



Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra
Departamento de Arquitectura

PROJECTO URBANO

REVITALIZAÇÃO DA MARGINAL DO MINDELO S. VICENTE CABO VERDE

Maria das Dôres dos Santos Oliveira

Orientada pelo Professor Doutor José Fernando Castro Gonçalves

Co-orientador Arquitecto Rui Lobo

Coimbra

Agosto 2009

PROJECTO URBANO

REVITALIZAÇÃO DA MARGINAL DO MINDELO

Maria das Dôres dos Santos Oliveira

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura

Orientada pelo Professor Doutor José Fernando Castro Gonçalves

Co-orientada pelo Arquitecto Rui Lobo

Apresentada no Departamento de arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da
Universidade de Coimbra

AGRADECIMENTOS

Ao Arquitecto Rui Lobo pelo apoio prestado esses anos todos.

À minha querida família, a quem dedico esta dissertação.

Ao meu colega e amigo Gerson pelo apoio prestado na conclusão deste trabalho.

Aos meus amigos e colegas que directa ou indirectamente contribuíram para a realização deste trabalho.

Índice

Resumo.....	7
Introdução	9
História da reabilitação de frentes de água	15
<i>Um novo modelo de intervenção espacial</i>	19
Perfil Histórico de S. Vicente.....	23
<i>Caracterização Urbana do Centro Histórico da Cidade</i>	27
Objectivos Gerais e Específicos.....	33
<i>Metodologia do Projecto Urbano</i>	39
Princípios Estratégicos das intervenções.....	45
Intervenções Específicas	51
<i>Centro Histórico</i>	53
<i>Marginal</i>	53
<i>Pontões</i>	55
<i>Praça D. Luís</i>	57
<i>A réplica da Torre de Belém</i>	59
<i>Monte Craca</i>	61
<i>Depósitos</i>	63
<i>Praça estrela</i>	65
<i>Mercado do Peixe</i>	65
Conclusão	69
Bibliografia principal.....	73
Crédito das Imagens.....	87
Anexos.....	93

Resumo

As relações das cidades com suas frentes de água (waterfront) têm-se tornado tema de grande actualidade do urbanismo contemporâneo. A revitalização de zonas, urbano-portuárias subutilizadas é parte desse movimento e elemento paradigmático das políticas urbanísticas mais avançadas das cidades portuárias modernas. Reflectir sobre esses processos buscando paralelos para o contexto da cidade do Mindelo é a base principal desta dissertação. Desta forma, esta dissertação tem como tema de desenvolvimento “os espaços públicos e a revitalização da antiga área portuária e da faixa da marginal”.

Palavra-chave: Revitalizar, Requalificar, Reabilitar, Espaços público, Marginal da cidade

Introdução

No sistema actual, as relações entre o porto e a cidade processam-se de modo diferente, o novo papel dos portos na logística dos transportes, induz a uma crescente conexão: o porto deixa de ser uma unidade autónoma para tornar-se parte de um sistema de conexões e fluxos interactivos com o espaço urbano.

Os portos evidenciam novos requisitos institucionais e de planeamento. A partir da segunda metade do Século XX, mudanças económicas associadas ao declínio da actividade portuária, enfraqueceram a tradicional relação entre as cidades e portos. Com a desactivação e realocação industrial, associadas à diminuição das actividades portuárias, muitas estruturas deram origem a espaços obsoletos e inúteis, produzindo assim, rupturas físicas entre a cidade e o súbito esvaziamento de enormes áreas do tecido consolidado abrindo assim oportunidades para uma transformação urbanística. As cidades procuram assim uma forma de preencher esses vazios urbanos deixados pela reconfiguração logística no sentido de reencontrar uma identidade. Não significa o fim da relação cidade/porto, mas sim muitos, tornaram-se obsoletos, enquanto outros reforçaram a sua importância.

Neste contexto, a revitalização urbana nas frentes da água responde a um “processo de desenvolvimento” das cidades pós indústrias nos finais do século XX, às novas exigências de compatibilização entre os efeitos espaciais negativos da evolução económica e a necessidade da salvaguarda da qualidade urbana e ambiental. Têm-se desenvolvido actualmente, projectos de intervenção urbanística, enquadrados em princípios de sustentabilidade. Mindelo é parte desse contexto, seguindo, embora mais lentamente, a mesma trajectória de antigas cidades portuárias europeias e norte-americanas e, mais recentemente, de outros países costeiros em desenvolvimento.

A explosão demográfica que aconteceu em Mindelo, gerado pelo desenvolvimento do seu porto, produziu alguns efeitos negativos a nível da organização urbanística, resultando num crescimento desordenado e descaracterizado deteriorando a imagem da cidade. Com a perda da importância relativa ao centro, os investimentos diminuíram, as infra-estruturas instaladas passaram a ser subutilizada, entraram em degradação produzindo efeitos negativos sobre a identidade e a cultura da cidade.

Nota-se actualmente que a frente urbana da marginal tem vindo a perder habitantes e a sua função residencial tem sido progressivamente substituída por outro tipo de usos. O comércio, serviços administrativos começam a ser o único móbil dinamizador, tornando-o num centro



Fig. 1 -Vista sobre a marginal

activo durante o dia e desértico durante a noite. Actualmente assiste-se a um progressivo depauperamento das estruturas urbanas e uma carência de espaços públicos qualificados na marginal.

Em consequência é imperativo intervir na marginal e no centro histórico, criando uma renovada centralidade com outras vivências, que contrariem a sua desertificação. A intervenção baseia-se portanto na densificação e interdependência de usos e funções, propondo programas atractivos e apelativos, reforçando o carácter polarizador e a centralidade da marginal.

História da reabilitação de frentes de água

As actividades portuárias e marítimas, durante muito tempo o coração da actividade dos portos, foram progressivamente abandonadas, em função do declínio económico que atingiu muitas cidades portuárias. Foram perdendo a sua importância estratégica face as novas exigências de tráfego comercial marítimo internacional, criando assim oportunidade de crescimento, recreando a frente urbana. Com a deslocalização, geraram-se vazios urbanos, disponíveis para uma nova recomposição da cidade. No final dos anos 70, tornaram-se áreas privilegiadas para a cidade. Actualmente surgem projectos um pouco por todas as cidades que têm frentes de água, projectos de desenvolvimento urbano e relançamento económico, baseados numa linha de favorecimento e de redescoberta dos valores associados às frentes de água. A acessibilidade física e visual com a água e a manutenção, promoção e valorização do património industrial edificado nestas frentes, passam a ser um factor positivo de maior importância para a renovação das margens urbanas, devolvendo à cidade parte dos seus “espaços públicos azuis”. A água tornou-se um elemento recorrente nos espaços de recreio e lazer, um papel de destaque na qualificação dos espaços urbanos. As acções urbanísticas localizadas, de que constituem o exemplo contemporâneo a renovação urbana de zonas portuárias, de áreas industriais, constituem oportunidades singulares para realizar intervenções urbanas estratégicas e localizam-se, com frequência, dentro das áreas centrais e consolidadas da cidade, permitindo assim a sua reestruturação. As frentes de água tornaram-se assim, áreas que adjacentes à esfera do comércio central, estão desocupadas e decadentes, em consequência da obsolescência tecnológica dos equipamentos portuários e à desindustrialização. Estes locais tornaram-se, assim, prioritários em todo o processo de reabilitação, que se generalizou nas áreas urbanas norte-americanas e que se difundiu pela Europa e pela Ásia.

MANN (1988) refere dez tendências que estão na origem do movimento de reabilitação de frentes ribeirinhas nos EUA:

1. Oferta de grande diversidade de usos;
2. Forte procura do público de margens livres e acessíveis;
3. Afastamento das infra-estruturas viárias e substituição por usos pedonais;
4. Recuperação de margens de pequenos cursos de água e canais;
5. Recuperação de património cultural e histórico;
6. Criação de espaços públicos de carácter comercial;
7. Sítios de exposições e eventos culturais;
8. Locais de instalação de elementos artísticos;
9. Oportunidade para realização de festivais e outros acontecimentos artísticos;
10. Promoção de regulação urbanística.

Um novo modelo de intervenção espacial

A redescoberta do valor paisagístico e ambiental das frentes de água, associado à possibilidade da aproximação da população à “água”, tem-se convertido num novo modelo de urbanização contemporânea. Neste contexto, muitas têm sido as cidades que nos últimos anos têm desenvolvido estratégias de ordenamento territorial nestes espaços. Nesta perspectiva, há uma nova forma de “olhar” para o espaço existente, mais atenta à paisagem e aos processos de sustentabilidade do território.

A implantação dos grandes projectos de reabilitação teve origem nos Estados Unidos da América no final dos anos 50, nas cidades de Baltimore e Boston. Seguidamente foi nas cidades canadianas de Toronto e Montreal e nos anos 80 foi em Londres.

Operações como a renovação urbana do *Inner Harbour*, em Baltimore ou como as sucessivas operações de renovação em Boston, como a *Downtown Waterfront*, ou como o *Harbourfront Project*, no início nos anos 70, em Toronto, são dos casos de estudo mais referenciados e representam uma primeira geração de operações de frentes de água. Este processo estende-se à Europa através da operação de renovação urbana das *Liverpool Docklands*, terminado nos anos 80 com a operação paradigma da *London Docklands Development Corporation* (LDDC), a primeira de várias operações de reconversão dos extensos terrenos libertados pela indústria naval de Londres. O processo em curso na América do Norte serviu de exemplo à grande parte dos países europeus; cidades como Roterdão, Barcelona, Génova, Amesterdão, Hamburgo, Antuérpia, Oslo, Helsinquia, Duisburgo, Lisboa, o Parque das Nações e no Porto, entre muitas outras, desenvolveram programas próprios de renovação de frentes de água com maior ponderação e, principalmente, procurando uma maior integração urbana. Mas, para além dos casos, mencionados a revalorização das Frentes de Água acontece, actualmente, em cidades de todo o mundo, podendo dizer-se que se transformou num paradigma das cidades deste início do Século XXI.

Nas últimas décadas, tem-se assistido, a uma forte intervenção na requalificação das Frentes de Água na perspectiva da qualificação turística das cidades com dois objectivos: manter a atractividade do destino; qualificar a procura através da qualificação da oferta, atendendo a novas motivações e a maiores exigências dos turistas.

Esta procura de qualificação da oferta turística, que vai, muitas vezes, ao encontro das exigências de novos modos de vida da sociedade actual, tem contribuído para a requalificação de muitas das frentes urbanas ribeirinhas existentes que associadas, ou não, a intervenções de regeneração de áreas portuárias e industriais, criam novos espaços de polarização da vida quotidiana das cidades.

A pedonalização das Frentes de Água, associada a espaços públicos de estar, de recreio, lazer e restauração, tem constituído o modelo de intervenção que se tem generalizado em muitas cidades. Um caso de estudo, como Lisboa ou do Porto, em Matosinhos, mostram a importância deste modelo para a valorização de novas áreas urbanas e para a revitalização de partes da cidade em decadência, e a sua efectiva capacidade para atraírem e concentrarem novas funções e actividades (instituições públicas e privadas, escritórios, habitação, hotéis, etc).

Neste sentido, mais importante que o modelo será o método de abordagem das temáticas das Frentes de Água, o qual deve considerar, para além do desenho dos espaços públicos, a componente histórica / cultural e a memória dos lugares; a articulação urbano / natural e a construção de espaços de interface Terra / Água onde se estabeleça uma nova relação (cultural) Homem / Natureza; a participação e envolvimento das comunidades territoriais na reconstrução dos modos de vida urbana ligados à Água; a partilha institucional e política de uma estratégia de intervenção nas Frentes de Água a diversas escalas territoriais (metropolitanas, inter-municipal, municipal e público / privado.

Perfil Histórico de S. Vicente

A ilha de São Vicente é uma das 10 (dez) ilhas do arquipélago de Cabo Verde. É a segunda ilha mais povoada do arquipélago, de forma rectangular com 227 km² de superfície e 67.163 habitantes. Descoberta no dia de São Vicente, a 22 de Janeiro de 1462, foi praticamente desabitada até meados do séc. XIX. A escassez de água, a aridez e o clima seco foram factores que justificaram a não ocupação da ilha, que, apesar de deserta, era local de escalas de piratas e frotas régias de diferentes bandeiras que a disputavam entre si.

A cidade desenvolveu-se através da actividade portuária graças à sua posição geográfica e às suas condições privilegiadas da sua baía e dos montes que a protegem de ataques dos inimigos por terra. Embora de origem vulcânica, é semi-plana tendo o Monte Verde com 774m, a sua maior cota de altitude. No entanto, apesar da forte erosão, os vestígios de vulcanismo são ainda bastante evidentes como a presença de algumas crateras, nomeadamente aquela que constitui a baía do Mindelo.

Várias tentativas de povoar a ilha foram levadas a cabo, com o propósito de aproveitar vastos campos de pasto para a criação de gado. Mas o futuro de São Vicente só viria a ser traçado em 1838, quando uma companhia inglesa escolheu o Porto natural de São Vicente para a instalação de um depósito de carvão para abastecimento dos navios a vapor em trânsito, que navegavam pelo Oceano Atlântico. Em 1850 já se tinham estabelecido em Mindelo cinco companhias de carvão, estas, depois, fundiram-se numa única, e a companhia Cory Brothers & Co, estabelecida em 1875, viria a incrementar o povoamento da ilha atraindo e empregando pessoas das ilhas vizinhas de Santo Antão e São Nicolau. A actividade do Porto viria alcançar seu ponto mais alto em 1889, ano em que se registou a entrada de 1.927 navios mercantis de longo curso. Depois dessa altura, o declínio da actividade tornou-se evidente. Toda a zona da marginal, com excepção da Praça D. Luís, foi ocupada pelas companhias inglesas que aí construíram os seus estaleiros, armazéns de carvão e as pontes-cais, para abastecimento dos navios. Toda a baía ficou condicionada em benefício dos interesses ingleses, interrompendo-se o contacto directo da cidade com o mar. Num processo relativamente lento, o Porto Grande deixou de poder competir com os portos de Las Palmas e Dakar.

Actualmente, o comércio, os serviços prestados a navegação marítima, a reparação de navios e o abastecimento de combustível continua sendo a base do desenvolvimento económico de São Vicente. O Porto de Mindelo, actualmente remodelado, vem devolver ao arquipélago a sua importância nas rotas marítimas através do Atlântico facilitando o transporte de cargas atra



Fig. 2 –Localização Geográfica

vés do Oceano, permitindo uma dinâmica articulação com o exterior, facilitando, deste modo, o desenvolvimento da indústria ligeira em São Vicente.

Escassa em chuvas, e portanto em recursos naturais, é no comércio e serviços que S. Vicente baseia o seu desenvolvimento económico.

Encruzilhada obrigatória de barcos de todas as nacionalidades, Mindelo tornou-se ponto de encontro de marinheiros de todas as culturas, nos numerosos locais de prazer e lazer que proliferavam na cidade. Paralelamente, Mindelo tornou-se um centro cultural importante onde o desenvolvimento artístico, nomeadamente a música, a intelectualidade e o desporto acompanham de perto, dentro das suas dimensões, outros grandes centros culturais no mundo.

Caracterização Urbana do Centro Histórico da Cidade

A Baía do Porto Grande é o factor chave da ocupação do território. A malha inicial da cidade prevaleceu regular, no seu processo de crescimento, mas só até à década de 1940. Com as actividades portuárias e comerciais a cidade desenvolveu, a população aumentou devido à chegada de habitantes de outras ilhas que vinham à procura de emprego, mas a cidade não tinha de facto capacidade para tantos habitantes.

O núcleo inicial da cidade, estruturou-se paralelamente à baía do Porto Grande, em quarteirões, ruas e travessas, orientadas no sentido norte-sul e outras perpendiculares a estas, formando uma estrutura reticulada, característica de cidades coloniais portuguesas dessa altura. Ao longo das ruas estruturantes, como a Rua da Luz, a malha urbana articulou-se entre a praça da igreja e a praça Dom Luís. Esta última viria a ser ocupada por depósitos de carvão, tendo sido, como contrapartida, construída a Praça Nova fora dos limites da cidade de então. Embora não haja documentação que comprove a intencionalidade desta acção, a verdade é que viria a controlar a expansão urbana apoiada na mesma malha reticulada para Norte. Aliás, os espaços públicos funcionaram sempre como pólos agregadores e disciplinadores do crescimento urbano, articulando as diversas funções complementares da cidade. De certa forma ao longo dos tempos o desenho do espaço público no Mindelo antecedeu a construção privada, estruturando o seu crescimento.

Entre as décadas de 1940 e de 1970 inicia-se o processo de expansão para além do centro, o número de construções aumenta de forma expressiva, acompanhando o crescimento da população. A cidade desfragmentou-se e tem sido vítima de um crescimento urbano mal planificado com descontinuidade da malha inicial consolidada, na periferia, desencadeando problemas urbanísticos tais como a mobilidade, o escoamento da água das chuvas e infra-estruturas de saneamento de águas e esgotos etc.

As questões urbanas passaram a ser um dos maiores problemas do Mindelo, a ser resolvido após a independência de Cabo Verde, que aconteceu em 1975. De facto houve algumas tentativas de resolver os problemas através de planos, como o “Plano Director Elaborado pela Direcção Regional de Urbanismo do MHOP (Ministério das Obras Públicas) no horizonte 2000” (1980) e o Plano Director Municipal de S. Vicente (1995) Elaborado pelo Consorcio AIP/TECTOPLACA. Nas décadas de 1980 e de 1990 com a preocupação de articular o tecido antigo e a sua envolvente em contínua expansão, foram elaborados planos urbanísticos (Plano do Centro’82). Era constituído por Planos Urbanísticos Detalhados (PUD), numa tentativa de resolver os problemas urbanísticos desencadeados, embora terem sido insuficientes enquanto instrumento de gestão. Surgiu então o primeiro plano, o PDM, (Plano director municipal) de 1995, o único existente até a data que rege a organização espacial de S. Vicente, num horizonte específico do ano 2010. Esgotados a situações do PDM, surgiu então o PDU, (Plano urbanístico detalhado). Estes planos visavam reordenar o tecido urbano, a recuperação do centro, intervindo em alguns edifícios e espaços públicos, bem como na reorganização da periferia e do desenho do traçado viário dos bairros de crescimento espontâneo.

Apesar de, todas as medidas adoptadas pelas autoridades, nunca lhes foi possível estarem à frente da evolução urbanística da cidade, dirigindo e disciplinando a ocupação do solo, planeando a sua expansão. Mantinham-se os problemas urbanísticos e sanitários na periferia.

Na tentativa de resolver os problemas urbanísticos, foram feitos vários planos urbanísticos a partir de 1957, com o objectivo de regulamentar a cidade, mas nenhum foi verdadeiramente implementado.

Em 1991 Leo Papini, arquitecto da Câmara Municipal de São Vicente, elaborou uma proposta para o desenho da Praça da Independência, actual Praça Estrela, na qual se previa o alargamento do seu espaço e a criação de um nó viário rematado na marginal com a réplica da Torre de Belém. Apesar de não ter sido concretizada, a proposta integrava-se no que se vinha desenvolvendo nos PUD, orientados pelo mesmo arquitecto, no sentido de redesenhar o espaço

público e unir a cidade através de uma linha de vegetação e praças, o que mais uma vez evidencia a importância destes elementos urbanos na formação urbanística e social da cidade do Mindelo.

A cidade expandiu-se com a construção de novas habitações, enquanto que o centro permaneceu reservado às funções administrativas, comerciais e culturais. Câmara, Mercado, Centro Cultural Português, Biblioteca, Centro Cultural, entre outros. Na zona intermédia, entre o centro e a periferia, surgiram alguns bairros residenciais, separados do centro antigo por grandes infra-estruturas e equipamentos públicos, como o Hospital e o Estádio de Futebol.

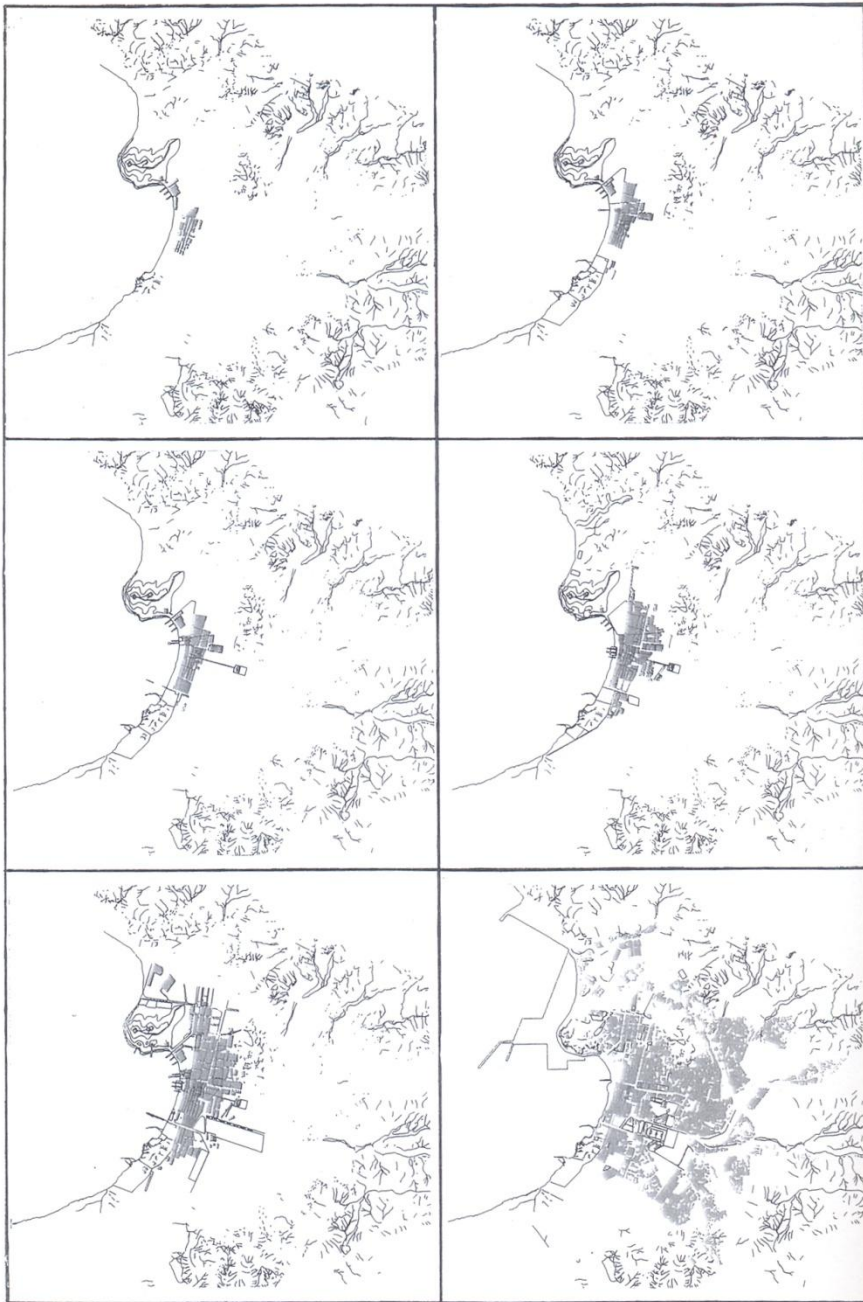


Fig.3 – Evolução Urbana de Mindelo 1858 a 2000, (CRUZ, Eliseu, 2000).

Objectivos Gerais e Específicos

A posição geográfica do Porto Grande deixou de ter a importância do passado e após a independência de Cabo Verde em 1975 em relação a Portugal, os ingleses abandonaram definitivamente São Vicente. Como consequência, foram desmanteladas as companhias e estaleiros que marcaram presença em toda a baía desde meados do século XIX, sendo os terminais deslocados para a nova zona portuária na base do Monte Fortim, mais favorável aos requisitos do tráfego, tanto do ponto de vista técnico como do ponto de vista logístico. Deste modo, os terrenos da Avenida Marginal e da Praia do Bote passaram a estar disponíveis para uma redefinição da relação da cidade com a frente marítima, ainda hoje por resolver. São espaços ou vazios urbanos que potenciem a memória, e a identidade colectiva e poderão ser ou possuir um carácter unificador e não de ruptura da cidade.

Como o crítico de arquitectura e filósofo Ignasi de Solà-Morales propõe que se definam os «vazios urbanos», «São lugares aparentemente esquecidos em que parece predominar a memória do passado sobre o presente. São lugares obsoletos em que apenas certos valores residuais parecem manter-se apesar da completa desactivação da actividade da cidade». Segundo refere, «São, definitivamente, lugares externos, estranhos, fora dos circuitos habituais, das estruturas produtivas. De um ponto de vista económico, [são] áreas industriais, caminhos-de-ferro, portos, áreas residenciais inseguras [que] se converteram em áreas das quais se pode dizer que a cidade já não mora ali». (SOLÀ MORALES, 2002).

O ambiente urbano valoriza-se automaticamente, se os vazios urbanos forem pensados para servirem e serem parte integrante da cidade, criando as sinergias e dinamismo tão necessários na relação humana. Neste âmbito, a marginal e a frente urbana foram pensados como um ponto de partida para a resolução dos problemas, no que respeita à requalificação e revitalização. É portanto crucial que a proposta promova uma relação entre a marginal e o edificado, fomentando a humanização dos espaços através de medidas arquitectónicas e urbanísticas que facilitem a mobilidade pedonal e as vinculem com as pré-existências.

Deste modo os objectivos são, criar infra-estruturas que preencham os vazios urbanos, assim como a criação de espaços públicos dinâmicos (espaços de recreação activa tal como o centro cultural de Mindelo). Espaços com actividade nocturna combatendo a desertificação, desimpedir as barreiras urbanas, e revitalizar o comércio tradicional com uma nova imagem mais unificada na sua diversidade.

Pelas potencialidades que a cidade possui, foi desenvolvida uma estratégia de requalificação que valoriza o espaço público e as deslocções pedonais procurando atingir uma série de objectivos específicos;

- Reformulação do perfil da marginal e da sua frente urbana, intervindo pontualmente nos edifícios obsoletos da marginal. Introduzir outra escala, em que a paisagem é a origem e a substância deste projecto.
- Construção de novos edifícios e desenvolvimento urbanos destinados a implantação de edifícios de habitação (residência temporária), comercio, escritórios, hotelaria, restauração e equipamentos de cultura, etc.
- Reorganização do Sistema de circulação automóvel, redesenhando as vias, condicionando-os no centro e à volta das praças, reduzindo a dependência automóvel, criando espaços adequados para estacionamento, favorecendo a mobilidade pedonal no centro e na marginal com novas formas de acessibilidades, tais como a ciclovia.
- Procurar dar carácter à topografia e potenciar a urbanidade atenta a natureza, fazendo emergir a paisagem. Na zona do monte Craca, não há uma permeabilidade física nem visual sobre o mar, pretende-se transferir a empresa Enacol para outra zona a ser definida pelo município, consolidando assim a expansão da cidade para o lado sul da marginal. Uma intervenção no monte, que tira partido da morfologia do terreno, através de plataformas de diferentes níveis, por meio de escadas e rampa, actuando como um agente potenciador de revitalização na encosta do monte, com espaços culturais e de uso público.
- Requalificar a Replica da torre de Belém, como elemento de referência na paisagem e na sua relação com a adjacência, afirmando-o como espaço de permanência.
- Assumir a Praça Estrela também como elemento central da proposta de intervenção, um ponto estratégica na ligação com o centro, valorizar como local de permanência e confluência de pessoas, com actividades como a restauração, comércio entre outros.

- Encontrar formas de articular com a actividade da pesca, ou mudar a função do espaços utilizado para esta actividade para outra área, reestruturando, tornar utilizável como espaço público. Modelar toda a área no sentido de reconstituir a Praia de Bote.
- Reabilitação da praia de Bote, mantendo-lhe a função, mas estruturando e tornando utilizável o espaço público de lazer lúdico, e pedonal, o que vai permitir, reduzir o isolamento desta área.

Estes objectivos interagem entre si, originando acções que se complementam e se potenciam e integram-se nos planos urbanísticos da cidade, numa articulação com os planos existentes PDM e PDU para a área em estudo. Propondo-se assim uma nova frente urbana. Procura-se que a proposta de intervenção tenha uma sensibilidade social e de imagem urbana quer a nível de concepção quer a nível de uso.

Metodologia do Projecto Urbano

Desta forma a intervenção consiste em integrar uma proposta de requalificação do centro e da marginal e na dinamização do espaço público e de lazer, promovendo a mobilidade pedonal, criando novas zonas de permanência, tendo o espaço público como elemento aglutinador da proposta, optimizando a relação da cidade com o mar, integrando assim a marginal no tecido urbano.

Uma vez que as intervenções sobre o edificado constituem operações pontuais e desagregadas, a proposta para o Centro baseia-se na transformação e na recuperação dos edifícios e do espaço público em estado degradado, reorganizando a circulação automóvel, redesenhando as vias, condicionando-os no centro e a volta das praças, favorecendo a mobilidade pedonal.

Rever o estacionamento na marginal com arranjos de percursos e espaços de repouso, de modo que as pessoas tirem partido do mar e da natureza, recuperando a singularidade da marginal. Uma proposta clara de projecto que procura travar o declínio do centro da cidade. Criando uma dinâmica, capaz de dar mais qualidade de vida e maior dinamismo económico á cidade. Dotar um significado a imagem da cidade com operações sistemáticas ao longo da marginal com espaços públicos qualificados, repondo novos usos, com programa de habitação,

hotel, actividades terciárias, cultura, garantindo novas vivências, Transformar portanto a marginal numa estrutura urbana, com potencialidades para o centro de cidade.

A Ideia é revitalizar a frente urbana, dado que há uma falta de estruturas e espaços públicos qualificados, com vazios urbanos resultantes das diversas transformações ao longo da sua evolução morfológica. Essa falta constitui-se como um dos motivos da desertificação nocturna, e há também um comércio tradicional pouco competitivo em estabelecimentos degradados, algumas barreiras urbanas tais como o posto de abastecimento de combustíveis que impedem a leitura de uma unidade da frente (caracteriza-se mais como fraccionada), e mais sucintamente também uma necessidade de reorganizar toda a actividade piscatória, nessa área dando-lhe mais coerência e vitalidade.

A questão da escala foi referida com insistência por Manuel Solà- Morales, é um ponto importante a ter em conta ao elaborar um projecto urbano. Nesse sentido torna-se necessário encontrar uma proposta com uma escala intermédia de intervenção, abordando os problemas, que visa a requalificação do sector consolidado da cidade e da marginal. Manuel Solà- Morales desenvolveu aquando do trabalho de investigação sobre a cidade de Barcelona, uma metodologia de intervenção na cidade, sistematizada através do conceito de “ Projecto Urbano, que tem vindo a aplicar de forma exemplar, num conjunto de propostas, algumas das quais, nas diversas cidades europeias. Para clarificar esta tipologia de intervenção, referimos os cinco pontos com que Solà- Morales define o projecto moderno” (SOLÀ MORALES, 1989, 6-31.)

1. Efeitos territoriais para além da área da intervenção.
2. Carácter complexo e interdependente dos conteúdos; superação da monofuncionalidade; mistura de usos, de utentes, de ritmos temporários e de orientação visual.
3. Escala intermédia, a completar-se num tempo limite máximo de poucos anos.
4. Vontade de assumir a arquitectura urbana, independentemente da arquitectura de edifícios.
5. Componente pública significativa, nos investimentos e nos usos colectivos do programa.

Destaca-se as potencialidades de renovação, a posição privilegiada, a presença do mar um factor de grande importância na caracterização do sítio, tendo sido considerada a valorização da sua proximidade física e visual no conjunto da proposta. A estratégia geral da intervenção da

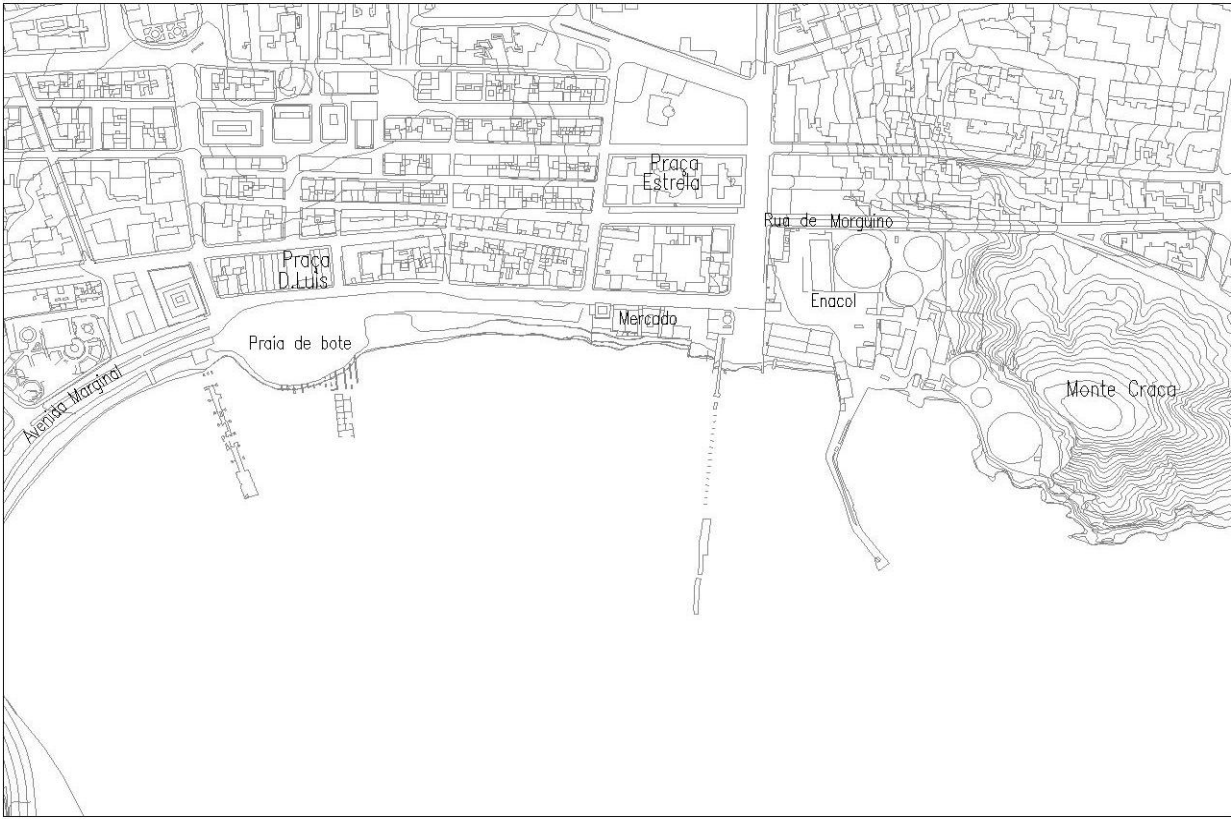


Fig.4 – Toponimia

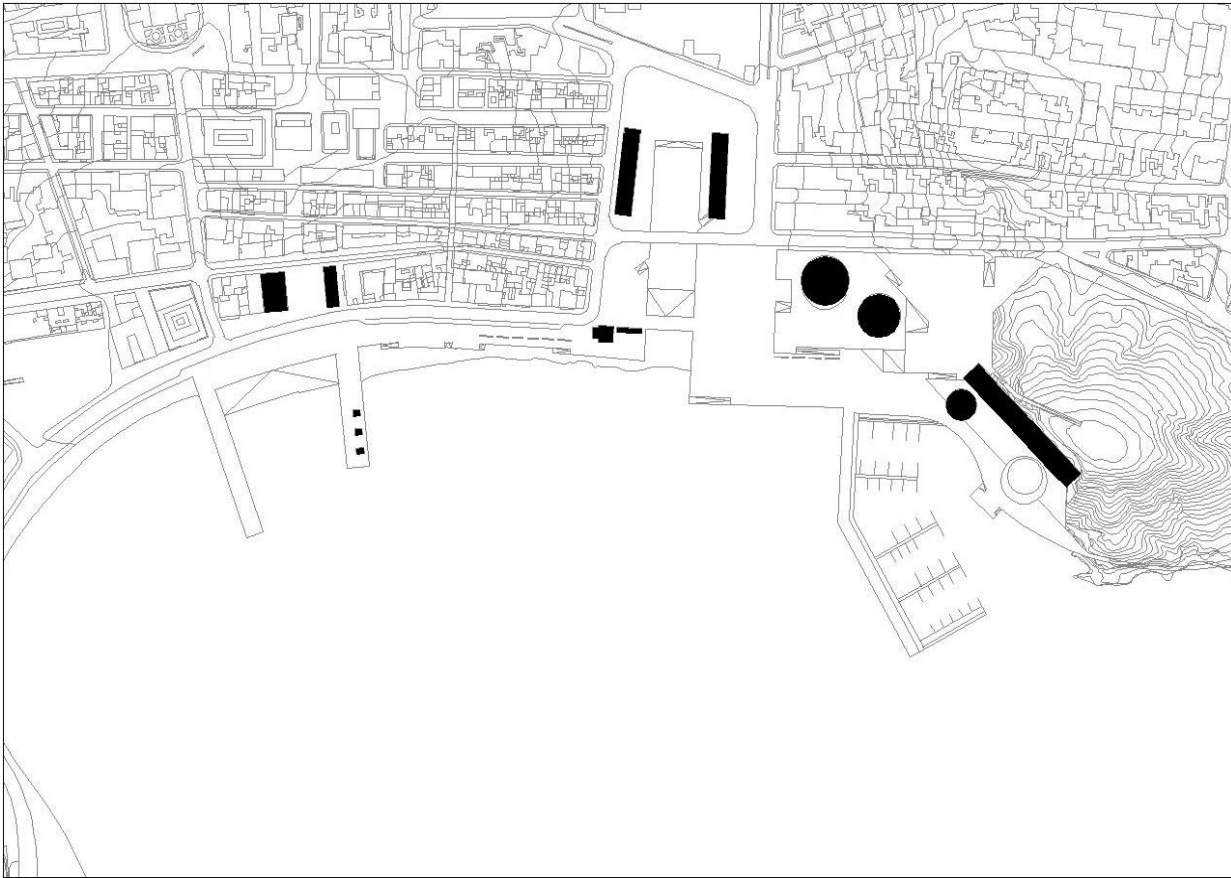


Fig.5 – Acupuntura urbana

proposta assente nesses pontos em traços gerais definem o desenvolvimento do projecto, numa estratégia de Acupunctura urbana para a cidade do Mindelo:

1. A reformulação do perfil típico para a cidade
2. Proposta de introdução de novos programas de enquadramento de espaço público e em planos estratégicos indutores de novas dinâmicas urbanas.
3. Desenvolvimento, ao nível de estudo prévio, de algumas desses programas e espaços públicos, e com intervenções pontuais definidos abaixo e ilustrados nos anexos.

Princípios Estratégicos das intervenções

Os princípios estratégicos da intervenção desenvolvem nos objectivos específicos, e nas intervenções específicas descritos abaixo. Portanto a estratégia baseia-se em acções com diferentes intervenções pontuais, tais como, a requalificação do espaço público na faixa da marginal e no centro histórico, reformulando-se as vias de trânsito na marginal e condicionando-o no centro histórico, com acessos restrito, criando condições de estadia e melhorando o acesso pedonal, na marginal, prevendo-se estacionamento de apoio a esta zona, novos equipamentos, construindo então uma nova frente urbana dando continuidade ao existente numa estratégia, portanto de devolver a água aos habitantes.

A proposta considera estes pontos essenciais e preconiza uma estratégia geral, com medidas essenciais, tais como; a continuidade da fachada da marginal baseado no processo histórico de formação, com novos usos e utilização como a hotelaria e restauração equipamentos de cultura e lazer, que potencie o centro e a marginal; Requalificar os espaços públicos com espaços de estadia e passeio pedonal, articulado com uma estratégia de fixação de novos usos, que proporcionará a criação de condições para a animação urbana da marginal; a reformulação do sistema de trânsito na marginal com sentido único na frente do centro histórico com coerência e unidade ao conjunto da via e dos espaços públicos, cuidada e funcional, com áreas pedonais junto a marginal, separados das faixas de rodagens, por uma linha de árvores existentes, as palmeiras, e pelo estacionamento proposto de um só lado, conferindo assim uma linguagem clara do trânsito. A reabilitação e valorização urbana com criação de rampas e acessos ao passeio público ao longo da marginal, dinamizando e incentivando assim o seu uso.

Uma das acções principais da estratégia é a reformulação do perfil da marginal. Portanto a proposta define-se o perfil tipo para a marginal com faixa de rodagem entre sete metros e com estacionamento em linha de três metros paralelos a marginal e interrompida em alguns pontos, com instalação de postes de iluminação e outras infra-estruturas. O passeio marítimo terá a volta de 5 metros de largura, cuja pavimentação permitira utilização para peões, circulação de bicicletas e outros desportos radicais, conferindo então um carácter lúdico afirmado. No centro, pretende-se alargar os passeios junto a fachada dos edifícios, com largura razoável, permitindo maior usufruto da marginal, completando assim o perfil tipo proposto, nos anexos.

Pretende-se resolver os problemas existentes, desenvolvendo um plano adequado a realidade do Mindelo, que se insere numa estratégia global do município, baseado nos planos, o Plano Director Municipal de S. Vicente (1995) e o Plano urbanístico detalhado existente, uma

referência e a base de informação para a elaboração da presente proposta, respondendo ou orientando as necessidades da cidade.

Portanto a proposta insere-se numa área em que o plano prevê a reformulação do traçado da marginal, a reconstrução da praça D. Luís, e de um terraço em frente a praça, permitindo edifícios de dimensões limitadas e de baixa altura, para não obstruir a visão para a baía, e com eliminação de elementos que obstrui a marginal como a bomba de gasolina existente, a reformulação do sistema de tráfego, e a preservação e valorização do património histórico. Portanto a proposta parte da necessidade de reestruturar a marginal, com intervenções coerentes e com os objectivos definidos pelos planos, adoptando uma estratégia no desenho de espaço público como elemento unificador em toda a frente da marginal, com requalificação do espaço, concretizando a estratégia de desenvolvimento urbano equilibrado e criativo em prol de uma cidadania ambiental.

Intervenções Específicas

Centro Histórico

O centro histórico está confinado à área central, de ocupação mais antiga, onde é mais claro a permanência do tecido de ruas e travessas da implantação original da ilha, perfeitamente distinguível de toda a periferia que a envolve. Muito mais do que um conjunto de monumentos arquitectónicos excepcionais, são um único monumento formado por um conjunto de arquitecturas não excepcionais. Mas são elementos fundamentais, para a construção da “identidade mindelense”. Ora a proposta, visa neste sentido preservar este património, condicionado o trânsito automóvel e favorecendo a mobilidade pedonal.

Tendo em conta que visualmente a ligação do centro com o mar é pouco pronunciado, o objectivo é com a restauração de edifícios em estado degradado e tratamento de espaço público, salientar essa visualidade marítima, articulando a nova proposta com a malha pré-existente.

Marginal

A sua condição de espaço único (a sua centralidade, acessibilidade e morfologia específica), permite transformar através de uma serie de intervenções precisas (infra-estruturas, Hotel, Auditório) que são projectadas para estimular uma nova vitalidade económica e social, assim como a renovação da pré-existência (A Réplica da Torre de Belém, o edificio de alfandega, mercado praça estrela, praça D. Luís, praia de Bote).

Observa-se que na frente urbana do Mindelo, se tem vindo a verificar uma perda de população. Essa diminuição da população teve início com o processo de suburbanização, que a crescente terciarização do centro da cidade veio reforçar, deslocando para a periferia a sua função residencial. Devido à migração, o centro foi perdendo o seu dinamismo e o seu protagonismo, entrando numa fase de declínio. Contudo, a crescente densificação de construções residenciais nas periferias, não foi acompanhada por quaisquer políticas de reconstrução e reabilitação dos espaços e dos edificios no centro.

A ausência ou fraca qualidade de planeamento, deu origem a uma paisagem urbana desequilibrada e desqualificada, no que se refere à qualidade de vida urbana, à degradação de



Fig.6 – vista sobre a marginal



Fig.7 – vista sobre a frente da marginal



Fig.8 – vista sobre a frente da marginal

recursos e dos processos naturais paisagísticos, criando sérios problemas de degradação ambiental, prejudicando a dinâmica da frente da marginal.

O município de S. Vicente, na procura de resposta às questões urbanísticas, tal como o problema da carência de espaços públicos, e têm elaborado projectos sectoriais de recriação, que não resolvem os problemas. Deste modo, é necessário desenvolver propostas, mais abrangentes, de planeamento integrado para o estabelecimento de uma lógica de ordenamento com vista a alcançar um desenvolvimento sustentável da cidade.

A marginal carece de espaços lúdicos e de lazer, de espaços públicos que fomentem a identidade urbana. Apresenta condições naturais favoráveis à locomoção pedonal, contudo, existem uma série de factores que condicionam o comportamento dos peões, nomeadamente: os estacionamento; a descontinuidade da marginal; a ausência de uma ligação pedonal e de espaços qualificados que permite essa mobilidade; a falta de sensibilidade na concepção de espaços públicos entre outros. E com o seu potencial paisagístico e a capacidade de transformação que possui, é essencial proceder à sua reestruturação.

Reabilitar, revitalizar, e valorizar a paisagem na marginal, contribuindo assim para atrair investidores, moradores e turistas. A ideia é “devolver o mar à cidade e aos seus residentes”.

Pontões

O antigo cais de alfândega, que praticamente só tem as estrutura expostas, um espaço subutilizado desconectado com a cidade. A estratégia da intervenção é readapta-los, transformando-a numa estrutura, de modo a manter uma relação mais directa com o mar, introduzindo um programa lúdico com um impacto visual subtil na frente urbana. A reconversão caracteriza-se pela revitalização da pré-existência com um sistema de espaços públicos adequados às novas acessibilidades e usos, numa estratégia que articula a praça D. Luís e a câmara Municipal, atenuando os efeitos negativos de uma barreira física sobre a baía.



Fig. 9 – Vista sobre a marginal - Pontões



Fig. 10 – Vista sobre a marginal com a Réplica e Pontões

Praça D. Luís

A Praça D. Luís situa-se entre a Av. Marginal e a rua de Santo Antonio , num local privilegiado da cidade, com vista para o mar. Em 1894 foi cedida à Companhia de S. Vicente de Cabo Verde e era controlada pelos ingleses. A partir da segunda metade do séc. XIX, os navios ingleses que, passavam pelo Porto Grande para reabastecimento, devido a sua posição privilegiada. Foram criadas então infra-estruturas no porto que permitiam o abastecimento, dos navios ancorados ao largo da baía do Porto. Toda essa área passou a ser monopolizada pelas carvoeiras. A sede e os armazéns de carvão da Companhia de S. Vicente vieram a ser instalados na Praça D. Luís.

Posteriormente já no séc. XXI, foi destruída, num processo conturbado e sujeito a forte contestação local, uma vez que o espaço foi reutilizado pelos mindelenses, sendo um lugar onde se efectuava actividades culturais tais como concertos de música, o carnaval entre outras.

Foi então construído uma plataforma, e no topo norte dessa plataforma/praiça ficou previsto uma nova intervenção, um Centro Cultural do Mindelo. O espaço necessitava, assim, de uma requalificação, com infraestruturas de apoio a praça, para os cidadãos e para os visitantes, permitindo uma ligação mais harmoniosa entre a cidade e o mar. A minha proposta integra-se numa articulação com os planos urbanísticos da cidade, o plano director municipal (PDM), o plano urbanístico detalhado (PDU), que prevê essa intervenção. O edifício da Antiga Alfândega, edifício do tempo colonial, construído em meados do século XIX, durante o reinado de D. Pedro V, pelo Eng.º Militar Januário Correia de Almeida, de estilo clássico pós-pombalino, de um só piso, restaurado nos anos oitenta do século passado para albergar actividades culturais. Este edifício histórico está algo envelhecido e merecia igualmente uma atenção especial no que respeita à sua recuperação.



Fig.11 - Praça D. Luís na actualidade

A réplica da Torre de Belém

O turismo nos últimos anos tem sido um dos vectores fundamentais para o desenvolvimento da economia de Cabo Verde. Dadas as enormes potencialidades, as condições singulares de que a cidade dispõe, da sua história, das suas tradições e costumes, da sua gastronomia, das paisagens naturais, o caminho é um turismo sustentável baseado na natureza da cidade, tornando-se no motor da economia, promovendo benefícios sócio espaciais e propiciando novas oportunidades para a comunidade Mindelense.

Recentemente, na realização do “Fórum São Vicente e o Futuro”, foi sugerida a elaboração ou definição de um Eixo Cultural composto por um conjunto de espaços e estruturas culturais, com o objectivo de criar condições que contribuíssem para o desenvolvimento do Turismo e da Economia da ilha. O Eixo Cultural ocuparia um troço da Marginal e integraria os edifícios da Gare Marítima, a Oficina do Estado (em degradação), o Atelier Tito Lívio (em degradação), a Casa da Música do Atlântico (a construir), o Clube Náutico, o Centro Cultural do Mindelo, a Escola de Artes Integradas (a construir) e o Oceanário segundo um ambicioso projecto do arquitecto Peter Chermayeff (Fig.21 e 22). Afirmando-se como um centro cultural por excelência, onde o desenvolvimento intelectual, desportivo e artístico caracteriza o ambiente cosmopolita da cidade. Contudo, para valorizar esse eixo e toda a cidade do Mindelo seriam necessárias obras de restauro do Cais da Alfândega do Mindelo, elemento do património histórico de São Vicente, e a requalificação da Praia do Bote, com a construção de uma marina de apoio à náutica de recreio.

Já tendo sido a cidade do Mindelo a capital lusófona da cultura, como importante destino turístico e complementando as pretensões da Autarquia, no Plano estratégico de desenvolvimento turístico da cidade, o trabalho insere-se, numa visão geral da dinâmica urbana e a requalificação da frente da cidade. Para isso pretende-se recuperar o conceito do património histórico, mantendo as tradições da cidade.

A réplica da Torre de Belém, antiga sede da Capitania do Porto Grande, foi construída pelos portugueses no final da década de 20 do século passado. Situa-se junto ao mar, com um valor expressivo, uma presença arquitectónica e simbólica, de grande importância na história do Mindelo. Um marco do Porto, em estado de degradação da estrutura quer interior quer exteriormente, bem como do restante complexo onde está integrada.



Fig.12 – Replica da Torre de Belém



Fig.13 – Avenida marginal

A proposta de reconversão da marginal objectiva-se sobretudo em programas que dinamizam a cidade, com equipamentos em continuidade com a escala existente, com ambientes diversificados e qualificados. Assim podemos destacar que a operação aposta na recuperação da réplica da torre de Belém e das estruturas espaciais com valor patrimonial.

Restaurar de modo a ser um elemento de forte atracção na marginal, e de actuação pública com programas que podem oferecer ao utente uma diversidade de serviços e valores característicos e um quadro dinâmico em termos de cultura. Dotar portanto com programas sistemática como teatro, um espaço expositivo, de Musica ou de encontro nocturno com bares restaurantes, com tratamento da envolvente. A regeneração do tecido urbano e a reabilitação do edificado é fundamental para atrair investimentos e visitantes. Potenciar o centro histórico e adaptar suportes físicos a novas actividades económicas, melhora as condições de vida dos moradores, e do meio ambiente urbano.

Monte Craca

A área ocupada pelas infra-estruturas da empresa Enacol (uma das empresas de distribuição de combustíveis de Cabo Verde) apresenta-se como um lugar estranho ao sistema urbano da cidade, o que impede que a cidade se desenvolva de forma consolidada para o sul da marginal, e é uma imagem degradada na paisagem. Em suma não há uma relação entre o mar e a cidade, nem uma permeabilidade física e visual, sobretudo na zona do monte.

A estratégia adoptada para esse espaço será a realocização da empresa, na periferia da cidade, na já existente zona industrial, permitindo uma libertação do solo, potenciando novas oportunidades, tal como a expansão do tecido urbano para a zona sul da cidade.

Observando a topografia do terreno, Considera-se essencial corrigir a geometria destruído com a ocupação da empresa, dando um sentido físico e geográfico oferecendo a possibilidade de o atravessar, optou-se portanto por reformular a geometria do monte, corrompida com a instalação da empresa Enacol, adaptando um Hotel como função aglutinadora. Fazendo uma ligação com a pré-existente e com os equipamentos propostos, o conceito é procurar contrariar esse sentido de ruptura, integrar um sistema de percursos articulado com o centro histórico, a praça Estrela, a rua de Morguino, a praça estrela e a marginal.



Fig.14-Vista sobre a rua de motguino.



Fig.15-Vista sobre a marginal da cidade.

A ideia base para esta área define-se por uma plataforma onde se define o mercado e o estacionamento interliga-se com o sistema de espaços públicos através de programas e da definição morfológica, assegurando uma unidade capaz de gerar identidade. Concebido como uma plataforma, de dois níveis, deixando livre a panorâmica sobre o mar, com espaços abertos, acompanhando o declive do terreno funcionando como uma varanda sobre o mar.

A intervenção procura conciliar aspectos relativos ao programa do hotel e a sua inserção no terreno, e a conexão entre a rua de Morguino e a Marginal, tirando partido do monte Craca, com impacto ambiental controlado dando continuidade do espaço público de predominância pedonal, propondo percurso que intersecta o espaço comercial proposto, unindo os espaços adjacentes gerando uma diversidade e animação urbana.

Integra um conjunto de equipamentos mistos, designadamente, edifícios a ser proposto; o hotel, o auditório, espaço para exposições e espectáculos diversos, a aparthotel, Mercado de peixe da cidade, com outro tipo de comércio, com serviços de estacionamento e tratamento de espaço envolvente e da cobertura para uso público, onde se pode circular livremente, ligadas por rampas e escadas, à marginal e a nova Marina proposto para a ponte cais existente, aproveitando assim as estruturas pré-existente com infra-estruturas de apoio a marina instalados na plataforma construída, permitindo uma hierarquização urbana.

Depósitos

Os depósitos de combustíveis, numa situação urbanística privilegiada, e presente na imagem do Mindelo há vários anos, são ávidos de uma incitação de projecto para a transformação da área.

A estratégia de projecto é a reconversão de um dos depósitos, num auditório, e os outros quatro são demolidos. No entanto, a reposição da imagem dos depósitos serve de base do projecto do aparthotel, constituído por duas torres cilíndricas. Num dos depósitos a ideia foi utilizar a forma do depósito, ficando em negativo, resultando na piscina do hotel.

Com esta proposta de projecto, para os depósitos, pretende-se portanto manter as suas formas, e a imagem, trabalhando os alçados e o seu interior introduzindo programas que potenciem a mobilidade, tornando assim num ponto de atracção para os habitantes e visitantes da cidade. Tornar-se um novo símbolo da cidade, garantindo o património da memória mindelense



Fig.16-Vista sobre a marginal da cidade (Fotografia da nato, 2005)



Fig.17- vista sobre o e a empresa Enacol, Monte Craca

Esta proposta tenta evitar a possibilidade desta área ser reduzida apenas a uma área de comércio e lazer, e torna-la, em vez disso mais heterogénea e complexa, com uma variedade de funções. Ao mesmo tempo, entretanto, visa evitar uma infiltração massiva na área do Porto por construções e usos que lhe são estranhos mas, e simplesmente explorar a sua imagem simbólica e iconográfica para os turistas.

A coerência dessas operações é garantida através da criação de uma via principal de acesso que permite uma ligação directa com a cidade, funcionando como uma espinha dorsal para os diversos sistemas de tráfego pedestre.

Praça estrela

A praça Estrela (ou praça da independência) e o espaço adjacente ao Mercado, enquanto área apropriada pelos mindelenses, (era o espaço onde era utilizado para comícios da independência de Cabo Verde), pretende-se transformar, numa praça com maior presença. A praça estrela se estenderá até ao mar, dotando-a assim de uma outra escala e expressividade para a cidade. Funcionará em dois níveis, um inferior para uso de desporto radical, que na época das chuvas funcionara como um canal condutor da água da chuva para o mar e no nível superior funcionará como espaço comercial e de lazer. Assim a praça Estrela deixa de ser um espaço residual tornando num espaço integrante da cidade numa lógica global, enquanto área apropriável pelos mindelenses, vai transformar-se, quer ao nível do largo local, quer ao nível da praça de maior presença, na implantação de mobiliário urbano como a implantação de quiosques de comunicação na promoção de roteiros temáticos, e na criação de condições que promovam a actividade recreativa e desportiva local.

Mercado do Peixe

O mercado de peixe tem uma importância relevante na vida dos mindelenses. Neste âmbito o projecto de requalificação da frente urbana do Mindelo pretende-se a transferir o Mercado para a plataforma construída no monte Craca, com espaço público pedonal e de lazer requalificado, que privilegia a relação com o mar. O Espaço adjacente ao Mercado e as



Fig. 18 – Praça Estrela actualidade



Fig. 19 – Praça Estrela actualidade

condições existentes na marginal do Mindelo, desde há muito que têm merecido especial atenção, no sentido de serem efectuados melhoramentos que assegurem melhores condições. Assim as Infraestruturas para a Pesca serão realocizadas para a plataforma construída no monte Craca mantendo contacto directo com a praça estrela e a marginal, proporcionando assim uma estrutura convenientemente apetrechada para o apoio à actividade piscatória e contribuir para o ordenamento e desenvolvimento dessa actividade.

Nesta intervenção o espaço público e os percursos pedonais constituem a base de suporte do projecto e como um elemento unificador da proposta dando assim continuidade da cidade consolidada, resolvendo as barreiras físicas e visuais em relação a água, através de alterações das cotas existentes no monte Craca através da qual procura-se uma identidade de espaço público construído sobre a plataforma, aberta sobre o mar e marginal.

Os diferentes tipos de intervenções pontuais se complementam e promovem uma unidade espacial, potenciadora de uma intervenção conjunta.



Fig. 20 – Vista de trás, Mercado do Peixe



Fig.21-Maqueta para o Oceanário do arquitecto Peter Chermayeff



Fig.22-Projecto para o Oceanário do arquitecto Peter Chermayeff

Conclusão

Em termos de sustentabilidade, e da capacidade de resposta face as exigências da vida contemporânea são muitas as questões que se levantam sobre a forma de intervir nas cidades.

Em Mindelo, a intervenção é uma importante oportunidade que a cidade terá, em melhorar as condições urbanas, de valorizar e inovar os espaços públicos na marginal, restabelecer a sua relação com o mar, e poder usufruir da paisagem. A implementação da proposta de intervenção poderá desse modo ser uma oportunidade de valorização e regeneração de áreas urbanas. Uma revitalização em termos económicos, ambiental e social, numa lógica de uma intervenção para os mindelenses e para turistas, mas de modo sustentável.

A integração social é um problema a ter em conta nesta proposta de reconversão, assim como a actividade turística e as questões de impacto ambiental. É importante uma transformação espacial da cidade sem criar conflitos, conciliando os interesses tanto dos sectores privados como dos públicos. Com repercussões em termos de cultura e da criação de emprego, na mudança social dos habitantes, e na própria imagem da cidade. É útil portanto para a cidade uma intervenção integrada que desencadeia uma dinâmica de sustentabilidade e que trará novos desafios a cidade do Mindelo.

Bibliografia principal

ÁGUAS: CIDADES E FRENTES DE AGUAS. Lisboa : APL, 1998.128 p.

AGUIAR, Gerardo – Formas y procesos de crecimiento urbano en Las Palmas de Gran Canarias. Temas de administração Publica [Em linha]. 1:1(2007). [Consult. em Março 2009]. Disponível na Internet : < URL : [http://www.fclar.unesp.br/seer/index.php?journal=administraacaopublica&page=article&op=view&path\[\]=4&path\[\]=210](http://www.fclar.unesp.br/seer/index.php?journal=administraacaopublica&page=article&op=view&path[]=4&path[]=210).

BRANDÃO, P. – As ribeirinhas: paisagens globais. Estuarium. Lisboa. ISSN 1645-7471. 6 (2004) 5-8.

BRUTOMESSO, Rinio, ed. – Waterfronts: a new frontier for cities on water. Venice : International Center Cities on Water, 1993. 351 p.

BUSQUETS GRAU, Joan - Los waterfront de nuevo una prioridade urbanística. Mediterrâneo. Lisboa. 10/11 (1997) 35-46.

BUSQUETS GRAU, Joan – A reabilitação das frentes de água. Estuarium. Lisboa. ISSN 1645-7471. 4 (2004) 5-8.

BUSQUETS GRAU, Joan – Planeamento: passado recente y futuro próximo. Sociedade e território. Lisboa. ISSN 0873-6308. 22 (1995) 10-21.

CRUZ, Antero Ulisses - **Três tempos, três portos três portas...1 mar urbano.** Coimbra : [s. n.], 2001. 103 p. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura.

CRUZ, Eliseu - **Análise da evolução urbana da cidade do Mindelo.** Coimbra : [s. n.], 2003. 40 p. Prova Final de licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura.

“E C D J: Em cima do joelho.” Coimbra, 2001, vol. 4. ISSN 0874-6168.

“E C D J: Em cima do joelho.” Coimbra, 2003, vol. 6/7. ISSN 0874-6168.

“E C D J: Em cima do joelho.” Coimbra, 2005, vol. 9. ISSN 0874-6168.

“E C D J: Em cima do joelho.” Coimbra, 2006, vol. 10. ISSN 0874-6168.

GALINA, Sandra Elisa Rodrigues - **De Dom Rodrigo a Mindelo: ensaio sobre a fundação de uma cidade.** Coimbra : [s. n.], 2004. 102 p. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura.

HABERMAS, Jürgen – **The structural transformation of the public sphere**. Cambridge : MIT Press, 1989, 301 p. ISBN 0262081806.

HOYLE, B. – The port: city interface: trends, problems and examples. Geoforum : Oxford. ISSN 0016-7185.20. 4 (1989) 429-435.

HOYLE, B. S; Pinder, D. A, ed. – **European port cities in transition**. London : Belhaven Press, 1992. 207 p. ISBN 1852931701.

KOSTOF, Spiro – **The city shaped: urban patterns and meanings through history**. London : Thames and Hudson, 1991. 351 p. ISBN 0500341184.

LOZANO, Eduardo E. – **Cambridge community and the culture of cities**. Cambridge : Cambridge University Press, 1990. 340 p. ISBN 0521389798.

MANN, R. B. – Ten trends in the continuing renaissance of urban waterfronts. Landscape and urban Planning. 16:1/2 (1988) 177-199.

MORAIS, João Sousa – **(Re)construção de uma disciplina em arquitectura**. Lisboa : Livros Horizonte, 2007.84 p. ISBN 9789722414197.

MORALES, Ignasi de Solá - De las plazas a los juegos: diez años de intervenciones urbanas. A&V. Madrid. **ISSN 0214-1256. 22 (1990)**.

MORALES, Ignasi de Solá – **Presente y futuro: la arquitectura en la ciudad**. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 2002. 309 p. ISBN 8989698034.

MORALES, Ignasi de Solá – **Territórios** . Barcelona : Gustavo Gili, 2002. 207 p. ISBN 8425218640.

MORALES, Manuel de Sola – **Las formas de crecimiento urbano**. Barcelona : Edicions UPC, 1997.196 p. ISBN 8483011972.

MORALES, Manuel de Sola – Another modern tradition. Lotus internacional. 64 (1989) 6-31.

MANGIN, David; PINERAI, Philippe – **Project urbain**. Marseille : Edition Parentheses, 1999,183 p. ISBN 2863646044.

LINHAS GERAIS DA HISTÓRIA DE DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DO MINDELO.

Praia : Ministério da economia e finanças , Fundo de desenvolvimento nacional, 1984.128 p.

PINERAI, Philippe; DEPAULE, Jean; DEMARGON, Charles – **Analyse urbaine**. Marseille : Edition Parentheses, 1999. 189 p. ISBN 2863646036.

PORTAS, Nuno – **Os tempos das formas: a cidade feita e refeita**. Guimarães : DAAUM. 2005. ISBN 9729982801. vol.1.

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João – **Políticas urbanas: tendências estratégicas e oportunidades**. Lisboa : FCG, 2003. 295 p. ISBN 972311061X.

STEENBERGEN, Clements – **Architecture and landscape: the design experiment of the great european gardens and landscapes**. Basel ; Berlin ; Boston : Birkhauser Publishers, 2003. 399 p. ISBN 3764303352.

SEMIAO, Venâncio – A importância dos espaços públicos pedonais na revitalização dos centros históricos. [Em linha] [Consultado em Março 2009]. Disponível em WWW: URL: <<https://fenix.ist.utl.pt/cursos/ma/dissertacoes>.

SILVA, António Leão Correia e – **Nos Tempos do Porto Grande do Mindelo**. Praia : Centro Cultural Português, 2000. 203 p.

SANTOS, Analisa - **Museu do Porto Grande de Mindelo**. Coimbra : [s. n.], 2005. 62 p. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura.

ZANDINI, Mirko, ed. – **Manuel de Solà : projectare città**. Milano : Eleta, 1991. 131 p . ISBN 8828909900.

Links

http://www.vitruvius.com.br/institucional/inst174/inst174_01.asp [Consult.. Dez. 2008].

http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq044/arq044_01.asp [Consult.. Dez. 2008].

<http://www.fclar.unesp.br> [Consult.. Outubro 2008].

[http://pt.wikipedia.org/wiki/Mindelo_\(Cabo_Verde\)](http://pt.wikipedia.org/wiki/Mindelo_(Cabo_Verde)) [Consult.. Set. 2008].

Http://www.casaportale.com/public/uploads/1020waterfront_nota.pdf [Consult.. Maio 2009].

<Http://www.cronaca4.it/data/uploadpdf/img/scaricacatalogo.asp?file=waterfront.pdf>[Consult.. Abril 2009].

http://www.isocarp.net/Data/case_studies/636.pdf[Consult.. Set. 2008].

http://www.comune.siracusa.it/nuove_opere/stazione%20marittima/DIP%20Stazione%20Marittima.pdf[Consult.. Set. 2008].

<http://www2.ufp.pt/~avoliv/trab%20teo%20alunos/miguel.pdf>[Consult.. Fev.2009].

<http://www.rostos.pt/edicoes/noticia/pdf/noticia85.pdf>[Consult.. Mar. 2009].

<http://www.artbarreiro.com/waterfront.html>[Consult.. Abril 2009].

http://www.aml.pt/webstatic/publicacoes/periodicas/estuarium/_html/_docs/estuarium14.p
[Consult.. Jul. 2000]. pdf

<http://www.cienciahoje.pt/index.php?oid=3725&op=all>[Consult.. Jul. 2009].

<http://www.arquitectura.pt/forum/f11/barcelona-espanha-mercado-de-santa-catarina-miralles-tagliabue-embt-11733.html>[Consult.. Fev. 2008].

<http://www.ine.pt>[Consult.. Dez. 2008].

<http://www.aml.pt>[Consult.. Dez. 2008].

<http://www.waterfrontexpo.com>[Consult.. Novembro 2008].

<http://www.aivp.org>[Consult.. Novembro 2008].

<http://www.amb.es>[Consult. Nov. 2008].

<http://www.parquedasnacoes.pt>[Consult Jan. 2009].

<http://www1.universia.net> [Consult.. Fev. 2009].

<http://www.arcoweb.com.br> [Consult.. Fev. 2008].

<http://www.oasrs.org/conteudo/agenda/noticias> [Consult.. Out. 2008].

Crédito das Imagens

Fig.1 -Vista sobre a marginal

Fonte:Fotografia tirado por Dores Oliveira(2006)

Fig.2 –Localização Geográfica

Fonte: <http://lanjofernandes.files.wordpress.com> [Consult. Maio 2009]

Fig.3 – Evolução Urbana de Mindelo

Fonte:Capa-CRUZ, Eliseu - Análise da evolução urbana da cidade do Mindelo

Fig.4 – Toponímia

Fig.5 – proposta para a Acupunctura urbana para Mindelo.

Fig.6 – vista sobre a marginal

Fonte: Fotografia tirado por Dores Oliveira(2006)

Fig.7 – vista sobre a frente urbana

Fonte: Fotografia tirado por Dores Oliveira(2006)

Fig.8 – vista sobre a frente urbana

Fonte: Fotografia tirado por Dores Oliveira(2006)

Fig.9 – Vista sobre a marginal – Pontões

Fonte: Fotografia tirado por Dores Oliveira(2006)

Fig.10 – Vista sobre a marginal com a Réplica e Pontões

Fonte: Fotografia tirado por Dores Oliveira(2006)

Fig.11 - Praça D. Luís na actualidade

Fonte: Fotografia tirado por Dores Oliveira(2006)

Fig.12 – Replica da Torre de Belém

Fonte: Fotografia tirado por Dores Oliveira(2006)

Fig.13 – Avenida marginal

Fonte: Fotografia tirado por Dores Oliveira(2006)

Fig.14-Vista sobre a rua de Morguino.

Fonte: Fotografia tirado por Dores Oliveira(2006)

Fig.15-Vista sobre a marginal da cidade.

Fonte: Fotografia tirado por Dores Oliveira(2006)

Fig.16-Vista sobre a marginal da cidade

Fonte: (Fotografia da nato, 2005)

Fig.17- vista sobre o e a empresa Enacol, Monte Craca.

Fonte: Fotografia tirado por Dores Oliveira(2006)

Fig.18 – Praça Estrela actualidade

Fonte: Fotografia tirado por Dores Oliveira(2006)

Fig.19 – Praça Estrela actualidade

Fonte: Fotografia tirado por Dores Oliveira(2006)

Fig.20 – Vista de trás, Mercado do Peixe

Fonte: Fotografia tirado por Dores Oliveira(2006)

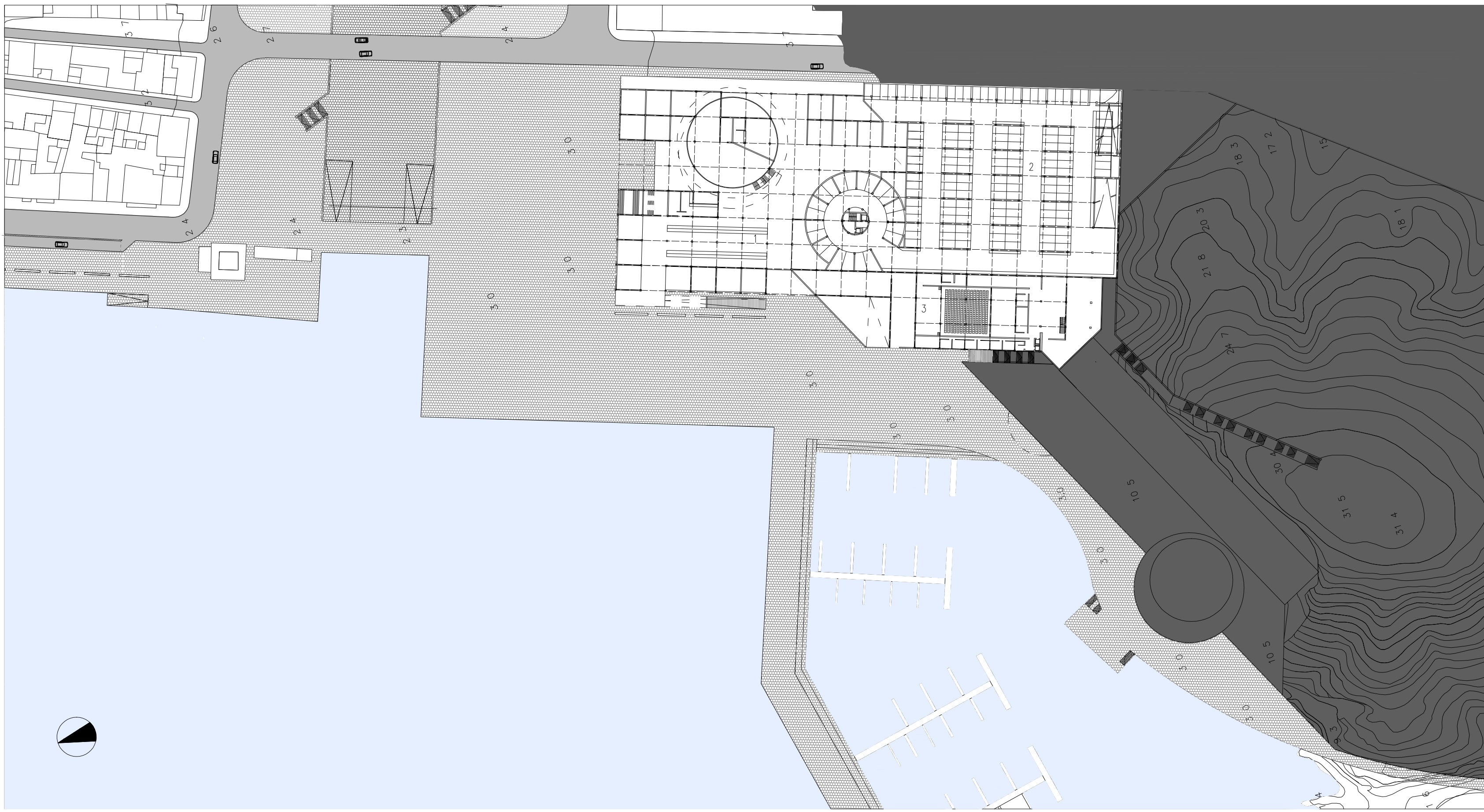
Fig.22-Projecto para o Oceanário do arquitecto Peter Chermayeff

Fonte: Construção, Revista semestral. Ano1. nº2

Fig.21-Maqueta para o Oceanário do arquitecto Peter Chermayeff

Fonte: Construção, Revista semestral. Ano1. nº2

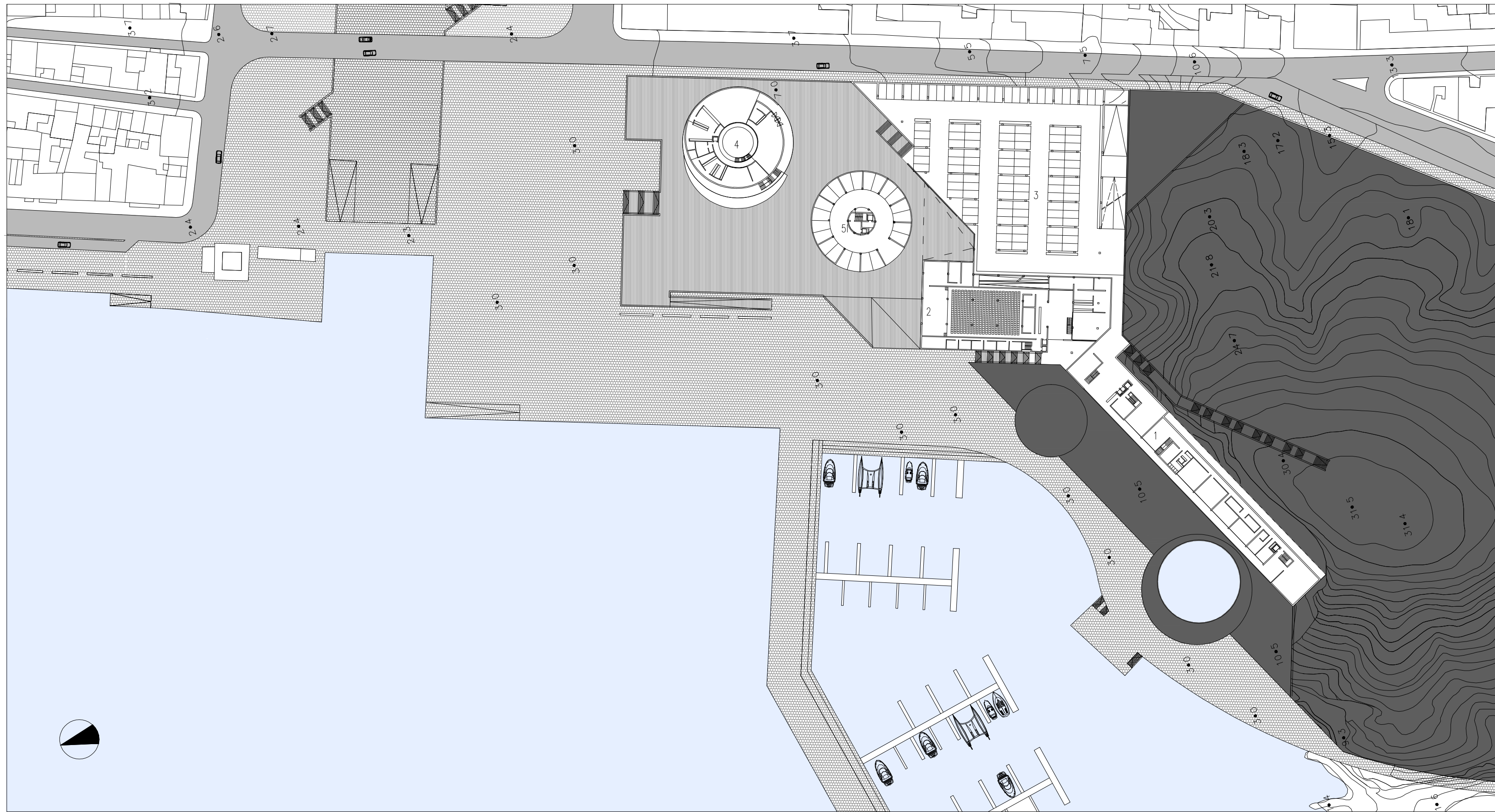
Anexos



Legenda:

- 1-Mercado
- 2-Estacionamento Mercado
- 3-Sala de espetáculos

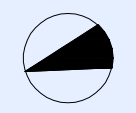
DARQ.FCT.UC Mestrado Integrado Em Arquitectura
Projecto Urbano-Marginal do Mindelo
Planta cota 03
Escala 1/1000
Anexo 9

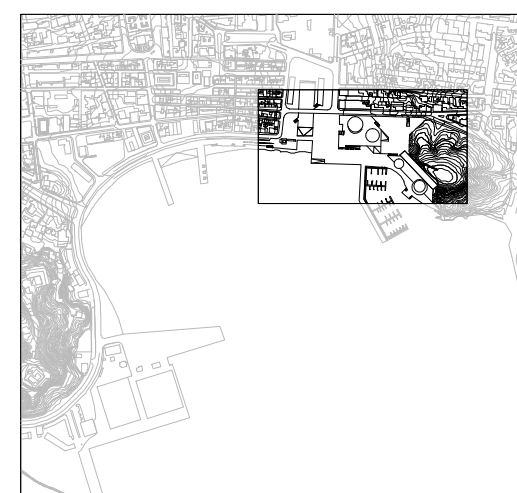
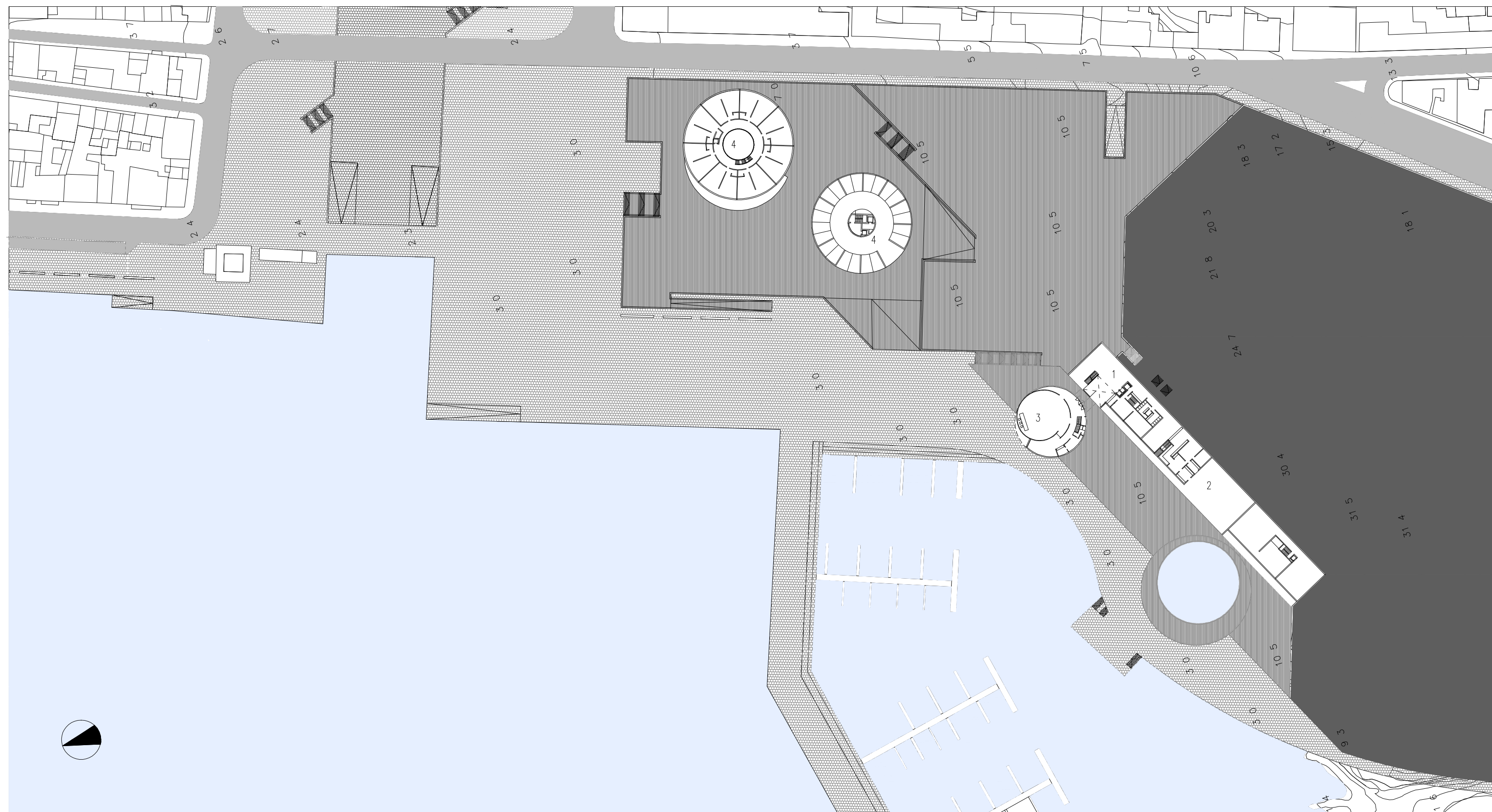


Legenda:

- 1-Área recreativa e desportiva
- 2-Sala de Espetáculos
- 3-Estacionamento Mercado
- 4-Bar Aparthotel
- 5-Aparthotel

DARQ.FCT.UC Mestrado Integrado Em Arquitectura
 Projecto Urbano-Marginal do Mindelo
 Planta cota 07
 Escala 1/1000
 Anexo 8

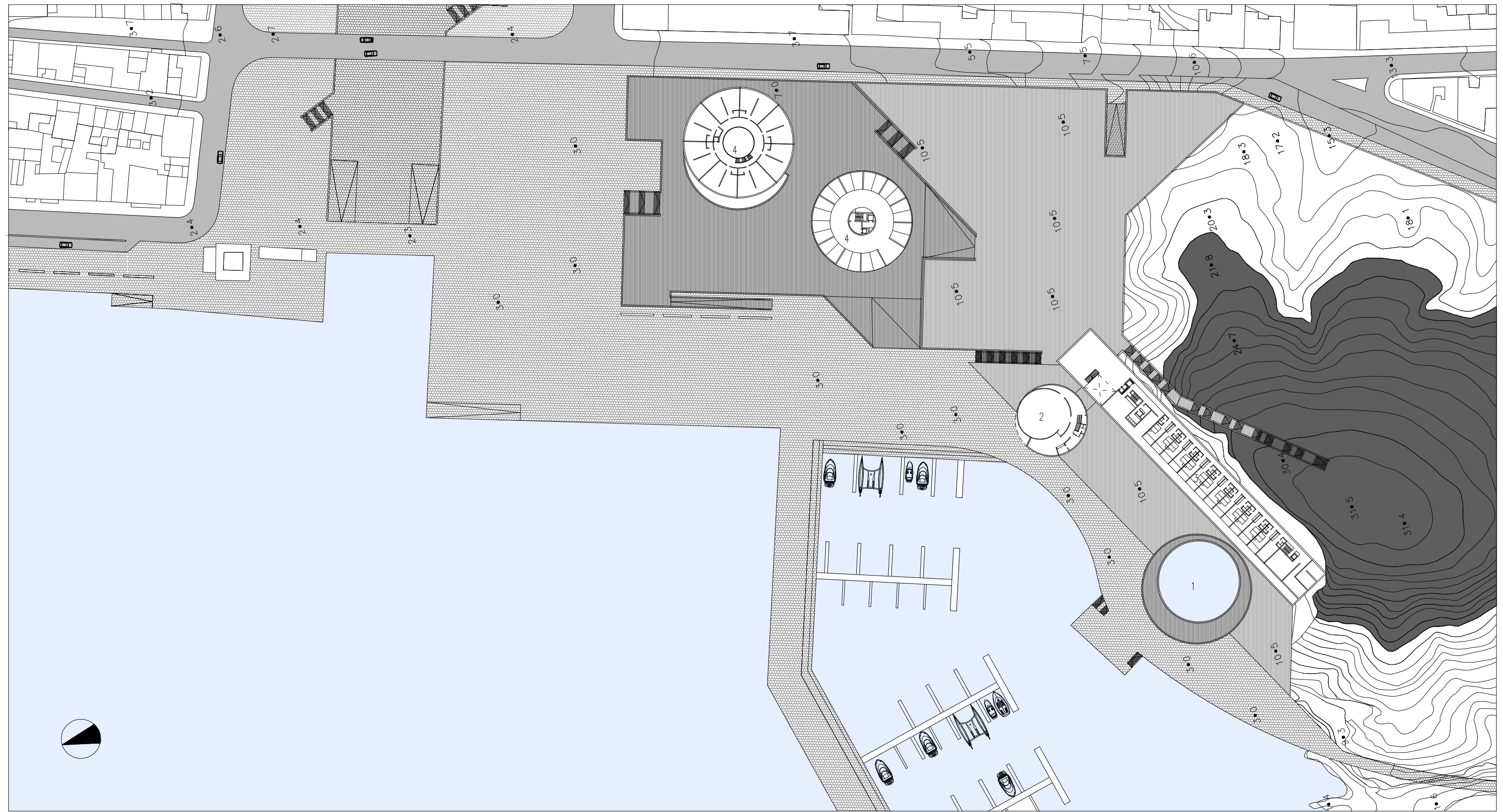




Legenda:

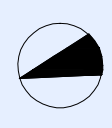
- 1-Recepção hotel
- 2-Restauração Hotel
- 3-Recepção Aparthotel
- 4-Aparthotel

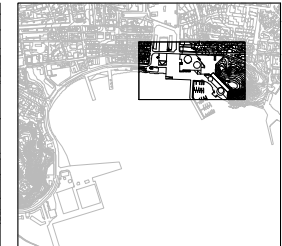
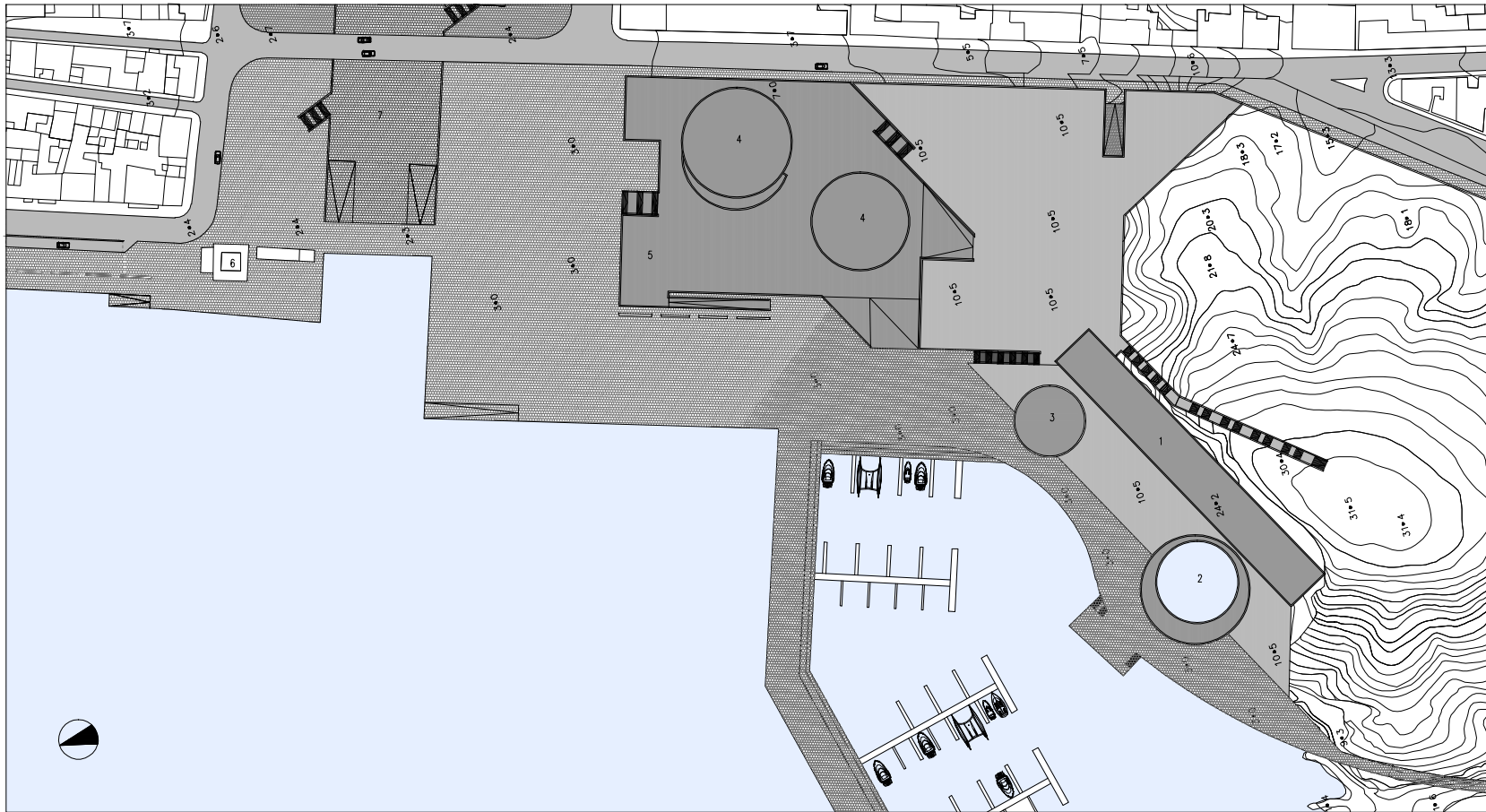
DARQ.FCT.UC Mestrado Integrado Em Arquitectura
Projecto Urbano-Marginal do Mindelo
Planta cota 11.0
Escala 1/1000
Anexo 7



- Legenda:
- 1 - Piscina
 - 2 - Aparthotel
 - 3 - Quartos Hotel
 - 4 - Quartos Aparthotel

DARQ.FCT.UC Mestrado Integrado Em Arquitectura
Projecto Urbano-Marginal do Mindelo
Planta cota 21
Escala 1/1000
Anexo 6

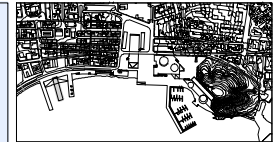




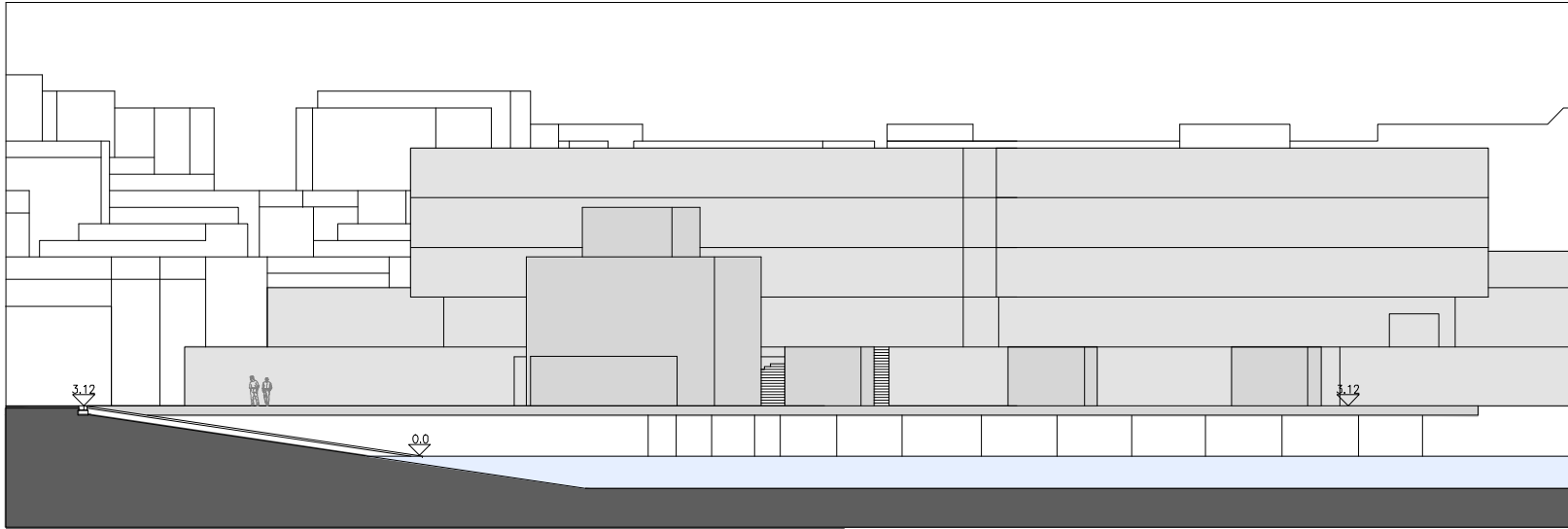
Legenda:

- 1-Hotel
- 2-Piscina
- 3-Auditório Hotel
- 4-Aparthotel
- 5-Mercado
- 6-Réplica Torre de Belém
- 7-Praga estrela

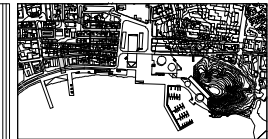
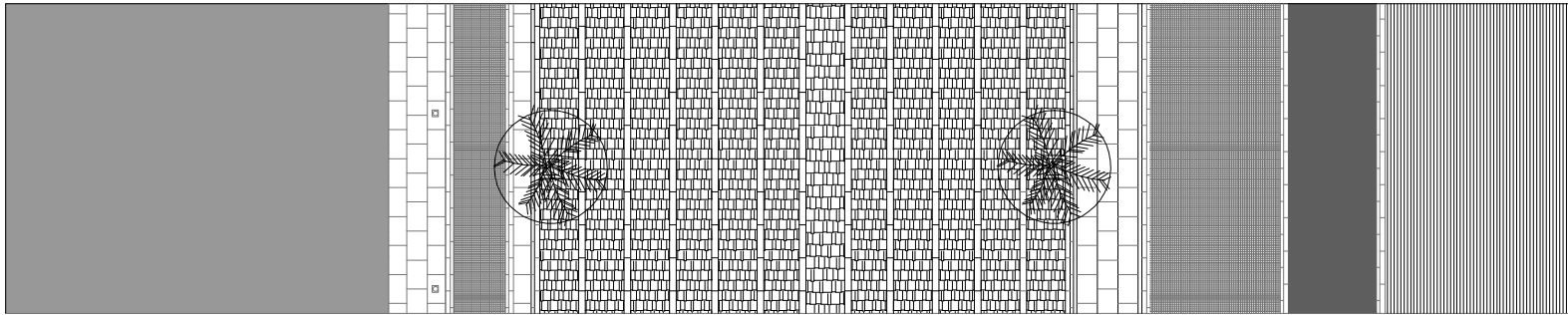
DARQ.FCT.UC Mestrado Integrado Em Arquitectura
Projecto Urbano-Marginal do Mindelo
Planta de implantação
Escala 1/1000
Anexo 5



(c)

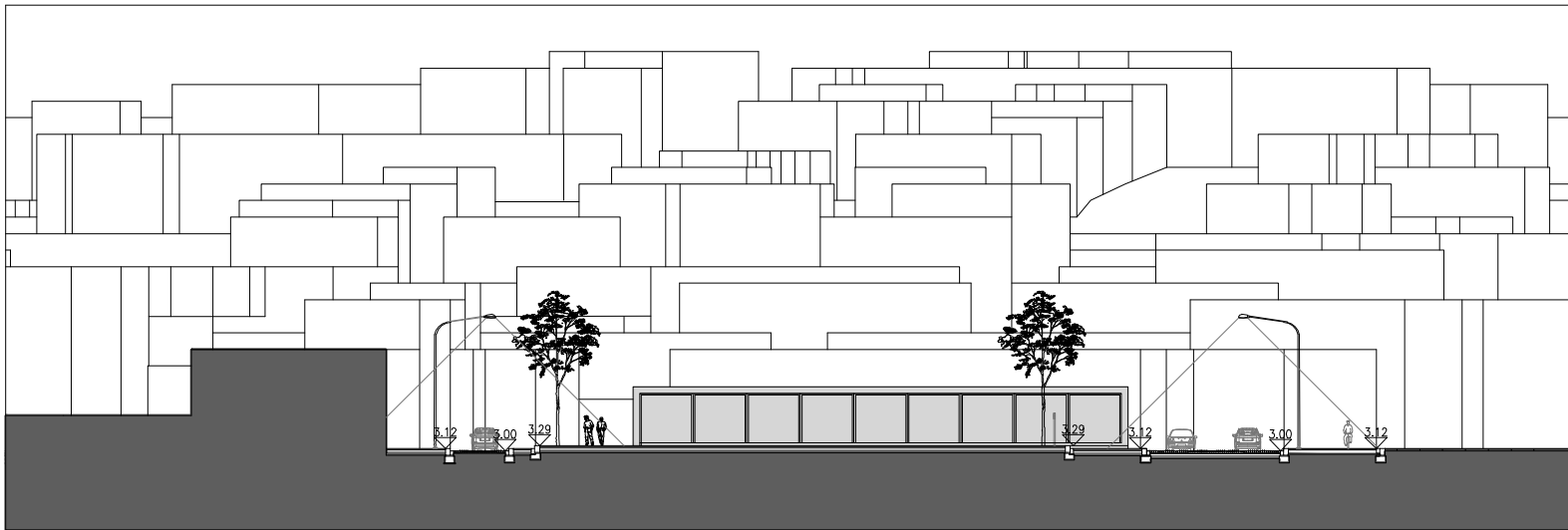


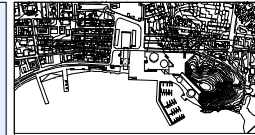
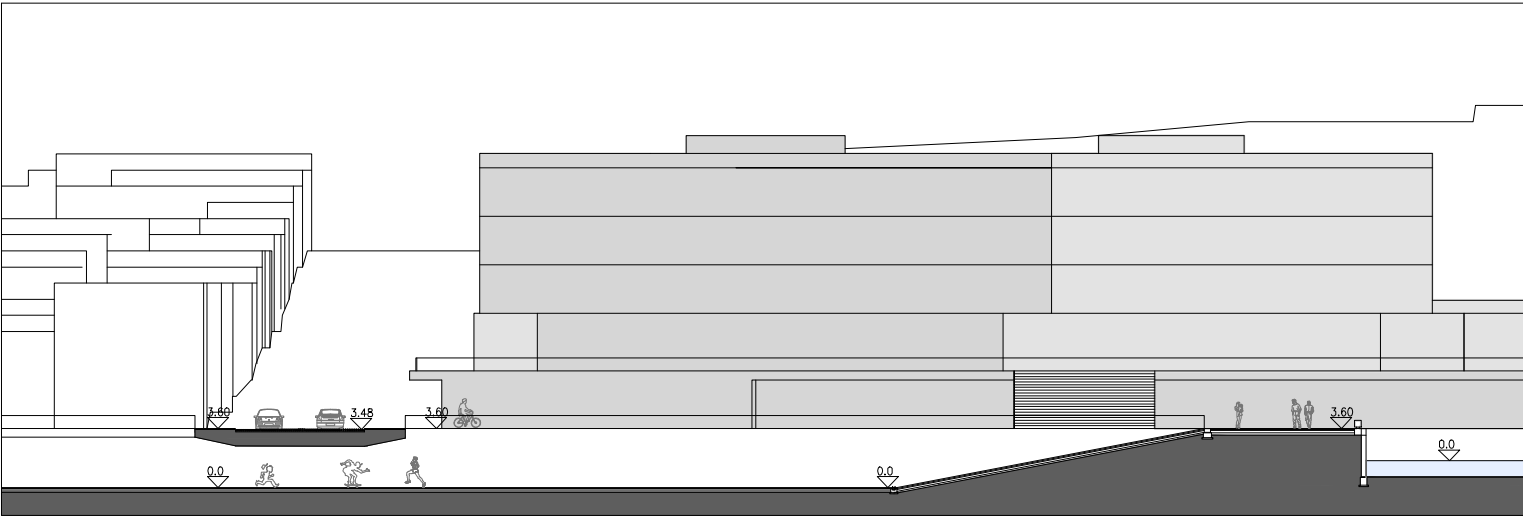
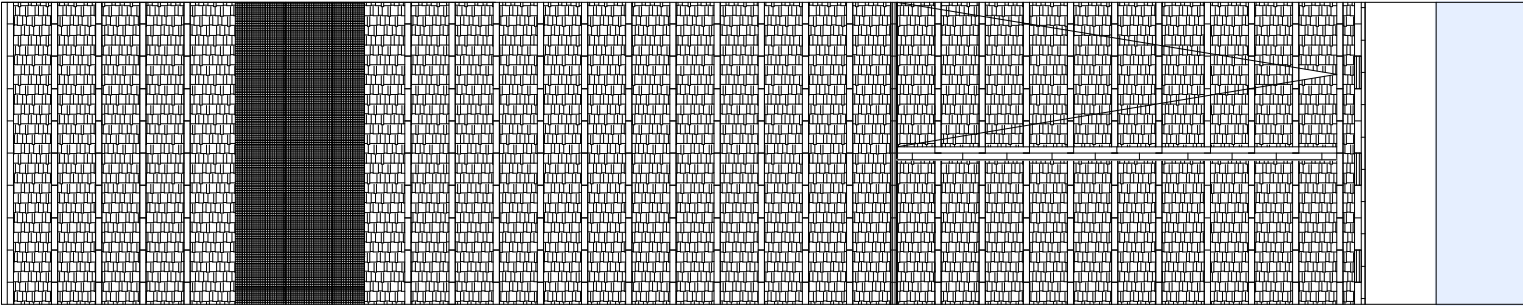
DARQ.FCT.UC Mestrado Integrado Em Arquitectura
Projecto Urbano-Marginal do Mindelo
Planta/Corte (c)
Escala 1/200
Anexo 12



(d)

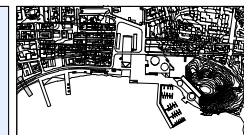
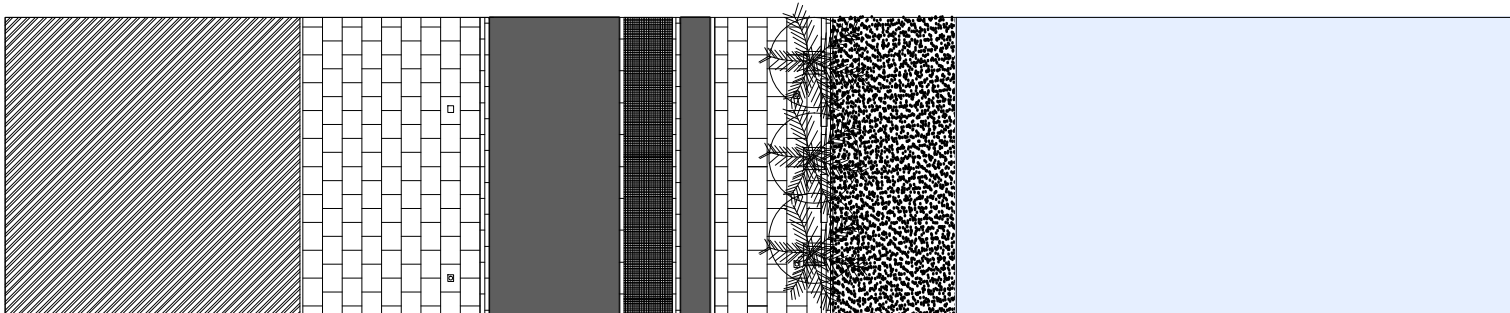
DARQ.FCT.LUC Mestrado Integrado Em Arquitectura
Projecto Urbano-Marginal do Mindelo
Planta/Corte (d)
Escala 1/200
Anexo 13



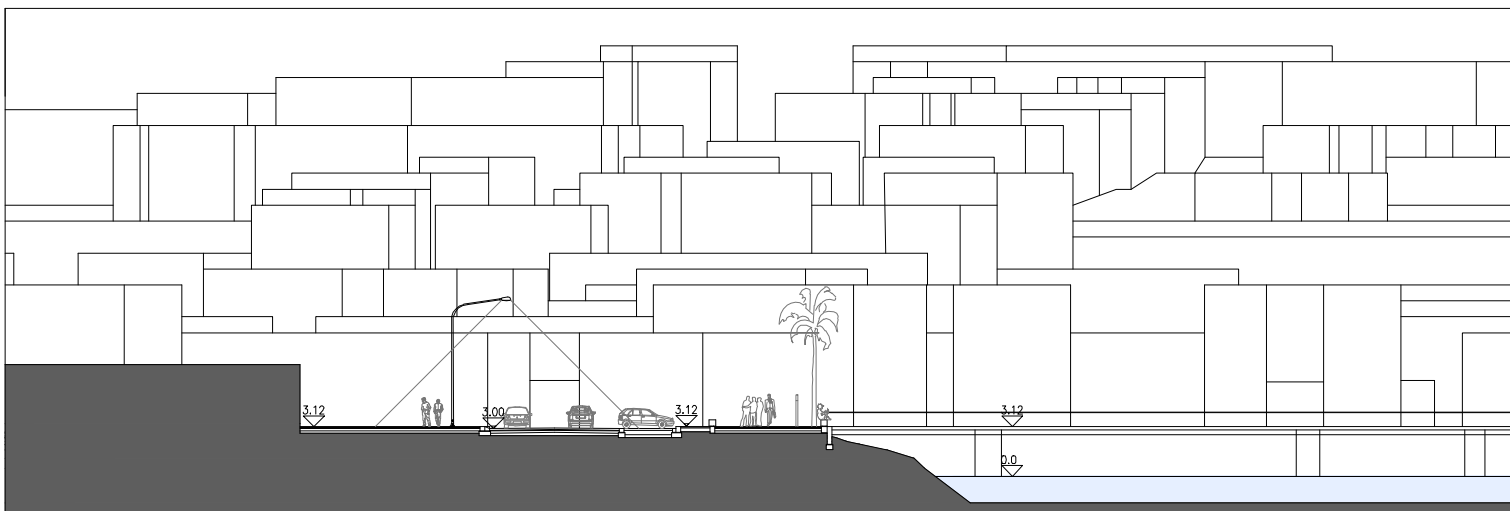


(b)

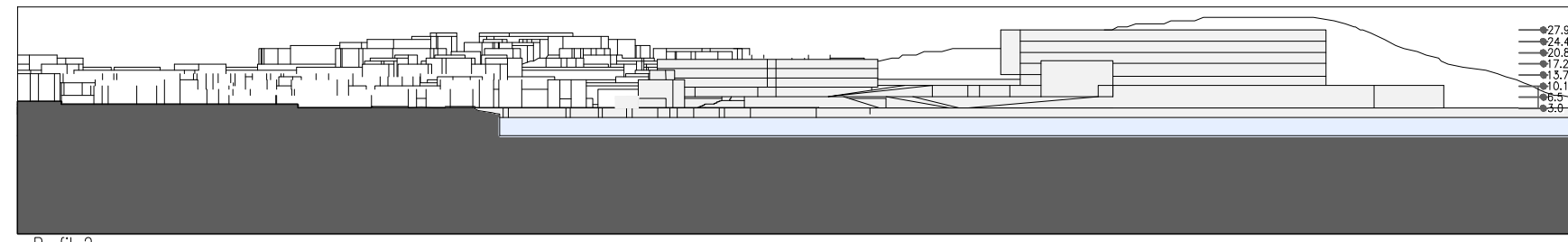
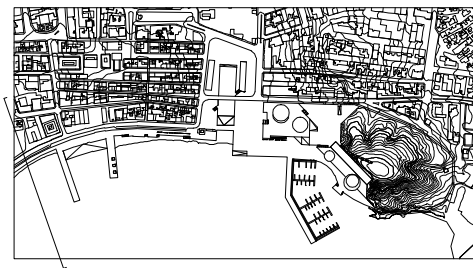
DARQ.FCT.UC Mestrado Integrado Em Arquitectura
Projecto Urbano-Marginal do Mindelo
Planta / Corte (b)
Escala 1/200
Anexo 11



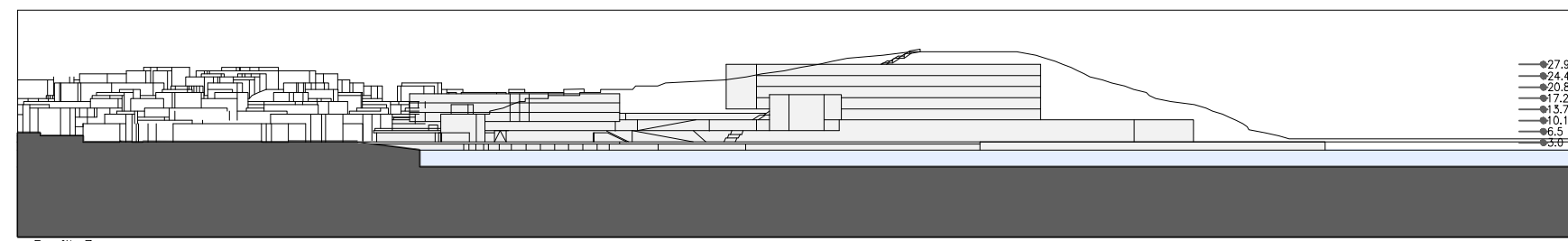
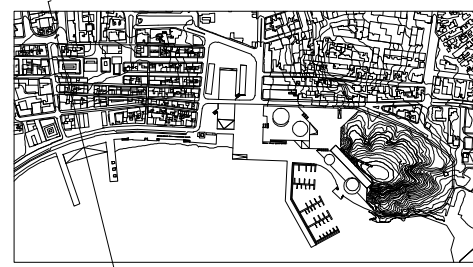
(a)



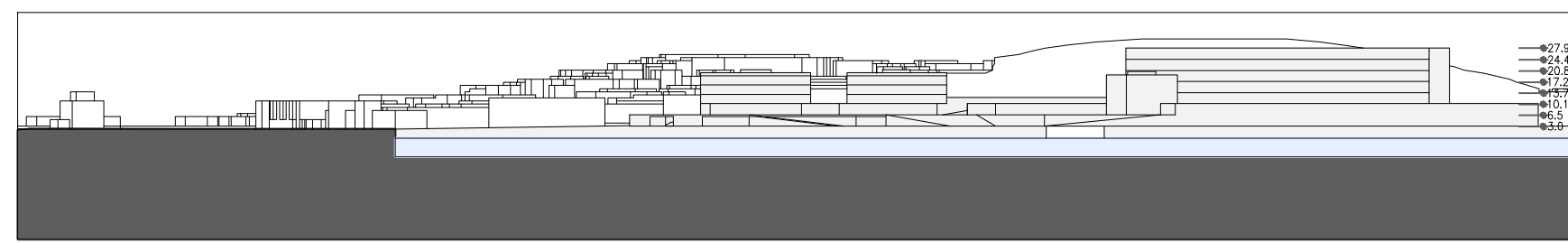
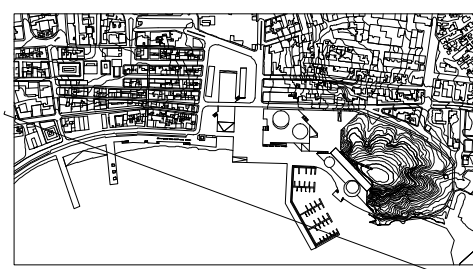
DARQ.FCT.UC Mestrado Integrado Em Arquitectura
 Projecto Urbano-Marginal do Mindelo
 Planta/Corte (a)
 Escala 1/200
 Anexo 10



Perfil 2

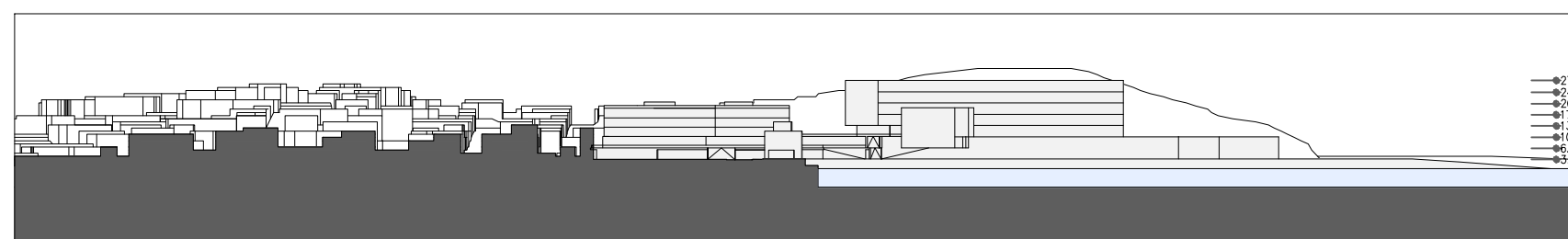
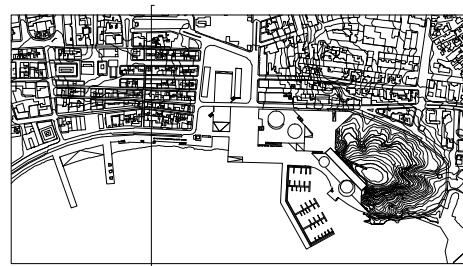


Perfil 3

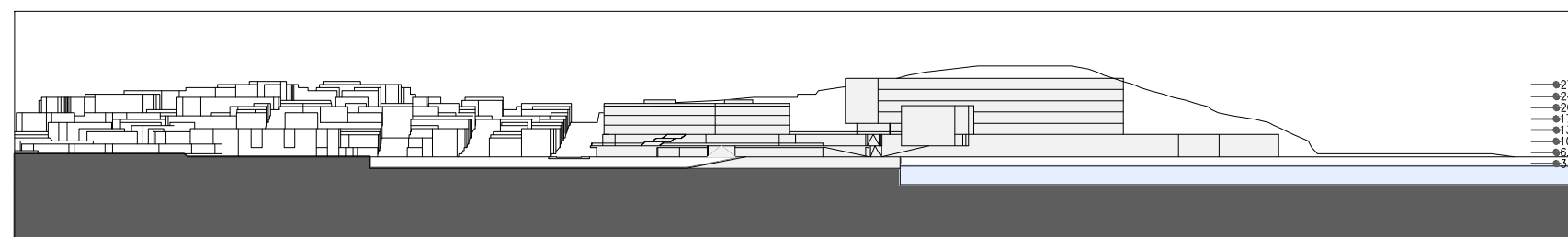
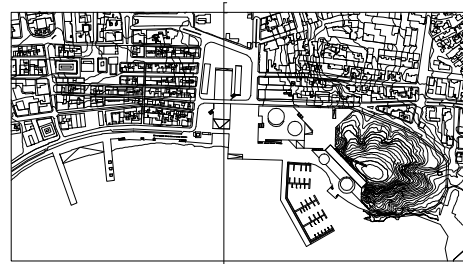


Perfil 4

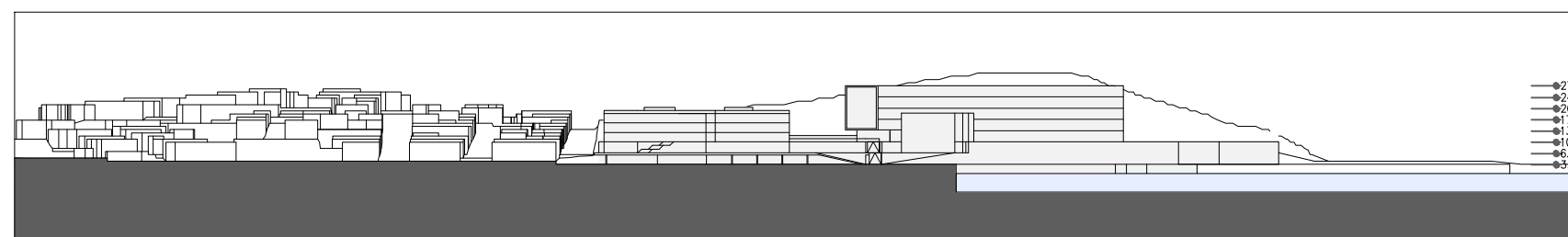
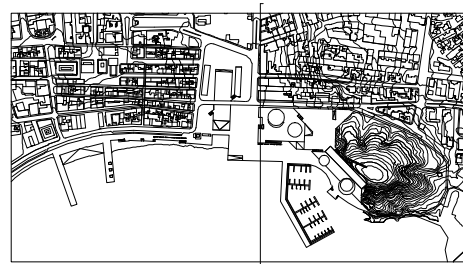
DARQ.FCT.UC Mestrado Integrado Em Arquitectura
Projecto Urbano-Marginal do Mindelo
Perfil 2, 3, 4
Escala 1/2000
Anexo 3



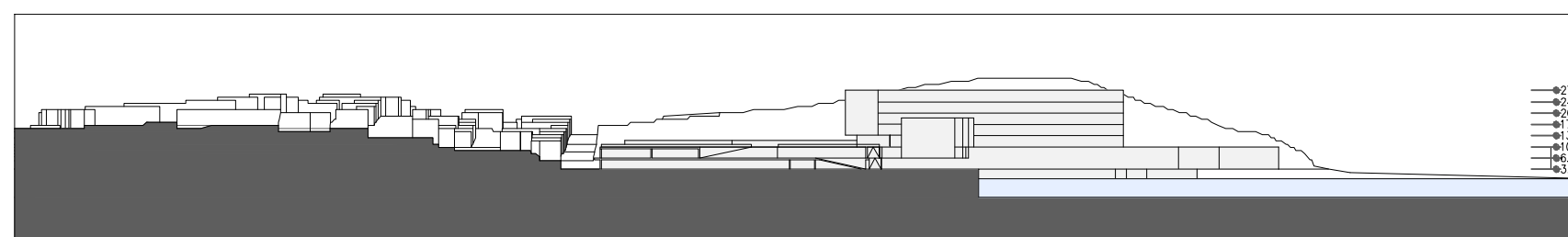
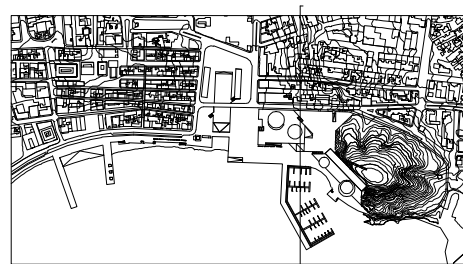
Perfil 5



Perfil 6

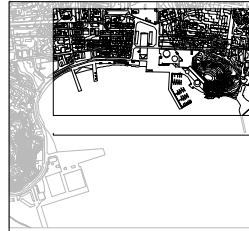
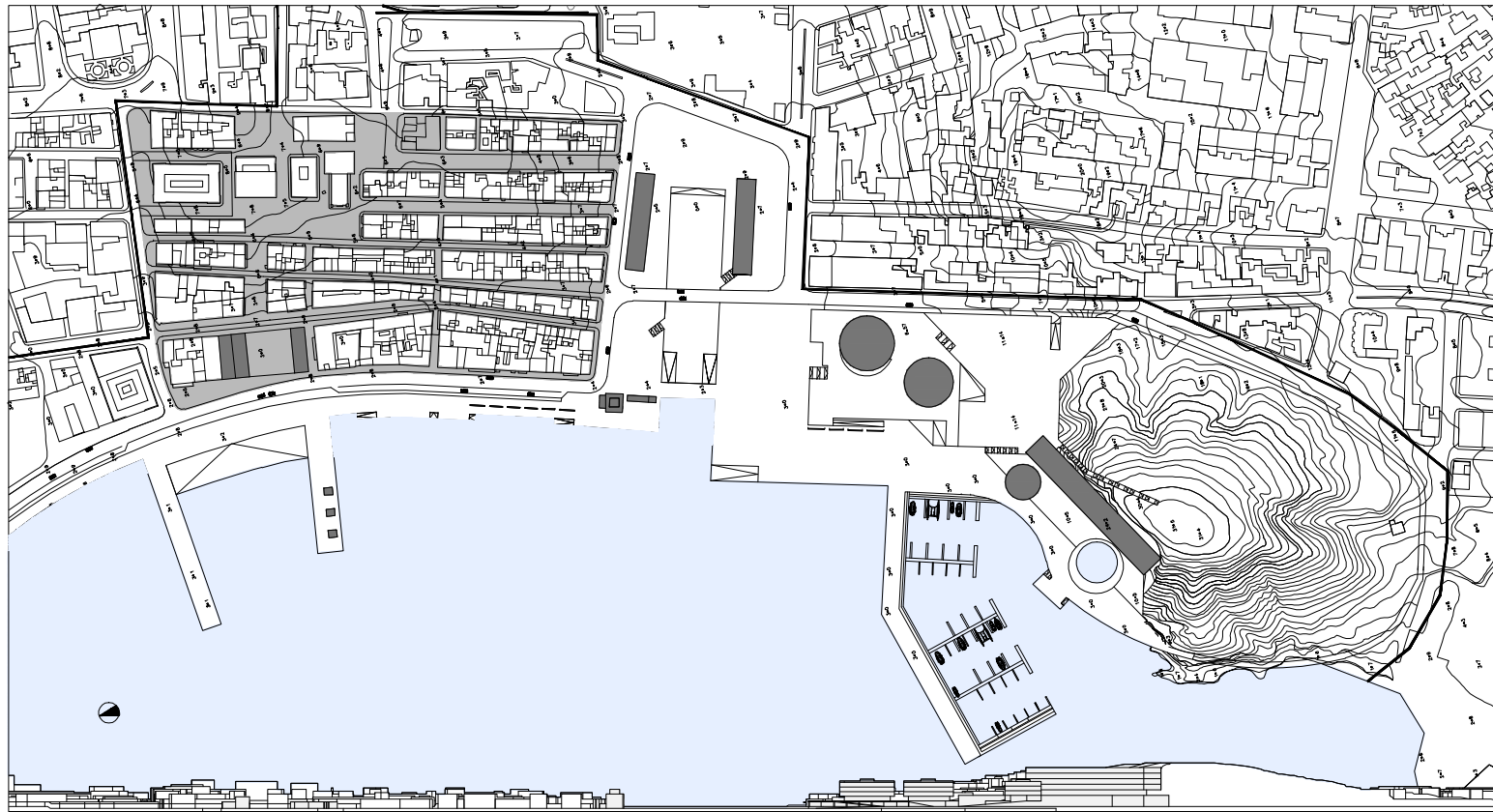


Perfil 7



Perfil 8

DARQ.FCT.UC Mestrado Integrado Em Arquitectura
Projecto Urbano-Marginal do Mindelo
Perfil 5, 6, 7, 8
Escala 1/2000
Anexo 4



Perfil 1

DAROLFCT.LUC Mestrado Integrado Em Arquitectura
Projecto Urbano-Marginal do Mindelo
Perfil 1/Planta da Intervenção
Escala 1/2000
Anexo 2