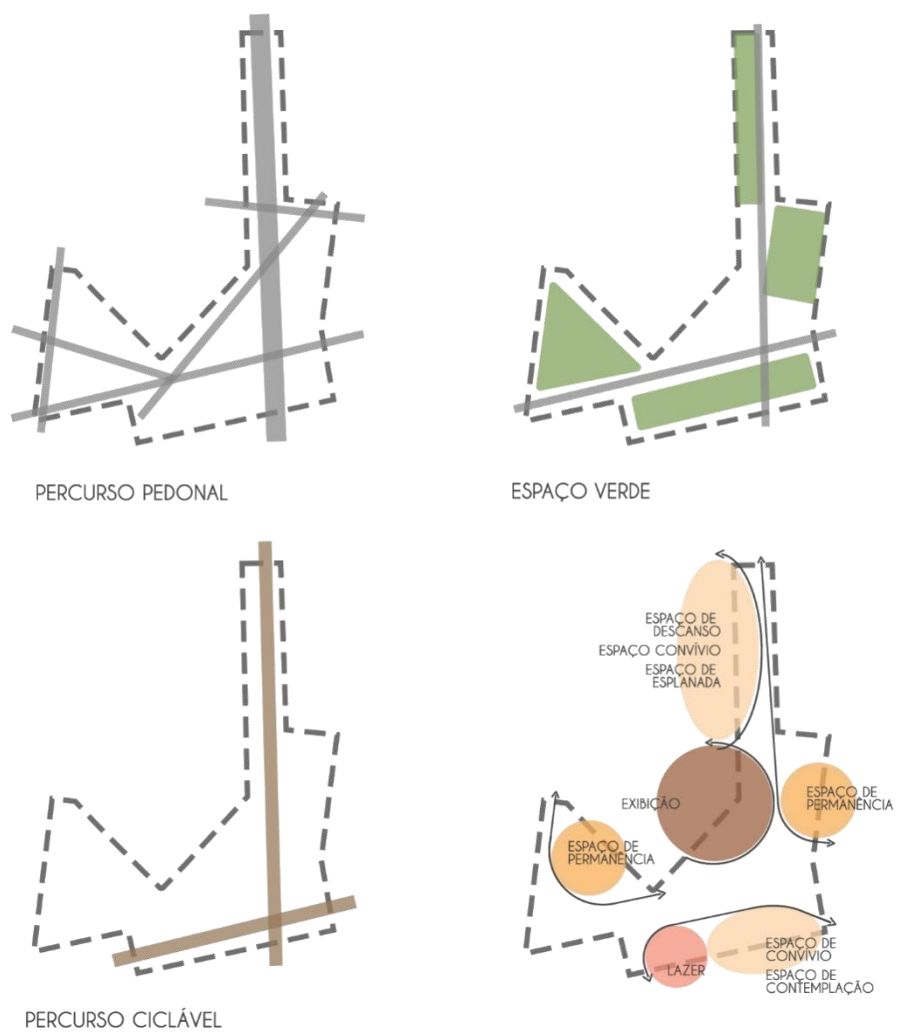


Figura 59: Diagrama de organização do espaço urbano.

Fonte: Elaborada pela autora



- Reconversão de edifícios para fins comerciais, culturais e recreativos

Esta área que é atualmente utilizada como parque de estacionamento passará a ser a entrada à cidade de quem vem de Sul. O espaço proposto tem uma função de conectividade, mas ao mesmo tempo pretende ser um lugar de transição, permanência e multifuncionalidade, levando à distinção de duas áreas. A primeira, um lugar de permanência, e multifuncionalidade do espaço urbano e da contemplação dos vestígios preservados do Baluarte, convertido num equipamento cultural; e a segunda, como área de transição e comercial, através da qualificação do espaço urbano e da requalificação do pavimento.

A organização do espaço urbano terá em conta o uso do solo e fluxos pedonais existentes e propostos. Estas funções irão definir toda a estrutura desde os espaços de descanso, socialização, contemplação, transição, espaços verdes e zonas de esplanadas, e ao mesmo tempo a sua materialidade.

Figura 60: Fotomontagem de espaços multifuncionais

Fonte: Elaborada pela autora



Figura 61: Fotomontagem de um espaço partilhado (av. Jaime Rebelo)

Fonte: Elaborada pela autora



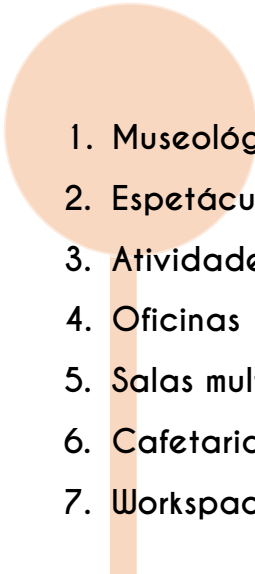
Como referido anteriormente, para além do espaço urbano, também se propõem a reconversão do Baluarte do Livramento num equipamento cultural. Inserido nesta área, ganha uma nova utilidade, tornando-se um novo ponto de interesse. De forma a preservar os vestígios existentes, sendo o Baluarte do Livramento datado do século XVI e a reconversão de um dos seus corpos da época industrial, e ainda que não se desenvolva a proposta do edificado, foi necessário ter em consideração vários parâmetros para definir os critérios finais para as novas funções que serão aplicadas no equipamento cultural.

Para começar, o edifício deve ser usado de uma forma bem estruturada e que possa interagir com as funções adjacentes, quer existentes quer propostas. Ao mesmo tempo, a análise da área revelou que falta de certas atividades, especificamente aquelas que complementam as necessidades do dia-a-dia e aquelas que poderiam impulsionar a área após o horário de trabalho, tais como instalações recreativas. Sendo uma área próxima ao centro da cidade, uma intervenção desta natureza é uma oportunidade de ligação a esta.

Com base no referenciado e na estratégia proposta, foi necessária uma pesquisa de referências que nos ajudassem a compreender que tipo de funções o equipamento necessitava, e como adaptá-las a este espaço. Verificaram-se exemplos nacionais, tais como a Gulbenkian e Centro Cultural de Belém, e internacionais, como o Sesc Pompéia, no Brasil.

	<b>Centro Cultural de Belém (Lisboa, Portugal)</b>	<b>Sesc Pompéia (São Paulo, Brasil)</b>
<b>Gulbenkian (Lisboa, Portugal)</b>	- Museu	- Espetáculo (música, teatro e dança)
- Museu	- Espetáculos (música, teatro e dança)	- Oficinas (tecnologias e artes)
- Espetáculos (música)	- Cinema	- Cinema e vídeo
- Programa associados a ações sociais	- Conferências e debates	- Biblioteca
- Biblioteca	- Biblioteca	- Atividades físicas
- Atividades educativas	- Atividades educativas	- Laboratórios
		- Consultório
		- Programa associados a ações sociais

Após a conclusão retirada com base nas análises e nas várias programações, sugere-se o seguinte programa funcional:

- 
1. **Museológico**
  2. **Espetáculos**
  3. **Atividades educativas**
  4. **Oficinas**
  5. **Salas multiusos**
  6. **Cafetaria, restaurante e bar**
  7. **Workspaces para start-up**

Apesar de não desenvolvermos-mo, a implementação dela área, dendê a criar uma outra vivância complementando o espaço público, desenrolando um novo character ao local.

## Considerações Finais

Os temas estudados, tem como principal objetivo a reintegração da cidade com o rio. Para tal, foi necessário analisar e avaliar de que forma o espaço público e a frente de água se relacionam, principalmente em termos de conectividade e de que modo as pessoas fazem uso deste espaço.

Procurou-se, afirmar a importância do espaço público como elemento conector para a requalificação da frente de água, analisando qual o seu papel no desenho urbano da cidade e compreender de que modo ele influencia a sua envolvente e não apenas as funções que desempenha.

A partir da investigação dos temas abordados e da análise da área de estudo, identificaram-se as transformações morfológicas sucedidas no espaço público nas várias escalas, possibilitando concluir que a conectividade e a permeabilidade urbana são elementos essenciais para a utilização coletiva do espaço público.

Verifica-se que a estrutura do espaço público apresenta um carácter instável ao nível de mobilidade. Apesar de em certos momentos se encontrar integrado no espaço urbano consolidado, por outro lado para quem percorre a área a pé é repetidamente confrontado com elementos de rutura que dificultam uma conectividade funcional entre espaços e a sua relação com a água.

A requalificação da frente ribeirinha não deve passar apenas por intervenções pontuais de desenho urbano, mas sim pelo modo como o espaço público conecta todo o território ao longo da linha de água, através de operações integradas e integradoras de revitalização e reutilização de espaços, propondo assim, novas centralidades urbanas.

É essencial a afirmação da valorização do espaço público como elemento conector de modo que a articulação – funcional e de lazer – entre a cidade e a sua frente de água seja assegurada.

O trabalho desenvolvido pretendeu contribuir para a resolução da problemática das frentes de água, salientando a importância que as mesmas têm nas cidades e a real necessidade de intervir para garantir a sua preservação. Defendeu-se a revitalização e requalificação como

estratégias urbanas a aplicar, utilizando como principal instrumento o espaço público e a sua capacidade de criar vivências e dinamizar cidades.

○ espaço público mostra-se assim uma componente chave na criação de novas dinâmicas sociais e económicas, com capacidade de atrair pessoas a viver e a visitar as frentes ribeirinhas, de forma que o mesmo possa reverter o declínio em que se encontra.

## Bibliografia

**ANON.** 2000. *10 principles for a Sustainable Development of Urban Waterfront Areas*. URL: <http://www.chaplin.ee/english/ware/images/stories/resources/10-principles.pdf> [Consultado 5 de Dezembro de 2016]

**APSS: Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra.** 1995. *Plano de Ordenamento Ribeirinho de Setúbal - PORTSET*. Setúbal: APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra.

**BRANDÃO,** Pedro; Remesar, Antoni. 2000. *Espaço Público e a Interdisciplinaridade*. Lisboa: Centro Português do Design.

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

**BRANDÃO,** Pedro; Remesar, Antoni. 2003. *Design de espaço público: Deslocação e Proximidade*. Lisboa: Centro Português do Design.

**BORJA,** Jordi e Muxi, Zaida. 2001. *El Espacio Público: Ciudad y Ciudadania*. Barcelona: Electa.

**CMS: Câmara Municipal de Setúbal.** 1994. Planos Diretor Municipal: In *Diário da República, n.º 184, Série-B*, pp. 4566-4591. Lisboa: Diário da República. URL: [http://www.mun-setubal.pt/diversos/pmot/plano\\_m.html](http://www.mun-setubal.pt/diversos/pmot/plano_m.html) [Consultado 29 de Setembro de 2016].

**CMS: Câmara Municipal de Setúbal.** *PIVZRS - Programa Integrado de Valorização da Zona de Setúbal*. <http://www.mun-setubal.pt/pt/pagina/pivzrs/159> [Consultado 5 de dezembro de 2016]

**COELHO,** Carlos Dias; COSTA, João Pedro. 2006. *A Renovação Urbana de Frentes de Água: Infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pós-industrial*. Lisboa: Artitexto.

**COWAN,** Robert. 2003. *As formas na paisagem urbana in Design de espaço público: Deslocação e Proximidade*. Lisboa: Centro Português do Design.

**CUNHA,** Tiago e P. 2010. *The European Maritime Policy and Waterfront in European Workshop Waterfront Urban Design 2010 (EWWUD)*. Lisboa: Edições Universitárias Lusófonas.



CUNHA, Licínio. 1997. *Economia e Política do Turismo*. Alfragide: Editora McGRAW-HILL.

CUNHA, Licínio. 2001. *Introdução ao Turismo*. Lisboa: Editorial Verbo.

DGOTDU: **Direcção-Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano**. 2001. *Portaria N.º 1136/2001*. Lisboa: DGOTDU.

DGOTDU: **Direcção-Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano**. 2005. *Vocabulários de Termos e Conceitos do Ordenamento do Território*. Lisboa: DGOTDU.

DGOTDU: **Direcção-Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano**. 2008. *Proposta de projeto de decreto regulamentar que estabelece conceitos técnicos a utilizar nos instrumentos de gestão territorial*. Lisboa: DGOTDU

FARIA, C. 1981. *Novo Fenómeno Urbano, Aglomeração de Setúbal*. Lisboa: Assírio e Alvim.

FERNANDES, João. 2002. *Reabilitação Urbana: Experiências Recentes do Programa Polis* In: *Cidades - Comunidades e Territórios*, 5. Pp. 69-79. Lisboa: CET.

FERREIRA, Vitor Matias; Indovina, Francesco. 1999. *A cidade da Expo 98: uma reconversão na frente ribeirinha de Lisboa?*. Lisboa: Editorial Bizâncio.

GARCIA, Pedro R. 2010. *European Workshop Waterfront Urban Design 2010 (EUWUD)*. Lisboa: Edições Universitárias Lusófonas.

GEHL, Jan et al. 2006. *New City Life*. Dinamarca: Arkitektens Forlag - The Danish Architectural Press.

GEHL, Jan. 2006. *La Humanización del Espacio Urbano: La Vida Social Entre Los Edificios*. Barcelona: Editorial Reverté.

GEHL, Jan. 2013. *Cities for People*. Washington, DC: Island Press.

GOITIA, Fernando Chuzca. 1982. *Breve História do Urbanismo*. Lisboa: Editorial Presença.

GUIMARÃES, F. João. 2008. *Cidade Portuária, o Porto e as suas constantes mutações*. Lisboa: ParqExpo

**HOYLE**, Brian. 1996. *Cityports, coastal zones and regional change: international perspectives on planning and management*.

**HOYLE**, Brian. 1989. Development dynamics at the port-city interface. In **HOYLE**, B. et al *Revitalizing the waterfront - International dimensions of docklands redevelopment*, London. Nova Iorque: Belhaven Press.

**LÔBO**, M. 1995. (1993) *Planos de Urbanização à Época de Duarte Pacheco*. Porto: FAUP Publicações.

**LOUREIRO**, A. 1909. *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. IV. Lisboa: Imprensa Nacional.

**LYNCH**, Kevin. 1982. *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70.

**MARSHALL**, Richard. 2001. *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. Londres: Taylor & Francis.

**MASCARENHAS**, Catarina. 2014. *Da Defesa à Contemplanção da Paisagem - Intervir no lugar do Forte e da 7ª Batalha do Outão no contexto da Arrábida*. Tese de Mestrado. Lisboa: FAUL.

**PNPOT: Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território**. 1999. Decreto-Lei nº 380/99, de 22 de Setembro: In *Diário da República*, nº 222, Série I - A. pp. 6590 - 6622. Lisboa: Diário da República

**MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO**. 2000. *Programa POLIS - Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades*. Lisboa: MAOT.

**OCHOA**, Rita. 2007. *Espaço Público e Frente de Água (Repensar o limite)*. *Actas do Seminário Internacional Estudos Urbanos, Vazios Úteis*. Lisboa: ISCTE-IUL.

**OCHOA**, Rita. 2011. *Cidade e Frente de Água: Papel Articulador do Espaço Público*. Barcelona: Universidade de Barcelona.

**MEYER, Han**. 1999. *City and Port, Urban planning as a cultural venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam: Changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*. Roterdão: International Books.

**MILES**, Malcolm. 2001. *Para Além do Espaço Público, Beyond the Public Realm*. Lisboa: Associação Extra-Muros. Centro Português de Design.

**MONIÉ**, F.; Vasconcelos, F. 2012. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação: In *Confins* n.º15. URL: <https://journals.openedition.org/confins/7685> [Consultado 07 de Novembro de 2017]

**MOURA**, Dulce; Guerra, Isabel; Seixas, João; Freitas, Maria João. 2006. A revitalização urbana: contributos para a definição de um conceito operativo: In *Cidades - Comunidades e Territórios* n.º12/13, pp. 15-34. Lisboa: Fundação para a Ciência e a Tecnologia.

**POOC: Planos de Ordenamento da Orla Costeira**. 2003. *Sintra-Sado*. URL: <https://www.apambiente.pt/index.php?ref=x139> [Consultado 28 de Março de 2017]

**POOC: Planos de Ordenamento da Orla Costeira**. 2003. *Sado-Sines*. URL: <https://www.apambiente.pt/index.php?ref=x135> [Consultado 28 de Março de 2017]

**PORNES: Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Estuário do Sado**. 2007. URL: <http://www.icnf.pt/portal/naturaclas/ordgest/poap/pornes/pornes-doc> [Consultado 28 de Março de 2017]

**PORTAS**, Nuno; Viegas, Luís; Grande, Nuno; Vasconcelos, Ricardo; Carneiro, Ana. 1998. *Água, cidades e frentes de água: mostra de projectos de reconversão urbana em frentes de água*. Lisboa: APL.

**PORTAS**, Nuno; Domingues, Álvaro; Cabral, João. 2011. *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

**PORTO DE SÃO FRANCISCO**. 2016. *Port Historic Resources and Stewardship*. URL: [https://sfport.com/sites/default/files/2016-4-27\\_booklet\\_overview\\_of\\_historic\\_resources\\_and\\_stewardship.pdf](https://sfport.com/sites/default/files/2016-4-27_booklet_overview_of_historic_resources_and_stewardship.pdf) [Consultado 16 de Maio de 2018]

**QUINTAS**, Maria C. 1966. *Porto de Setúbal: Um actor de desenvolvimento*. Setúbal: APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra.

**REMESAR**, Antoni. 2005. *Do Projecto ao Objecto - Manual de boas práticas de mobiliário urbano em centros históricos*. Lisboa: Centro Português de Design.

**RODRIGUES**, Joseph. 2011. *Avenida Luísa Todi, do Rio à Cidade*. Tese de Mestrado Final. Lisboa: Faculdade de Belas Artes – Universidade de Lisboa.

**SANCHÉZ**, J. 2011. *Frente Ribeirinha e a Cidade: Equipamentos públicos culturais como solução de conexão e regeneração*. Tese de Mestrado. Lisboa: FA UTL.

**SANTOS**, João R. 2005. *Da Urbanidade à Territorialidade das Margens do Sado – Contributos e Desafios para uma Regeneração Urbana da Frente Ribeirinha, Portuária e Industrial de Setúbal*. Tese de Mestrado Final. Lisboa: FA UTL.

**SANTOS**, J. 2014. O Tecido de Adição: Transformações Urbanas a partir do Suporte Infraestrutural In: Carlos Dias Colelho, *Cadernos Morfologia Urbana, Estudos da Cidade Portuguesa: O Tempo e a Forma*. Lisboa: Argumentum

**SARAIVA**, Maria G. 2009. *Cidades e Rios – Perspectivas para uma relação sustentável*. Lisboa: ParquExpo.

**SETÚBALPOLIS**. 2010. *Viver Setúbal, Programa Polis: Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha de Setúbal, Relatório de Ponderação da Discussão Pública*. Setúbal: SetúbalPolis.

**SILVA**, José Custódio Vizira da, 1990. *Setúbal*. Lisboa: Editorial Presença.

**SILVA**, V. 2009. *Planeamento e Gestão Urbanística na Cidade de Setúbal no Período 1944 – 2004*. Dissertação de Mestrado. Lisboa: Instituto Superior Técnico – Universidade Técnica de Lisboa.

**SILVA**, M. 2012. *O Espaço Público na relação com os Equipamentos Culturais – Os casos de Lisboa e Barcelona*. Tese de Mestrado. Lisboa: Instituto Superior Técnico – Universidade Técnica de Lisboa.

**SOUSA**, J. e CARNEIRO, E. 1997. *A Reconversão da Frente Urbano-Portuária de Setúbal* In: *Mediterrâneo: Cidades, Portos e Frentes de Água*, Lisboa: Universidade Nova de Lisboa.

Anexos



## Lista de Peças

1| Fotografias das maquetas

2| Painéis Finais





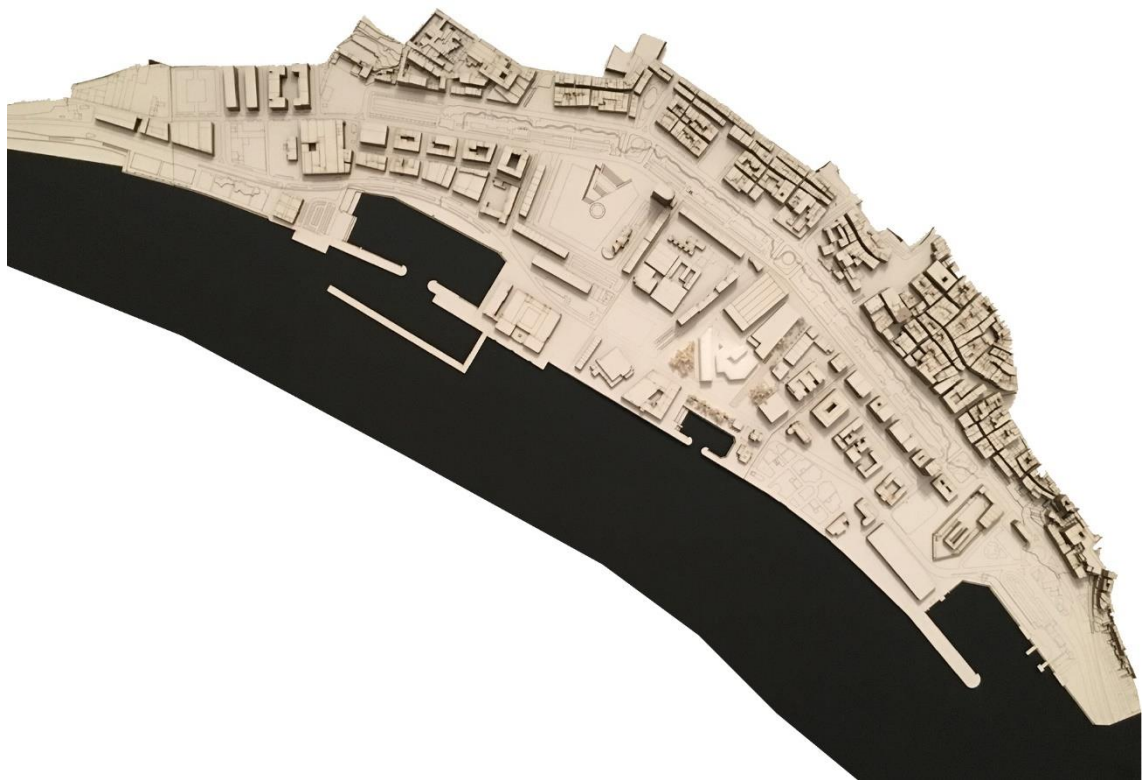
## 1 | Fotografias das maquetas





Maqueta de enquadramento esc. 1/5000





Maqueta esc. 1/2000







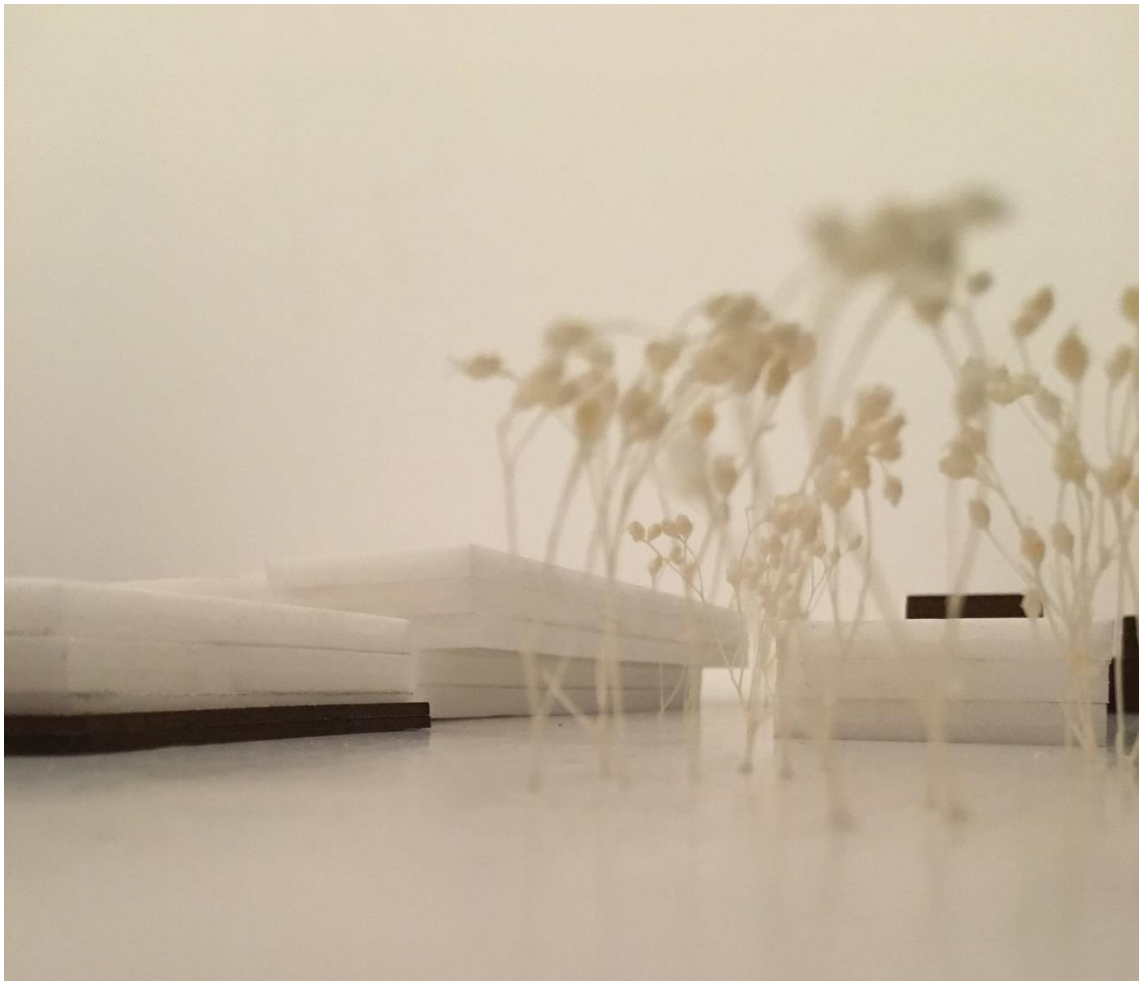






Maqueta Projeto Urbano esc. 1/500





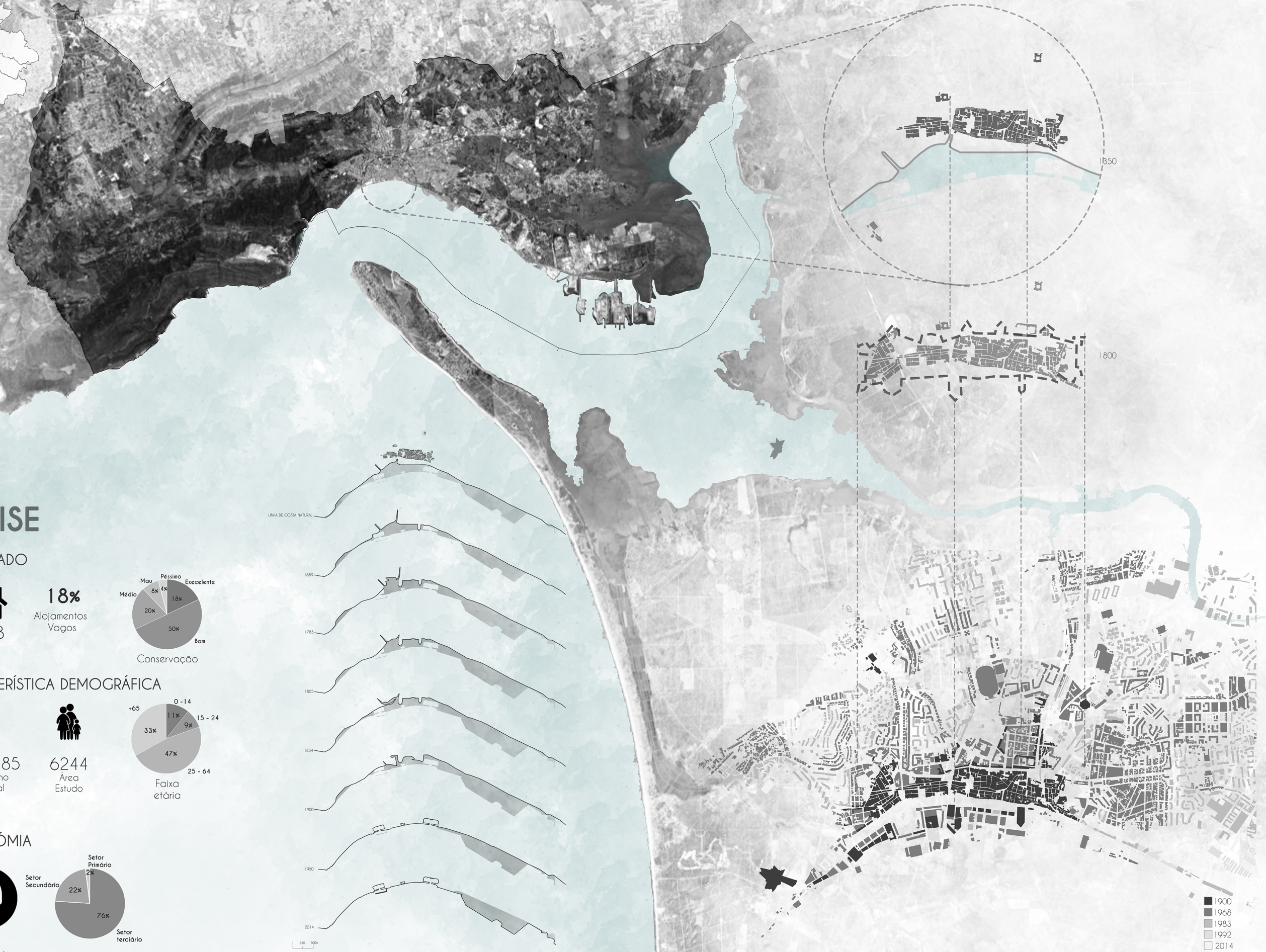


## 2| Painéis Finais



# REVITALIZAÇÃO DA CIDADE DE SETÚBAL

UM PROJETO URBANO NA ZONA COMPREENDIDA ENTRE A PRAÇA JOSÉ AFONSO E O TRIBUNAL



PLANTA DE ENQUADRAMENTO  
ESCALA 1/50 000



## ANÁLISE

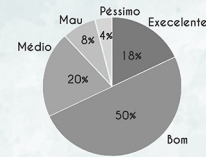
### EDIFICADO



4928

18%

Alojamentos Vagos



Conservação

### CARATERÍSTICA DEMOGRÁFICA



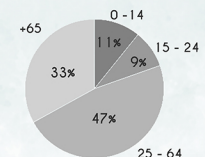
121 185

Concelho Setúbal



6244

Área Estudo

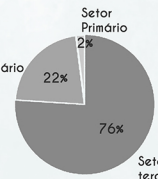


Faixa etária

### ECONÓMIA



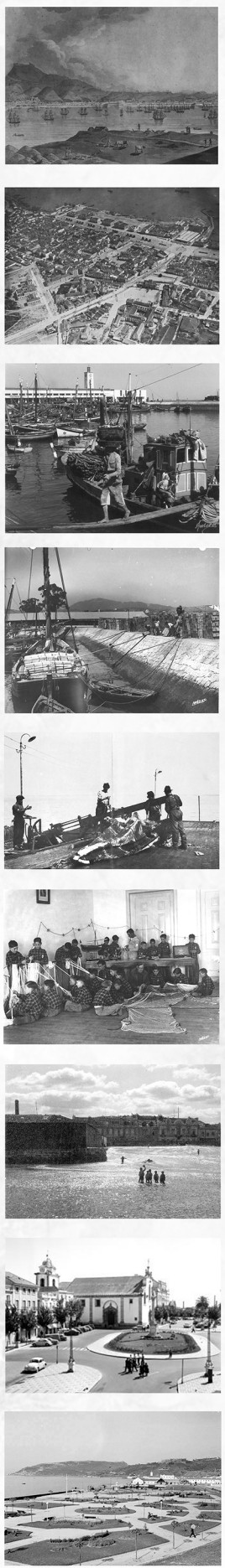
Gastronomia e Produtos regionais



Evolução da linha de costa



Evolução Urbana  
Escala 1/10000







**LEGENDA**  
**ESPAÇO PÚBLICO**  
 ■ ESPAÇO VERDE  
 ■ PRAÇA/LARGO  
 Levantamento de Espaço público

**LEGENDA**  
 ■ ÁREA EXCLUSIVAMENTE PEDONAL  
 Levantamento da área exclusivamente pedonal

**LEGENDA**  
**USOS DO SOLO**  
 ■ COMÉRCIO  
 ■ SERVIÇO  
 ■ COMÉRCIO + SERVIÇO  
 ■ INDÚSTRIA E ARMAZÉNS  
**EQUIPAMENTO COLETIVO**  
 ■ CULTURAL E RECREATIVO  
 ■ ADMINISTRATIVO SERVIÇO PÚBLICO  
 ■ CULTO  
 ■ ENSINO  
 ■ TURISMO  
 ■ PROTEÇÃO CIVIL E SEGURANÇA PÚBLICA  
 Levantamento da Uso do solo e Equipamento Coletivo

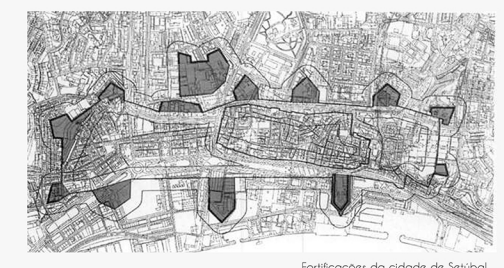
**LEGENDA**  
 ■ LIMITE DE ÁREA DE ESTUDO  
 1 - FORTIFICAÇÕES DE SETÚBAL  
 2 - CONVENTO DE JESUS  
 3 - PALACETE FEU GUIÃO  
 4 - EDIFÍCIO DOS PAÇOS DO CONCELHO DE SETÚBAL  
 5 - CASA DO CORPO SANTO  
 6 - IGREJA DA NOSSA SENHORA DA ASSUNCIADA  
 7 - CASA DA BAÍA  
 8 - IGREJA SÃO JULIAO  
 9 - IGREJA SANTA MARIA DA GRAÇA  
 10 - IGREJA PAROQUIAL DE SÃO SEBASTIAO  
 11 - FABRICA ROMANA DE SALGA  
 12 - MERCADO DO LIVRAMENTO  
 13 - GALERIA MUNICIPAL  
 14 - EDIFÍCIO DO CLUBE SETUBALENSE  
 15 - BALUARTE DA CONCEIÇÃO  
 16 - EDIFÍCIO DO CENTRO DISTRIAL DE SOLIDARIEDADE E SEGURANÇA SOCIAL  
 17 - PORTO DE SETÚBAL  
 Levantamento do Património

**FORÇAS**  
 Passado Histórico.  
 Património histórico edificado.  
 Diversidade paisagística.  
 Mobilidade pedonal na baixa da cidade.  
 Equipamentos e atividades culturais.

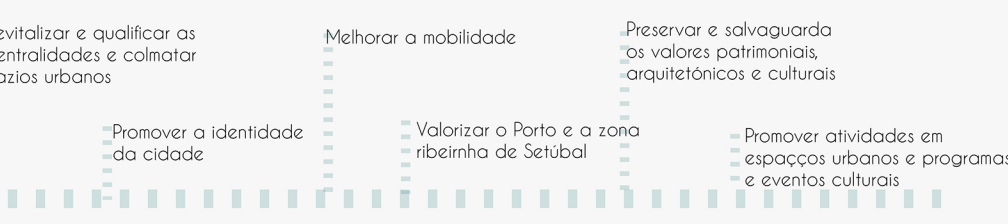
**FRAQUEZAS**  
 Pouca valorização do edificado com interesse arquitetónico.  
 Degradação do edificado.  
 Malha urbana marcada por vazios e descontinuidades.  
 Prioridade do automóvel.  
 Falta de diversidade comercial.

**OPORTUNIDADES**  
 Valorização do património edificado.  
 Valorização dos edifícios de interesse.  
 Requalificação de espaços públicos e espaços verdes.  
 Aposta no turismo cultural.  
 Rejuvenescimento da população.  
 Reabilitação dos edifícios.

**AMEAÇAS**  
 Desertificação da população residente no centro histórico.  
 Perda de identidade do edificado.  
 Enfraquecimento/Insuficiência da oferta turística de Setúbal entre destinos mais fortes: Lisboa e Tróia/ Alentejo Litoral.  
 Ausência de renovação social, económica, cultural e urbana.  
 Incapacidade de travar o envelhecimento populacional e a emergência de focos de exclusão e isolamento da população idosa.



**PLANO ESTRATÉGICO SETÚBAL 2026**  
 Cidade Mais Inclusivo  
 Setúbal Mais Competitivo  
 Setúbal Mais Sustentável  
 Setúbal Mais Cidade



**OBJETIVOS**  
 REINTEGRAR CIDADE-RIO  
 ACESSIBILIDADE  
 MULTIFUNCIONALIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO

**FUNÇÃO**  
 ESPAÇOS MULTIFUNCIONAIS  
 ESPAÇOS VERDES  
 ESPAÇOS SOCIAIS

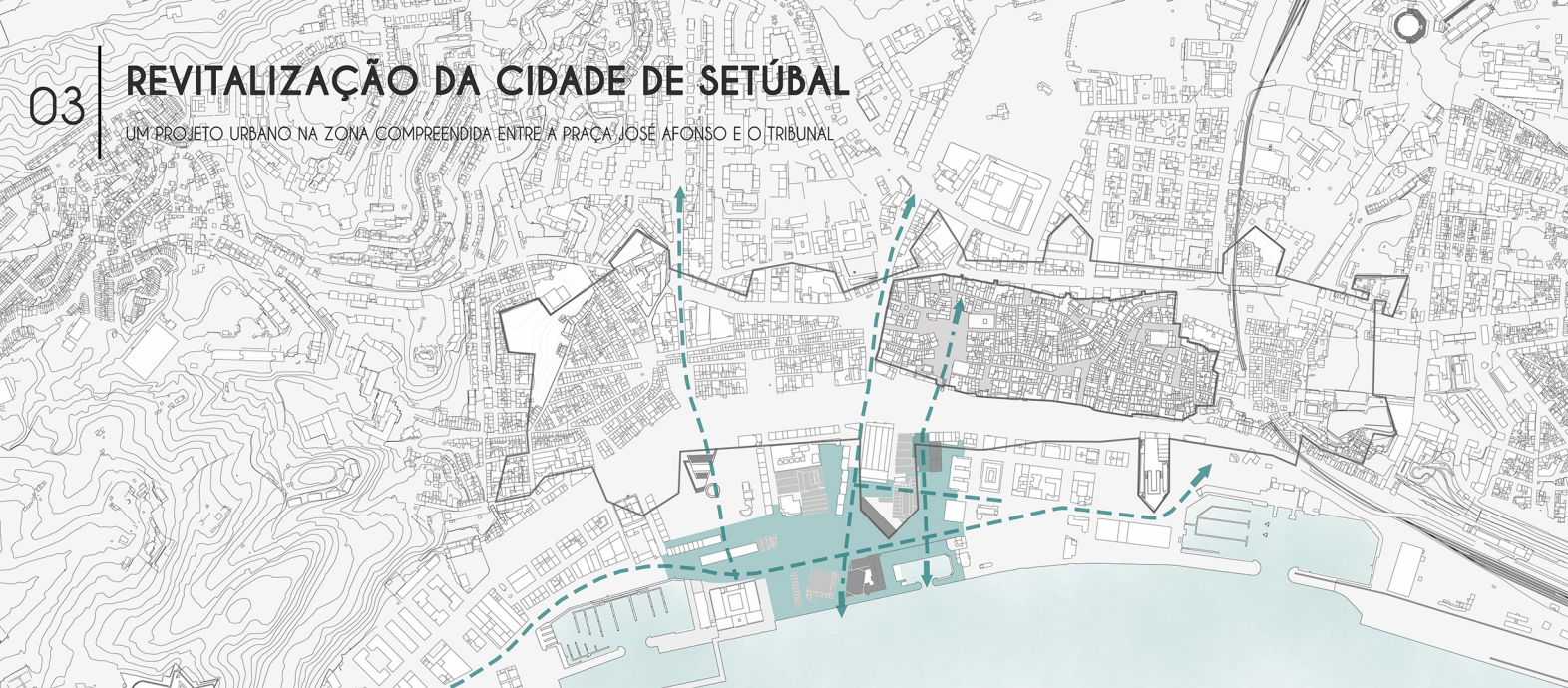
**POPULAÇÃO**  
 POPULAÇÃO VISITANTES

**ÁREA**



# REVITALIZAÇÃO DA CIDADE DE SETÚBAL

UM PROJETO URBANO NA ZONA COMPREENDIDA ENTRE A PRAÇA JOSÉ AFONSO E O TRIBUNAL

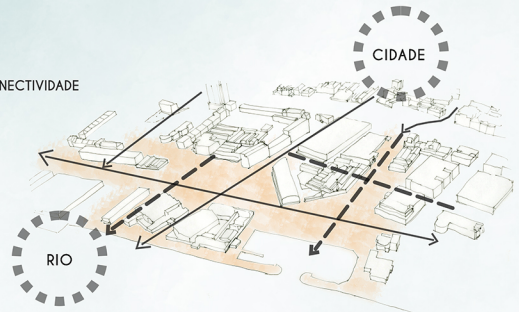


- EIXOS LIGAÇÃO
- ÁREA A CONSOLIDAR
- ÁREA CONSOLIDADA
- CENTRO HISTÓRICO

PLANTA ESTRATÉGICA  
ESCALA 1/5000

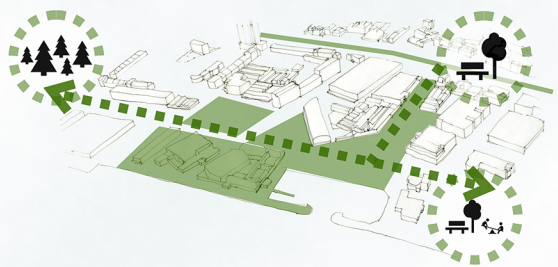


### CONECTIVIDADE



- EIXO PROPOSTO
- EIXO EXISTENTE

### PERMEABILIDADE

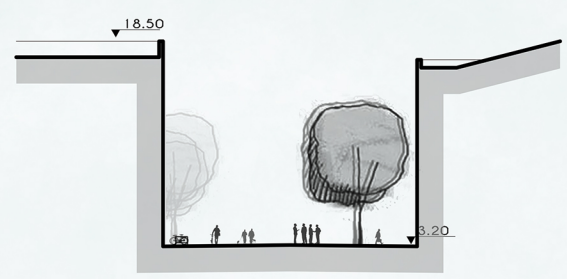


- PROPOR CORREDOR VERDE
- AV. LUIÇA TODI
- ESPAÇO PÚBLICO A PROPOR
- ESPAÇO PÚBLICO EXISTENTE

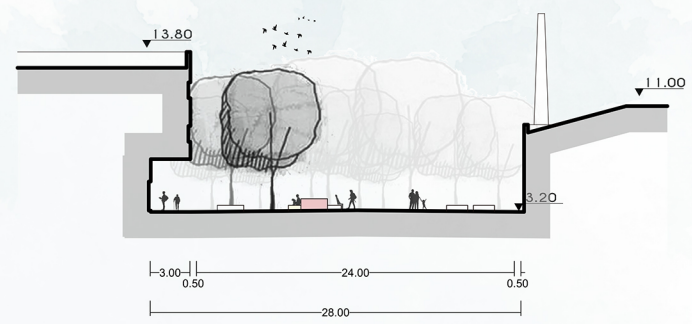
### PROGRAMA



DIAGRAMA DOS TRÊS EIXOS ESTRATÉGICOS



CORTE B-B'  
ESCLA 1/200

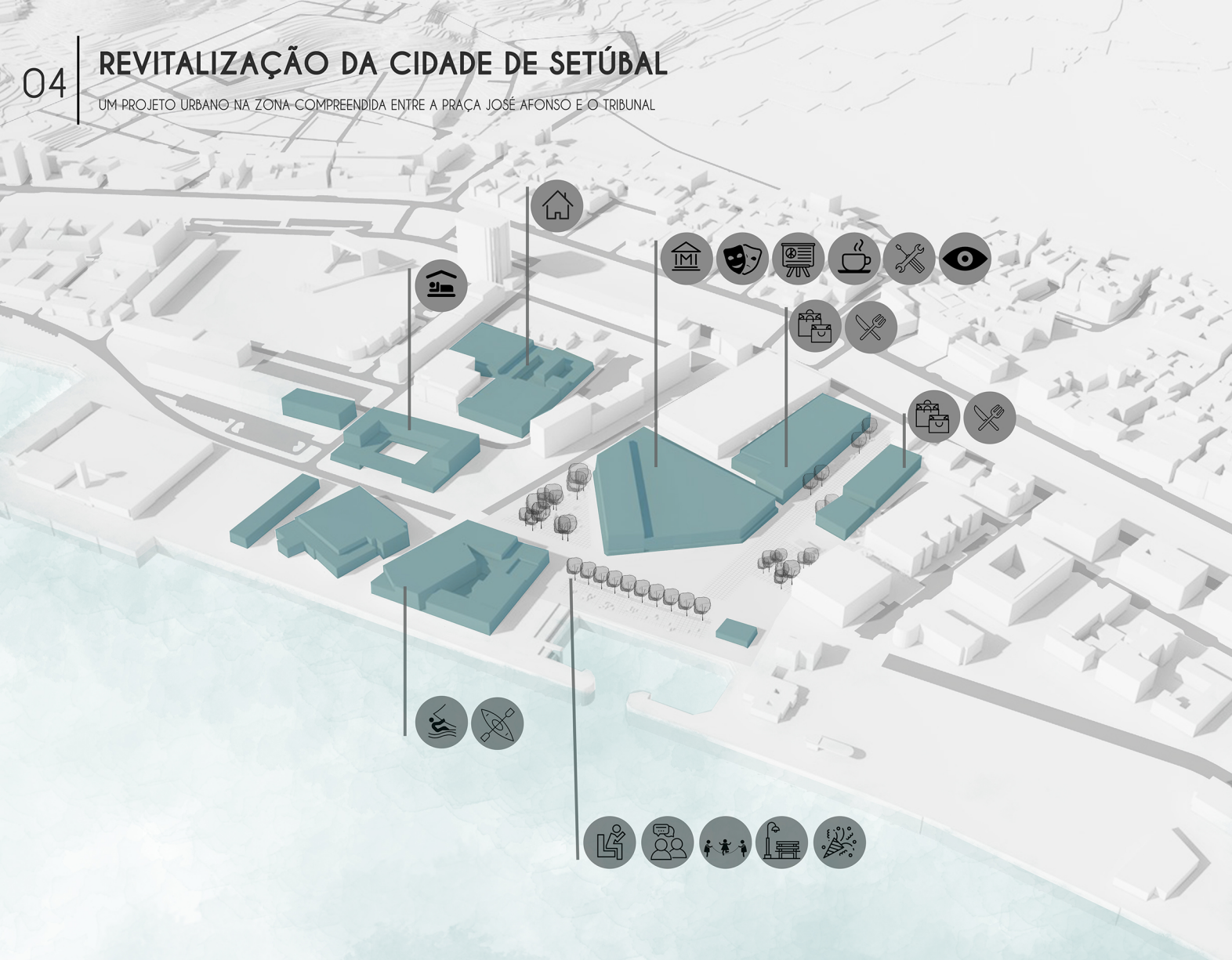


CORTE A-A'  
ESCLA 1/200

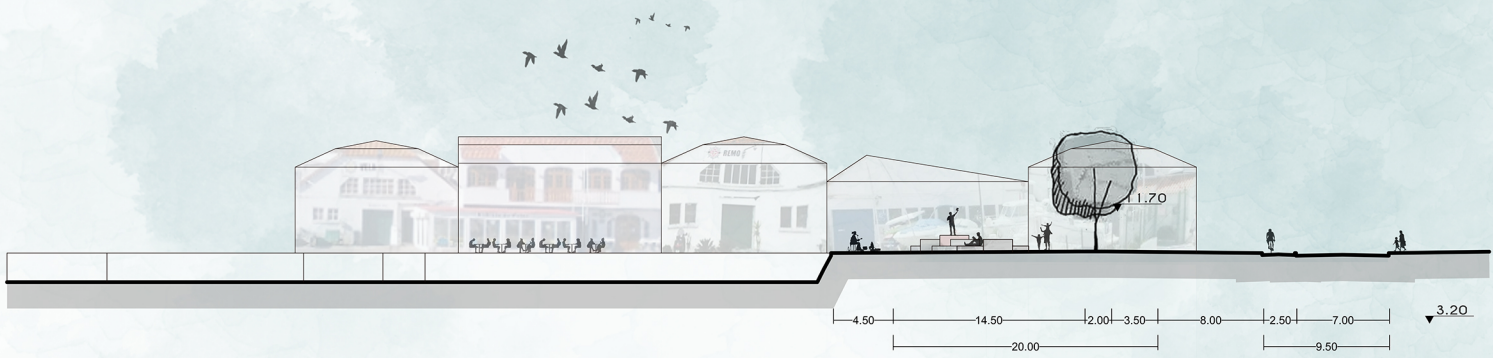


# REVITALIZAÇÃO DA CIDADE DE SETÚBAL

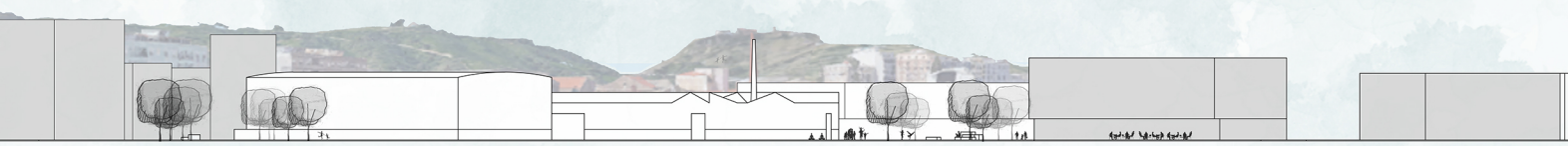
UM PROJETO URBANO NA ZONA COMPREENDIDA ENTRE A PRAÇA JOSÉ AFONSO E O TRIBUNAL



PLANTA GERAL



CORTE C-C  
ESCALA 1/200



ALÇADO AV. JAIME REBELO  
ESCALA 1/200



# REVITALIZAÇÃO DA CIDADE DE SETÚBAL

UM PROJETO URBANO NA ZONA COMPREENDIDA ENTRE A PRAÇA JOSÉ AFONSO E O TRIBUNAL



- PÚBLICO
- PRIVADO
- ARMAZÉM/FÁBRICA
- RESIDENCIAL

- PERCURSO VIÁRIO
- PERCURSO PEDONAL
- P PARQUE ESTACIONAMENTO

PERCURSO PEDONAL

PERCURSO CICLÁVEL

ESPAÇO VERDE

ESPAÇO DE DESCANSO

ESPAÇO CONVÍVIO

ESPAÇO DE ESPERANÇADA

EXIBICÃO

ESPAÇO DE PERMANÊNCIA

ESPAÇO DE PERMANÊNCIA

LAZER

ESPAÇO DE CONVÍVIO

ESPAÇO DE CONTEMPLAÇÃO

PLANTA DA PROPOSTA URBANA  
ESCALA 1/2000



22.50

15.80

3.00

3.20

CORTE D-D'  
ESCALA 1/200



# REVITALIZAÇÃO DA CIDADE DE SETÚBAL

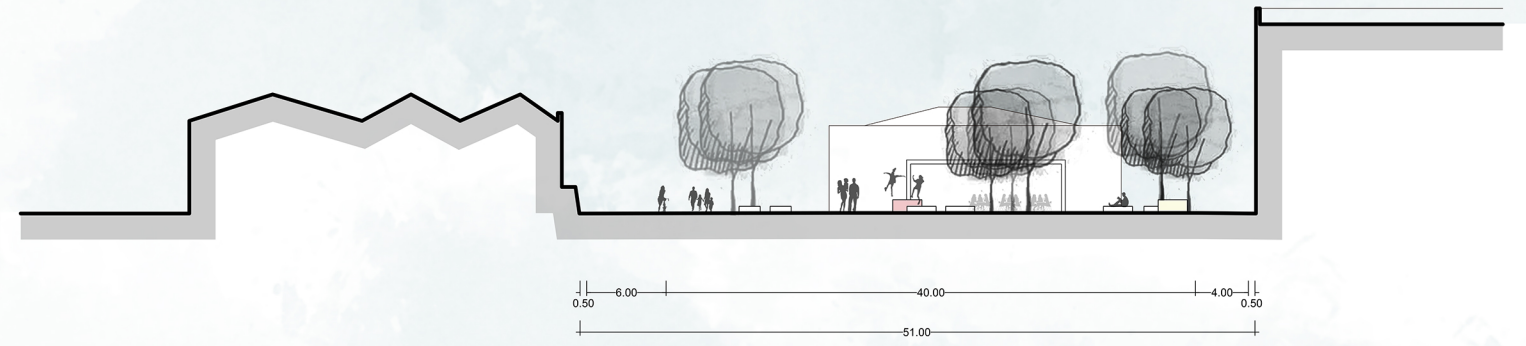
UM PROJETO URBANO NA ZONA COMPREENDIDA ENTRE A PRAÇA JOSÉ AFONSO E O TRIBUNAL



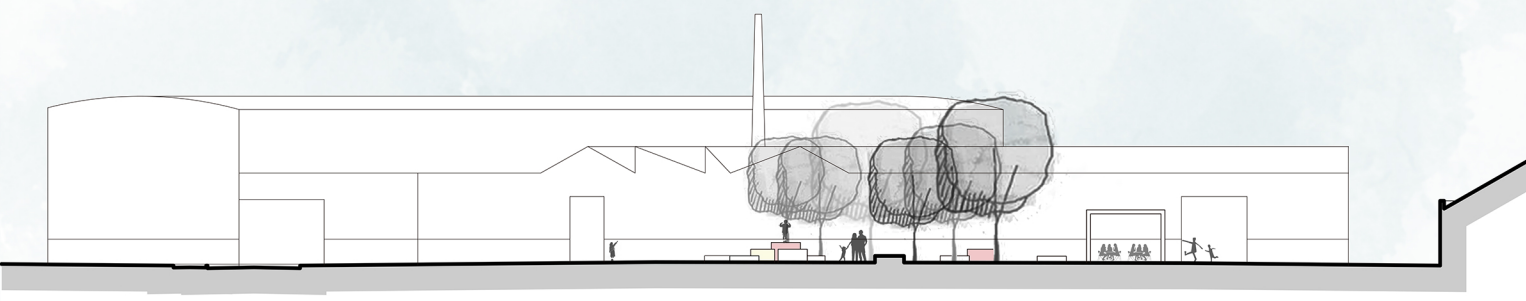
PLANTA PROJETO URBANO  
ESCALA 1/5000



FOTOMONTAGEM



CORTE E-E  
ESCALA 1/200



CORTE F-F  
ESCALA 1/200