



UNIVERSIDADE DE COIMBRA

FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA

**À MARGEM DA IDENTIDADE: CONTRIBUTOS PARA A VALORIZAÇÃO DA
IDENTIDADE DE ALJUSTREL, FÁTIMA**

ESPAÇO PÚBLICO E ACESSOS

ANA CLÁUDIA PEREIRA DA SILVA

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA

SOB ORIENTAÇÃO DO PROFESSOR DOUTOR ADELINO GONÇALVES

AGOSTO DE 2015

**À MARGEM DA IDENTIDADE: CONTRIBUTOS PARA A VALORIZAÇÃO DA
IDENTIDADE DE ALJUSTREL, FÁTIMA**

ESPAÇO PÚBLICO E ACESSOS

AGRADECIMENTOS

À família pelo apoio. Ao professor Adelino Gonçalves pelo incentivo e disponibilidade em esclarecer dúvidas, apesar do pouco tempo que tinha disponível. Às Saras e à Ana pela troca de opiniões e pela amizade. E a todos os outros que direta ou indiretamente contribuíram para a concretização deste trabalho,

o meu profundo agradecimento.

A presente dissertação está elaborada segundo a Norma Portuguesa 405.

As traduções de citações foram feitas livremente por mim.

ÍNDICE

13	RESUMO ABSTRACT
17	CONSIDERAÇÕES INICIAIS
19	INTRODUÇÃO
23	PARTE I – ENQUADRAMENTO GERAL
23	<u>I.I - Contextualização histórica</u>
25	<u>I.II - Ponto de Situação</u>
25	Fátima e Aljustrel – caraterização geral
27	Implantação
29	Usos
39	<u>I.III - Evolução urbana de Fátima – Planos e projetos</u>
49	<u>I.IV – Planos Estratégicos</u>
53	<u>I.V - Análise FOFA</u>
53	Fátima
55	Aljustrel
57	<u>I.VI - Pertinência</u>
61	PARTE II – ANÁLISE FOTOGRÁFICA
69	PARTE III – CARATERIZAÇÃO DA SOCIEDADE
69	<u>III.I - Peregrinação e Turismo</u>
69	Peregrinação
73	Turismo
77	<u>III.II - Identidade</u>
77	A insustentável comodidade do presente
79	Identidades
87	<u>III.III - Ocupação</u>

87	Cidadania
89	Velocidade urbana
95	PARTE IV – MOBILIDADE
95	<u>IV.I - Rua</u>
97	Índice de Prosperidade de cidades
97	<u>IV.II - Modos de transporte suaves</u>
97	Infraestrutura pedonal e ciclável
101	Modos de transporte suaves em Fátima
105	PARTE V – PROPOSTA(S)
105	<u>V.I - Enquadramento</u>
107	Objetivos da(s) proposta(s)
109	<u>V.II – Proposta(s) de Intervenção</u>
109	Fátima e Aljustrel – Vias de acesso
113	Aljustrel - Vias estruturantes
117	Equipamento
127	Percurso
133	PARTE VI – ANEXOS
133	<u>VI.I - Enquadramento</u>
135	<u>VI.II – Peças desenhadas</u>
137	CONCLUSÃO
141	BIBLIOGRAFIA
157	FONTES DAS IMAGENS

RESUMO

À margem da identidade, a cidade é palco de constantes transformações desregradas que alteram o seu funcionamento e ameaçam a sua unidade.

Como é natural, no caso de Aljustrel, as infraestruturas e o espaço público desempenham um papel central na estruturação do esqueleto urbano. Para além de servirem a população residente, estes eixos tentam suportar a pressão turística que, após 1917, irrompeu pelo território e contribuiu direta e indiretamente para a sua indefinição espacial.

Este trabalho tem como objetivo a apresentação de propostas de intervenção, com base no estudo do espaço público e vias de acesso a Aljustrel, uma aldeia de Fátima, situada no concelho de Ourém. Como ponto de partida pretende compreender-se as dinâmicas desta aldeia rural de projeção turístico-religiosa internacional e entender como estas dinâmicas influenciam o espaço público e vice-versa.

A requalificação dos eixos que estruturam Aljustrel e das vias de acesso a esta aldeia é a ideia chave deste projeto. Neste sentido, pretende estudar-se formas de intervir no espaço público, preconizando um ritmo de crescimento mais equilibrado e sustentado, visando a transformação deste núcleo urbano ambíguo num lugar identitário, feito de pessoas para pessoas e onde o percurso é tanto ou mais importante que o destino que o serve.

ABSTRACT

On the sidelines of identity, the city is the stage for constant disorderly changes that alter its functioning and threaten its unity.

Of course, in the case of Aljustrel, infrastructure and public space play a central role in structuring the urban skeleton. In addition to serving the resident population, these axes try to support the pressures of tourism that, after 1917, burst into the territory and contributed directly and indirectly to their spatial blurring.

This paper aims to present intervention proposals, based on the study of public space and access roads to Aljustrel, a village of Fatima, located in the municipality of Ourém. As a starting point I aim to understand the dynamics of this rural village of international tourist-religious projection and understand how these dynamics influence the public space and vice versa.

The requalification of the structuring axes of Aljustrel and the access routes to this village is the key idea of this project. Therefore, I intend to study ways of intervening in public space, advocating a more balanced and sustained growth rate, in order to transform this ambiguous urban core in an identitarian place, made from people to people and where the route is as much or even more important than the destination that it leads to.

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Os locais e vias de mencionados nesta dissertação encontram-se indicados num ortofotamapa situado na parte *ANEXOS*.

Entenda-se que quando me refiro a Fátima estou a falar da cidade e, deste modo, estou a englobar a aldeia de Aljustrel e a localidade da Cova d'Iria. A Cova d'Iria é a localidade onde se situa o Santuário de Fátima. Aljustrel é a aldeia onde se situam as casas dos Pastorinhos.

As Estradas Nacionais 356 e 357 de acesso a Fátima são também percorridas para aceder a Aljustrel e à Cova d'Iria. Por simplificação vou referir-me a estas como vias de acesso a Fátima, englobando todas as localidades de Fátima.

INTRODUÇÃO

A *rua* é a protagonista na história que é a *cidade*, e Le Corbusier declarou a sua morte. Em Aljustrel, os seus habitantes não só declararam a sua morte, como a mataram. Apesar de ser um organismo gerador de urbanidade, a rua não é respeitada na sua plenitude, uma vez que a mobilidade rodoviária se sobrepõe aos seus outros usos e faz da rua meramente um elo de ligação entre dois pontos.

Este trabalho tem como caso de estudo as vias de acesso a Fátima e uma aldeia – Aljustrel – de características rurais, mas com projeção internacional, devido a ter sido palco das Aparições de Fátima de 1917. Para poder falar de Aljustrel é necessário falar de Fátima, já que o seu desenvolvimento urbano está inteiramente ligado à evolução da cidade de Fátima.

Fátima, *Altar do Mundo*, é conhecida não só pela sua identidade religiosa mas também por apresentar um espaço urbano degradado, protagonizado pelo comércio em excesso. Isto deve-se ao rápido crescimento após as aparições de 1917 e à ausência de planos que contivessem esta situação.

A afluência turística ao local gerou um grande índice de concentração territorial de empreendimentos comerciais e desequilibrou a relação entre oferta e procura, transformando a cidade num local mais financeiro do que social e identitário. A partir de uma visão global é possível reconhecer uma exploração excessiva dos recursos que causa o desinteresse da população visitante, assim como uma disrupção da sociedade com o local, “*cuja identidade é flutuante, não encontrando estabilidade por aquilo que é mas sim pelo que deixou de ser ou ainda não é*” (DOMINGUES, 2009;13).

INTRODUÇÃO

Inicialmente o comércio era benéfico para o crescimento económico e afirmação da cidade de Fátima mas, atualmente, apresenta um carácter destrutivo que se impõe sobre a dimensão religiosa e se propaga para a via pública. São comuns as queixas dos peregrinos relativamente ao excesso de tráfego rodoviário em Aljustrel, nomeadamente autocarros, assim como a falta de bancos e áreas de descanso necessárias, visto que os peregrinos percorrem grandes distâncias a pé.

As infraestruturas viárias de Aljustrel são incapazes de suportar a afluência de visitantes na ordem dos (dois) milhões, quer a nível pedonal, quer a nível rodoviário. Esta aldeia é atravessada por vias asfaltadas e com passeios reduzidos, contribuindo para a velocidade exagerada do automóvel e reiterando a existência destes eixos apenas como local de passagem; como algo descartável. Neste contexto o verde agrícola e o ambiente de peregrinação perdem importância. Deste modo, o asfalto e, por associação, o automóvel, ganham bastante impacto.

Esta dissertação, de ordem teórico-prática, consiste na explanação e contextualização do caso de estudo: *Aljustrel e vias de acesso a Fátima* e na consequente criação de uma visão estratégica geral, com vista à melhoria do espaço público. Para a realização deste trabalho foram tidas várias reuniões com a Câmara Municipal de Ourém e a Sociedade de Reabilitação Urbana de Fátima, que desde sempre se mostraram disponíveis para o esclarecimento de dúvidas, recomendações de bibliografia e para a cedência de documentos fundamentais que serviram de base para a execução deste trabalho.

Encontra-se organizado em seis partes: a primeira parte, que trata do desenvolvimento urbano da cidade de Fátima; a segunda parte onde se faz uma análise fotográfica do caso de estudo; a terceira parte, onde se explana a caracterização geral da cidade de Fátima e de Aljustrel; a quarta parte, que trata de questões associadas à mobilidade; a quinta parte, onde é apresentada uma visão estratégica geral constituída por propostas visando a valorização da identidade de Aljustrel e suas vias de acesso; e a sexta parte onde estão as peças desenhadas respeitantes às propostas.

Em traços largos, parte-se das palavras que três crianças disseram há quase um século atrás, que proporcionaram a transformação de uma zona rural agro-pastoril típica do Ribatejo numa das mais visitadas a nível nacional, para a apresentação de uma visão consolidada de um espaço digno de ser visitado pelos milhões de visitantes que aí se deslocam.



Fig. 1 – Os três Pastorinhos de Fátima



Fig. 2 – “Milagre do Sol”, 13 de Outubro de 1917

PARTE I: ENQUADRAMENTO GERAL

I.1 - CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

A 13 de Maio de 1917, na Cova da Iria (em Fátima), três crianças tomavam conta de um rebanho. Estas crianças eram Jacinta e Francisco Marto, dois irmãos e a sua prima Lúcia de Jesus. Estas crianças, oriundas de Aljustrel, enquanto brincavam no local que agora corresponde à Basílica de Fátima, viram um clarão aparecer no céu seguido de um segundo que iluminou uma azinheira (onde se situa hoje a Capelinha das Aparições) e onde apareceu uma senhora com um terço nas mãos.

A senhora disse aos *três pastorinhos* que deveriam rezar e pediu-lhes que voltassem àquele local nos próximos cinco meses. E assim foi, as aparições de N.Sr.^a voltaram a acontecer nos dias 13 de Junho, Julho, Setembro e Outubro. A aparição de Agosto foi a dia 19, na zona dos Valinhos, pois no dia 13 os pastorinhos tinham sido levados para Vila nova de Ourém, pelo Administrador do Concelho para serem interrogados.

13 de Outubro é a data da última aparição, também conhecida como *o milagre do sol*. Nesta aparição, que contou com a presença de 70 mil pessoas, foi possível ver o sol girar sobre si mesmo, sendo visível até nas povoações vizinhas.

Anos mais tarde foram dadas a conhecer, pela Irmã Lúcia, mais três aparições de um anjo anteriores às da N.sr.^a, mas estas situadas na zona dos Valinhos e Aljustrel. Estas ocorreram entre abril e outubro de 1916, duas tiveram lugar na Loca do



Fig. 3 – Multidão no Santuário de Fátima para as celebrações aniversárias



Fig. 4 – Capelinha das aparições, construída em 1919

Cabeço (Valinhos) e a terceira ocorreu no poço junto à casa de Lúcia (Aljustrel), atualmente conhecido como o Poço do Arneiro.

Esta história começou por atrair atenções a nível nacional, mas rapidamente se alastrou a outros países e atualmente regista-se uma afluência internacional com forte presença, especialmente na altura das celebrações aniversárias; e, de três crianças devotas passou-se a milhões de pessoas de todo o mundo.

I.II - PONTO DE SITUAÇÃO

I.II.I - Fátima e Aljustrel – Caracterização geral

Da aldeia de Aljustrel eram os videntes que vieram a dar a conhecer a sua história e, deste modo, iniciaram o fenómeno que viria a ser conhecido internacionalmente. Para falar de Aljustrel é necessário falar da cidade de Fátima, pois o seu desenvolvimento urbano está interligado.

Fátima, uma localidade situada na região centro de Portugal, registou um crescimento exponencial do espaço urbanizado a partir de 1917, imediatamente após as aparições da N. Sr.^a de Fátima e do Anjo ocorridos no local. Estes acontecimentos alcançaram uma tal projeção internacional que veio a alterar completamente a identidade local e a vivência da população residente nesta localidade.

A *Capela das Aparições*, construída em 1919¹ pela população de Fátima constitui uma das primeiras realidades urbanísticas no local que viria centralizar um rápido processo de urbanização. A enorme afluência de peregrinos ao local tornou necessária a construção de inúmeros imóveis, como hotéis e edifícios de apoio ao peregrino. As primeiras construções situavam-se em torno do *Santuário de Fátima* e vieram a dar origem ao lugar denominado Cova d'Iria, que seria o ponto central da vivência espiritual do local.

Vinte anos depois estabeleceram-se outros pontos de interesse, integrados nas áreas de Aljustrel e Valinhos. Estes locais: a Loca do Cabeço e o Poço do Arneiro, devido à sua história foram agrupados ao *Santuário de Fátima*. Mais tarde, as casas

¹ SANTUÁRIO DE FÁTIMA – *Expansão Urbanística de Fátima*, p. 30



Figs. 5 e 6 – Loca do Cabeço, Valinhos (à esquerda) Poço do Arneiro, Aljustrel (à direita)



Fig. 7 – Casa da Jacinta e do Francisco, Aljustrel



Fig. 8 – Casa da Lúcia, Aljustrel

dos videntes (IIP)², a igreja paroquial de Fátima e o caminho que os Pastorinhos seguiam de Aljustrel até à Cova da Iria adquiriram uma particular importância, passando a registar muita afluência por parte dos peregrinos.

O Santuário é o ponto central de Fátima. Marcou o início da expansão urbanística, sendo notável a sua influência na própria cidade como nos lugares vizinhos. De todas as localidades pertencentes ao aglomerado de Fátima, a Cova d'Iria e Aljustrel são os locais que registam a maior afluência de visitantes.

Apesar de ser uma cidade multidimensional, Fátima apresenta uma identidade sobretudo de carácter religioso. Ainda que constitua uma área de 71.29 km² e englobe 30 localidades, Fátima é maioritariamente visitada em dois pontos: Santuário de Fátima e Aljustrel, com uma distância de 2 km entre estes. O Santuário é a principal atração seguido da Loca do Cabeço, o Poço do Arneiro, as casas dos videntes (classificados como imóvel de interesse público), a via-sacra e o Calvário Húngaro. Os locais de atração secundários são: a igreja paroquial de Fátima e a casa paroquial.

A vertente religiosa representa um grande peso no contexto socioeconómico assim como, no âmbito cultural desta cidade. O setor terciário engloba a maior parte das atividades económicas locais e emprega a maior parte da população trabalhadora de Fátima e lugares vizinhos. A indústria tem também uma presença local, vindo grande parte dos produtos por esta produzidos a ser utilizados com finalidades religiosas. A agropecuária que se registava como sendo a principal atividade laboral antes de 1917, agora tem uma expressão diminuta, quase escassa.

I.II.II - Implantação

Fátima situa-se numa localização geográfica privilegiada na zona centro, com ligação com outras zonas de interesse cultural como a Batalha, Ourém, Leiria, Porto de Mós e Tomar. De um ponto de vista natural é também importante fazer referência à proximidade da faixa litoral, especialmente às praias da Nazaré, S. Martinho e S. Pedro de Muel e ao pinhal de Leiria.

Para além da conotação religiosa associada a Fátima, esta cidade é também uma zona com um distinto património natural. A zona geológica em que está inserida

² Pelo Decreto-Lei nº 44075 de 5 de Dezembro de 1961, as casas dos videntes foram classificadas como *imóveis de interesse público*.



Fig. 9 – Estabelecimento comercial, Aljustrel



Fig. 10 – Estabelecimento comercial, Cova d'Iria

a cidade de Fátima, situada nas imediações da Serra d'Aire e Candeeiros, faz parte de um maciço calcário que dota a região de paisagens bastante características. Esta formação geológica apresenta cenários de grande beleza paisagística com formações típicas de relevos cárnicos como grutas, lapiaz, algares e polje.

Outro elemento de grande presença nesta área é a *terra rossa* resultante da erosão das rochas calcárias. Visto que esta é uma área serrana relativamente seca, a consistência argilosa desta terra permite a vegetação abundante fazendo recurso a pouca água. As zonas verdes são constituídas por zonas florestais e agrícolas, com uma flora predominante de espécies como a oliveira, a azinheira, o pinheiro, o carvalho, o sobreiro, o eucalipto e o alecrim.

I.II.III - Usos

Fátima

O Santuário é o principal motor económico de Fátima, o que se traduz na forte presença do setor comercial nesta cidade. Os estabelecimentos de comércio de artigos religiosos ramificam-se por todo o tecido urbano e estão presentes junto aos principais locais de peregrinação.

Após a visita a Fátima, os peregrinos sentem necessidade de levar recordações do local, quer para si, quer para amigos. Isto gera um grande poder de procura a que os comerciantes locais respondem com a abertura de mais locais de venda. De início, os artigos encontrados em lojas eram de carácter religioso e, com o passar do tempo e o desenvolvimento desta atividade, este setor alargou e passou a oferecer também objetos laicos.

Os peregrinos acabam sempre por responder à oferta por parte dos estabelecimentos que continuam a expandir e a abranger novas categorias de comércio. Estas questões levam a um ciclo vicioso em que o comércio se entranha no tecido urbano e cria uma vivência paralela contrastante a um ambiente de peregrinação. Neste sentido, os visitantes acabam por inconscientemente contribuir para a deterioração do local, o que por si só é um comportamento contraditório, visto que, quer visitantes, quer habitantes revelam um certo descontentamento com o ordenamento territorial.

O comércio desenvolve-se principalmente nas vias de acesso ao Santuário, especialmente nas ruas Jacinta Marto e Francisco Marto, ao longo da Av. D. José

Alves Correia da Silva (esta de carácter menos religioso) e na aldeia de Aljustrel. Nas décadas de 50 e 60 foram criadas as duas pracetas junto ao Santuário, justamente como medida de controlar a propagação do comércio³, agregando-o num só local e desta forma permitir o desenvolvimento de outros usos na mesma área, assim como um visual mais controlado. Apesar das pracetas contribuírem para um espaço mais bem relacionado com a envolvente acabou por não impedir a expansão do setor comercial.

Os serviços, em semelhança ao comércio localizam-se também nas ruas Jacinta Marto e Francisco Marto, na Av. D. José Correia Alves da Silva, na EN 357 e nos arranques das vias junto às duas rotundas norte e sul de Fátima.

A par do comércio expande-se também a hotelaria a um ritmo bastante acelerado. Desde os anos 70 que se observa esta rápida expansão das unidades hoteleiras. Entre 1987 e 1997 regista-se um aumento de 80% em estabelecimentos hoteleiros e unidades semelhantes.

A hotelaria desenvolve-se segundo duas tipologias diferenciadas. Uma é administrada por leigos, traduzindo-se em hotéis e pousadas, e outra é gerida por congregações religiosas que recebem pessoas em residências pertencentes às ordens clericais respetivas. A maioria dos estabelecimentos estão adaptados para receber para além de simples estadias, visitantes que pretendam ingressar em retiros, cursos, workshops e outras atividades do âmbito pastoral que estejam disponíveis.

A par de um sentido fortemente religioso, Fátima desenvolve-se também como uma zona de interesse laico que atrai muitos jovens dos locais vizinhos, principalmente à noite e aos fins de semana, pois relativamente à envolvente, Fátima apresenta uma maior quantidade e variedade de estabelecimentos de convívio. Para além do grande enfoque na exploração religiosa do local é necessário também ter em conta as necessidades deste estrato social, de modo a proporcionar uma maior inclusão na sua comunidade.

Aljustrel

A aldeia de Aljustrel é dominada pela forte presença do comércio, e encontra-se junto à zona dos Valinhos. Este é um dos locais principais de reflexão e o mais

³ SANTUÁRIO DE FÁTIMA – *Expansão Urbanística de Fátima*, p. 30



Fig. 11 – Tipologia típica de Aljustrel – no piso térreo desenvolve-se um estabelecimento comercial e no 1º piso a habitação unifamiliar



Fig. 12 – As 5 principais rotas utilizadas pelos peregrinos que se deslocam a Fátima

visitado a seguir ao Santuário, é caracterizado pelo seu isolamento relativamente à envolvente urbana.

Aljustrel é formada por uma rede viária secundária e apresenta edifícios de dois pisos e moradias com logradouro junto à via pública. Esta localidade de cariz habitacional a pouco e pouco foi sendo alterada pela presença constante do *peregrino* que por sua vez incentivou o desenvolvimento do comércio local. Esta localidade, que anteriormente a 1917 apresentava uma tipologia maioritariamente habitacional e vivia da agricultura e pastorícia, é atualmente um forte polo comercial de artigos religiosos e laicos. Evidencia-se uma readaptação funcional da tipologia de habitação unifamiliar. O que antes era uma vivenda com garagem e jardim é agora uma vivenda cuja garagem/piso térreo foi adaptada para albergar comércio prolongando-se exteriormente e passando a ocupar o anterior espaço de logradouro.

Todos os caminhos vão dar a Fátima

Fátima é um dos destinos mais visitados do mundo católico, não só por peregrinos mas também por visitantes sem afiliação religiosa, que visitam por curiosidade em conhecer a sua história. Todos os anos visitantes deslocam-se a Fátima a pé, de carro, de autocarro e de comboio, apesar de o número variar este coloca-se geralmente na categoria dos milhões.

São milhares as pessoas que se deslocam a Fátima seguindo os *Caminhos de Fátima*, uma rede de caminhos que associa várias rotas indicando o caminho até Fátima com sinalização por todo o país. Estas rotas são 5 e indicam o caminho até Fátima partindo de Aveiro, Bragança, Castelo Branco, Lisboa, e Viana do Castelo. Uma rede bastante utilizada pelos peregrinos que já gerou aplicações de telemóvel e livros, com todas as informações necessárias aos peregrinos. Estas rotas especialmente as que levam à zona norte do país fazem ligação a Santiago de Compostela.

Os dias de grande afluência a Fátima mobilizam uma grande quantidade de forças policiais, bombeiros, médicos e enfermeiros da Cruz Vermelha, quer em Fátima, quer em pontos de apoio dispersos ao longo dos caminhos utilizados pelos peregrinos. Não é sabida a totalidade de peregrinos que se deslocam a pé; há algumas informações pontuais, como as contagens feitas em Pombal que, segundo o

Plano Geral de Urbanização de Fátima de 1995, rondam os valores entre 3 mil e 30 mil peregrinos⁴ a pé, ao ano.

Existe um interesse geral por parte das entidades municipais em adaptar os caminhos às necessidades dos caminhantes. A Câmara Municipal de Leiria acaba de aprovar um novo caminho inserido no âmbito do movimento *Caminhos de Fátima*. Este novo trajeto de 25 km apresenta-se como alternativa ao atual caminho que liga Leiria a Fátima, constituindo-se numa rota mais segura para trânsito de peões.

Dias Especiais

As peregrinações aniversárias são os dias mais visitados e registam maior afluência se calharem a um domingo ou feriado. Os dias que registam um maior número de visitantes são os dias 13 entre maio e setembro, (sendo o 13 de Maio o dia de maior importância) e também o dia 10 de junho (peregrinação das crianças). Em 2013 verificou-se cerca de 570 mil⁵ pessoas no Santuário, 300 mil no dia 12 de maio (domingo) e 270 mil no dia 13 de maio. Apesar de o dia 13 de maio ser o mais importante, registou menor número de visitantes devido a calhar a uma segunda-feira. Para além destes dias são também bastante comuns as vindas a Fátima para participar em eventos como congressos, workshops e retiros, organizados pelo Santuário, pelas autoridades administrativas ou associações empresariais locais.

Os períodos que registam mais visitantes são, por ordem decrescente: maio, agosto, outubro, julho, setembro e junho. Fátima é visitada especialmente ao fim de semana, notando-se uma especial afluência durante os fins de semana desde a Páscoa até fim de outubro.

A população flutuante regista grandes diferenças em termos de afluência, registando-se a maior quantidade de visitantes no período de verão e estimando-se cerca de 500 mil⁶ pessoas para a peregrinação de maio, 300 mil para a de agosto e 200 mil para a de outubro.

Em 1965, com a presença do papa Paulo VI em Fátima, calcula-se que cerca de 1,5 milhão de peregrinos estiveram na cidade. Em 1967 (cinquentenário das aparições) com a presença do Papa Paulo VI a 13 de maio, Fátima acolheu cerca

⁴ CÂMARA MUNICIPAL DE OURÉM – *Relatório do Plano de Urbanização de Fátima*, p. 33

⁵ JORNAL DE NOTÍCIAS – *Mais de meio milhão de pessoas no Santuário de Fátima em dois dias*

⁶ SANTUÁRIO DE FÁTIMA – *Expansão Urbanística de Fátima*, p. 120



Fig. 13 – Parque de estacionamento junto ao Santuário de Fátima - autocarros



Fig. 14 – Parque de estacionamento junto ao Santuário de Fátima – v. ligeiros

de 3 milhões de visitantes e estimou-se um movimento de veículos de mais de 70mil⁷ carros nos dias de 11 a 13 desse mês.

Outro método de transporte bastante utilizado é o autocarro, em 2005 foram contados cerca de 18.709⁸ autocarros nos parques da cidade e se se partir do pressuposto que estão praticamente cheios, pode assumir-se que cerca 1 milhão de pessoas chegam a Fátima utilizando este meio de transporte.

Alguns peregrinos optam por viajar de comboio, embora este não seja o método mais viável, pois a estação de Fátima situa-se numa localidade a cerca de 25km de Fátima. Os peregrinos que assim se deslocam, sem saberem, terão de arranjar um segundo método de transporte para chegar a Fátima. Numa entrevista ao jornal *Região de Leiria*⁹, um taxista que trabalha há 29 anos na Praça Chão de Maçãs (junto à estação) refere ser constantemente abordado por pessoas confusas relativamente à localização desta estação e então procede a desfazer o equívoco e a transportar as pessoas até Fátima.

Esta situação levou a que Associação Empresarial Ourém-Fátima (ACISO) em 2012 pedisse à CP que retirasse a designação “Fátima” à estação de comboios devido aos inconvenientes que causam aos viajantes assim como pelo acréscimo de despesas de transporte.

Uma estação mais próxima de Fátima viria a contribuir para um transporte mais eficaz de visitantes, como é o que se verifica em outros centros de peregrinação como Santiago de Compostela, Lourdes e Vaticano.

Desertificação

Aljustrel apresenta diversas tipologias arquitetónicas, existem os edifícios e monumentos de interesse público, existem habitações unifamiliares, estabelecimentos comerciais e cafés. Os edifícios cujo uso é vocacionado para serviços turísticos situam-se na envolvente dos pontos turísticos. Nas zonas mais distantes é onde se situam as habitações unifamiliares sem adaptação comercial. É no início e término das vias desta aldeia que se encontram as habitações em estado devoluto e/ou abandona-

⁷ SANTUÁRIO DE FÁTIMA – *Expansão Urbanística de Fátima*, p. 120

⁸ SANTUÁRIO DE FÁTIMA – *O Mundo em Fátima – Estatísticas 2005*

⁹ LUSA – *Fátima dá nome a estação ferroviária que fica a 23 quilómetros do Santuário*



Fig. 15 – Edifício devoluto no arranque da R. dos Pastorinhos

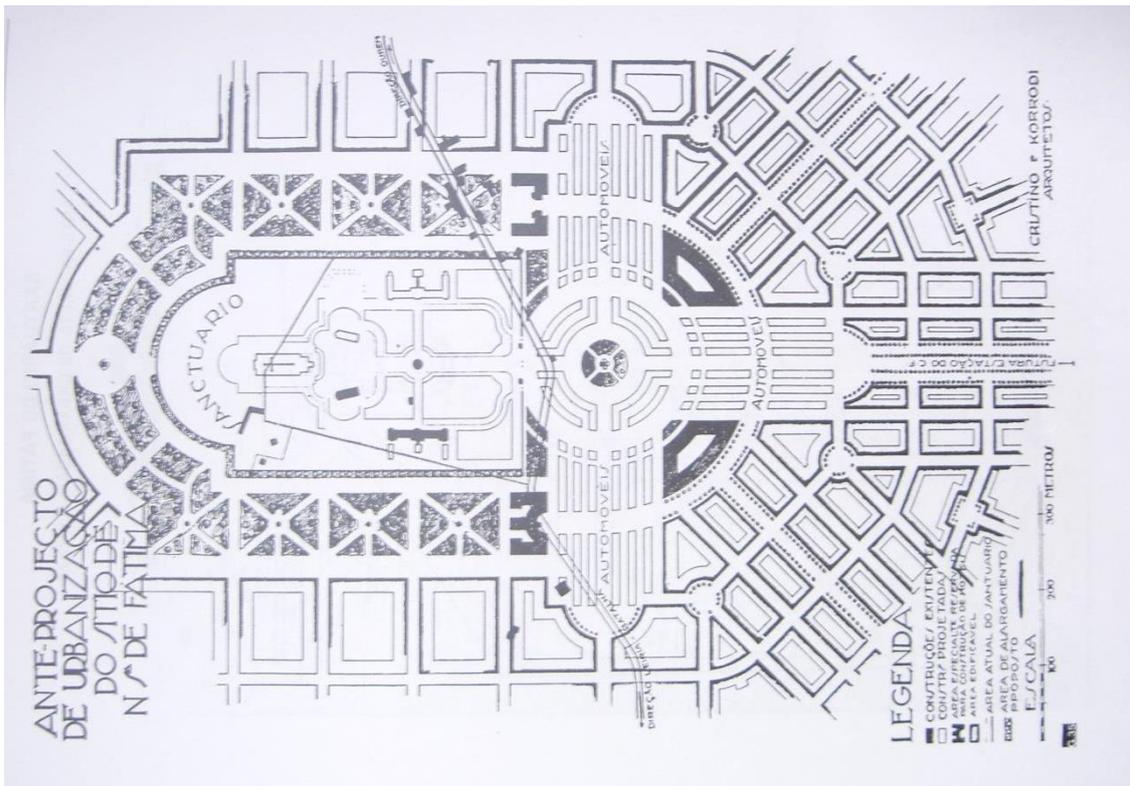


Fig. 16 – Luís Cristino da Silva e Ernesto Korrodi, 1929. Ante-projecto de Urbanização do Sítio de N. S^a de Fátima.

das o que resulta na imagem de Aljustrel ser associada a degradação urbana.

Os acessos a esta povoação fazem-se a partir da EN357 e ao aceder ao eixo principal desta os habitantes são deparados com as referidas habitações devolutas, barracões degradados e pavilhões dedicados à pecuária. Ao deixar esta aldeia a última imagem oferecida a estes visitantes é um lote abandonado com um edifício em estado devoluto. Neste sentido seria pertinente a adequação deste tipo de edifício a usos que favoreçam o contacto com a comunidade e visitantes e confirmem a esta localidade um espaço digno de ser lembrado pelos seus visitantes.

I.III - EVOLUÇÃO URBANA DE FÁTIMA – PLANOS E PROJETOS

Desde finais dos anos 20 que a localidade de Fátima foi objeto de estudo por parte de arquitetos e entidades responsáveis pelo desenvolvimento territorial, dando origem a várias propostas de ordenamento urbano. O primeiro plano é da autoria de Luís Cristino da Silva e Ernesto Korrodi (1929). Por esta altura já existiam edifícios de carácter religioso junto à zona do Santuário, cuja construção da basílica foi iniciada em 1928. Este plano pretende criar uma zona de proteção em redor de todo o conjunto religioso e, desta forma defender o recinto da envolvente laica que prolifera rapidamente. Este plano faz também referência a um parque de estacionamento de apoio ao Santuário, estabelecimentos de hotelaria para acolher os visitantes e a várias construções para receber outros usos.

Algum tempo depois foi apresentado um outro plano por José de Lima Franco e João António de Aguiar que mantinha o essencial do plano anterior. Nas décadas de 30 e 40 começa a notar-se a influência da internacionalização de Fátima nos lugares vizinhos com o crescimento sincrónico dos aglomerados da Fátima (velha), Casa Velha, Moita Redonda e Lomba d'Égua.

Em 1936 o arquiteto João Antunes propõe intervenções na zona norte do complexo do Santuário, como a construção de uma via-sacra e a criação de dois hotéis junto a edificações já existentes no local. Em 1944 o arquiteto Cottinelli Telmo

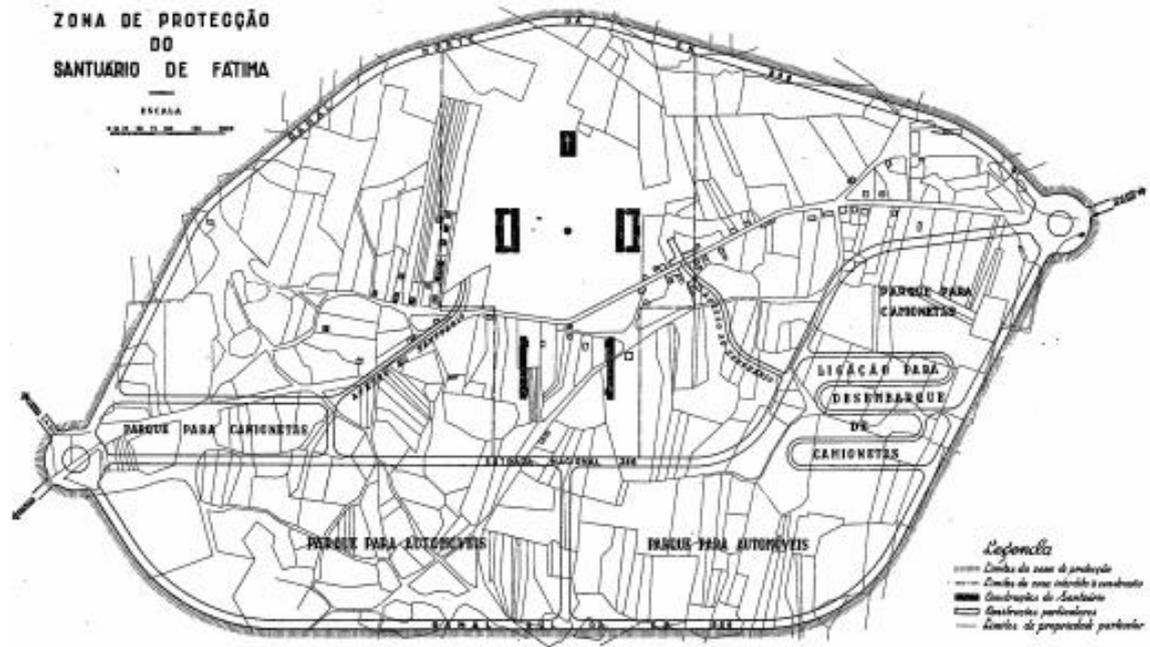


Fig. 17 – Zona de proteção do Santuário de Fátima, 1948. Planta integrante do D.L. 37008, de 11 de Agosto

apresenta o antepiano de urbanização que viria a ser aprovado a 9 de abril de 1945¹⁰. Este assume o Santuário como local sagrado a proteger da envolvente, quer física, quer espiritualmente. Este recolhimento seria alcançado com a definição de um perímetro arborizado em torno do recinto. Posteriormente este plano foi abandonado, algumas partes chegaram a ser concretizadas mas estas, fora do seu contexto (relativamente ao resto do plano), constituem mais um acrescento dissonante à zona, ao invés de um organismo coeso e organizado.

Por esta altura começou a registar-se um ritmo crescente de construção que começou pela envolvente do Santuário e estendeu-se até à Av. Beato Nuno e às estradas que levam à Batalha (EN 356), a Ourém (EN 356), a Minde (EN 357) e à Moita.

Em 1948 foi definida uma zona de proteção em torno de Santuário que proíbe a construção¹¹. Foram também delegados os trabalhos de construção e conservação de vias rodoviárias à Junta Autónoma de Estradas e o desenvolvimento dos parques de estacionamento pela Direção-Geral dos Serviços de Viação. Surgindo como resposta às inseguranças urbanas anteriores, este decreto-lei pretendeu definir objetivos concretos que fossem tornados realidade. Em 1949, em consequência do decreto-lei de 1948 deu-se a remodelação do recinto fazendo recurso a terraplanagem e as construções envolventes expandiram pelo território.

A antiga EN 356 que fazia a ligação da Batalha a Ourém passava na zona atualmente ocupada pelo recinto do Santuário de Fátima. Esta estrada foi cortada de modo a abrir espaço para expandir o complexo do Santuário, o que levou ao reordenamento viário local.

A Direção de Estradas do Distrito de Santarém esteve a cargo desta obra e abriu concurso público. A nova infraestrutura corresponde a uma cintura viária em torno do Santuário constituída pelas duas vias que surgem em resposta ao corte da antiga estrada distrital, de forma a garantir a fluidez do tráfego rodoviário. A oeste do recinto do Santuário situa-se um troço da EN 356 e a este a Av. Beato Nuno. Estas vias desenvolvem-se em torno do Santuário e levam às duas rotundas que fazem a ligação entre Fátima e as cidades de Leiria, Ourém e Batalha. A rotunda norte faz ligação à Batalha e Leiria e a rotunda sul liga a Ourém e Minde.

¹⁰ OLIVEIRA, Francisco Pereira de – *Para a História da urbanização da Cova da Iria*, p. 5

¹¹ Pelo Decreto-lei nº 37008, de 11 de Agosto de 1948



Fig. 18 – Santuário de Fátima, EXPOFAT, 1955. Terrenos e Construções do Santuário. As Construções no Recinto do Santuário. Nesta planta é possível ver o troço da antiga EN 356 que foi cortado para a construção do recinto do Santuário.

A década de 50 caracterizou-se por uma ocupação das áreas junto ao Santuário. Em 1951 com a peregrinação aniversária de outubro foram construídas edificações desregradadamente, algumas eram provisórias mas acabaram por se tornarem permanentes. Esta sucessão de acontecimentos urbanos acabou por tornar mais difícil conseguir uma urbanidade coerente e organizada.

Em 1955 o arquiteto Luís Xavier apresenta o esboço de urbanização de Fátima da sua autoria, cuja premissa à semelhança dos planos anteriores era a de manter e preservar o ambiente de espiritualidade do local. Foram consideradas as infraestruturas rodoviárias base, a rede de estacionamento, a fluidez de tráfego e a expansão de unidades habitacionais, quer para a população oscilante quer para a população fixa. Foram também tidas em conta edificações religiosas e instalações de apoio a peregrinos.

Este plano foi aprovado a 18 de agosto de 1957 mas nunca chegou a ser completado. Estendia-se para além do aglomerado central, abarcando os lugares vizinhos a norte, Moita Redonda e Lomba d'Égua. Foi construída a variante da EN 356, também designada por Av. João XXIII e foram discriminados espaços para estacionamento seguindo as medidas do decreto-lei de 1948.

Em 1967 comemora-se o cinquentenário das aparições. Com o crescimento urbano dos lugares vizinhos elaborou-se um plano que abrangia Aljustrel. Teve-se em conta possíveis intervenções que promovessem uma melhor vivência do espaço, como é o caso da remodelação da *vía-sacra* e a construção de um parque de estacionamento na zona dos Valinhos.

Como consequência do crescente desenvolvimento urbano, Fátima foi elevada à categoria de vila (1977) e passou a englobar várias povoações vizinhas. Nos anos 80 o crescimento urbano registou-se com especial destaque nas Estradas Nacionais 356, 360, 357, assim como nas vias e lugares a norte do Santuário.

Em 1980 o arquiteto Carlos Ramos apresenta uma proposta de revisão e ampliação do plano de 1957 da autoria do Arquiteto Luís Xavier. É tida em conta toda a totalidade da vila, ao contrário dos planos anteriores que tratavam apenas os lugares próximos do Santuário. Neste plano são propostas duas zonas de proteção: uma nos Valinhos e outra *non aedificandi* entre a Av. Papa João XIII e a EN 356. É também sugerida uma zona verde pública em torno do Santuário e equipamentos de apoio a peregrinos como um parque de merendas e um local de acolhimento. Este plano é abandonado por volta de 1983.



Fig. 19 – Carlos Ramos, 1980. Planta de Zoneamento. P.U. Fátima.

Desde 1917 que Fátima regista um vasto historial de estudos e planos urbanos e, dos quais nenhum chegou a ser aplicado. Fátima, até esta altura (1983), era resultado da soma de partes de planos aplicados em improvisações urbanísticas. Ia-se construindo e demolindo conforme as necessidades surgiam, algumas edificações consideradas provisórias acabaram por se manter gerando incoerências no tecido urbano.

Assim torna-se cada vez mais difícil orientar o crescimento, pois quando os planos são aprovados já foram cometidas muitas situações a evitar. Como consequência deste historial urbanístico e com a intenção de chamar a atenção às entidades responsáveis pelo ordenamento urbano e à população, para a potencial autodestruição da vila, foi organizada em 1987 uma exposição sobre a evolução urbana de Fátima intitulada *EXPOFAT/87*. O objetivo desta seria a criação de um plano de ordenamento, o que parece ter resultado, pois em 1989 é elaborado o Plano de Urbanização de Fátima que está atualmente em vigor. Foi aprovado em 1995. Está organizado em 12 unidades referentes aos vários lugares compreendidos pelo aglomerado e a zona de proteção urbana. A Cova Grande é uma destas unidades, de grande importância, foi destinada a abarcar estacionamento, áreas a urbanizar e centro de congressos.

Este plano prevê vários planos de pormenor, alguns em fase de elaboração, outros já executados. O PP do troço da EN 356 junto ao Santuário já foi executado e são visíveis as mudanças de vivência do espaço, o que antes era uma via rodoviária com constantes acidentes rodoviários é agora um agradável espaço que convida ao uso de modos de transporte suaves em segurança.

Com o PUF foram propostas novas vias que vêm a formar uma circular externa e a consolidar a malha urbana. Estas viriam a fazer ligação entre a Av. Papa João XXIII e as EN 356 e 357. São recomendados na zona da Cova da Iria pequenos troços de ligação interna que permitem o desenvolvimento da malha urbana. Um exemplo é uma via que liga as estradas de acesso à Batalha (EN 356) e a Leiria (EN 357), distribuindo o tráfego e evitando que se tenha de vir até à rotunda norte em Fátima.

Também por esta altura, em 1994 começa a desenvolver-se um P.P. para Aljustrel e, de acordo com Ana Saraiva¹² (JORNADAS, 2007; 67), em 1996 iniciam-se análises e os levantamentos desta aldeia. Seguidamente foram realizados inquéritos à população local para ouvir o seu parecer relativamente à elaboração do plano e o P.P.

¹² Antropóloga da Câmara Municipal de Ourém.

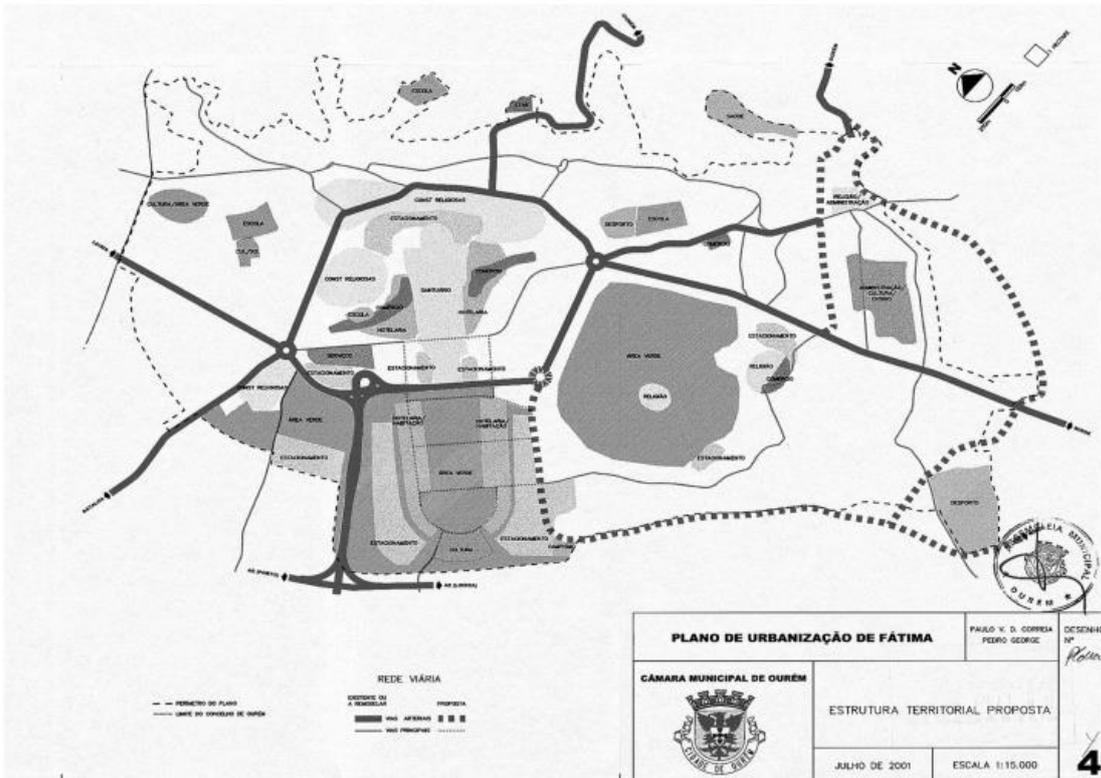


Fig. 20 – Câmara Municipal de Ourém, 2001. Estrutura territorial proposta. Plano de Urbanização de Fátima.

ficou concluído em 1997. Este plano propunha várias intervenções¹³: um parque de estacionamento, um parque de merendas, uma zona de estar e a pedonalização da via, com calçada de calcário. Em 1998 foi aprovado em Assembleia Municipal, no entanto, não foi levado avante, devido à oposição por parte da população relativamente às condições impostas por este plano.

De momento está em curso a elaboração de um plano de pormenor para Aljustrel da responsabilidade da Sociedade de Reabilitação Urbana de Fátima, integrado no programa estratégico *Ação Integrada de Valorização Urbana – Fátima 2017*.

¹³ JORNADAS – *Aljustrel e Valinhos: o outro pulmão do Santuário de Fátima*, p. 68

I.IV - PLANOS ESTRATÉGICOS

As propostas que proponho desenvolver no decurso deste trabalho encontram-se alinhadas com planos e quadros estratégicos em vigor ou em fase de desenvolvimento, nomeadamente a *Agenda Europa 2020*, a *Ação Integrada de Valorização Urbana – Fátima 2017* e o *Plano nacional de promoção da bicicleta e outros modos de transporte suaves*.

Ação Integrada de Valorização Urbana – Fátima 2017

Plano (da responsabilidade da SRU de Fátima) que parte da requalificação dos principais eixos de acesso a Fátima e tem em vista a operacionalização de um conjunto de medidas estratégicas que venham a definir uma visão de futuro com base numa afirmação regional, nacional e internacional de Fátima.

Agenda Europa 2020

O quadro comunitário de apoio da União Europeia, de acordo com a agenda Europa 2020 apresenta possibilidades de cofinanciamento em intervenções que promovam a inclusão social, a sustentabilidade e a eficiência no uso de recursos.

Partindo destas bases foi criado um programa alinhado com esta agenda e com a visão para o oeste de Portugal onde são tidas em conta políticas de regeneração urbana e mobilidade, a gestão dos recursos naturais e a promoção de um ambiente ecologicamente equilibrado.

Numa outra abordagem pretende-se garantir uma sociedade multidimensional que ocupe o espaço e lhe dê vida. Tendo em conta a agenda e os objetivos propostos é possível enquadrar as propostas (apresentadas nas partes V e VI) neste contexto e fazer destas metas, objetivos também a alcançar em Aljustrel e eixos de acesso a Fátima.

2013

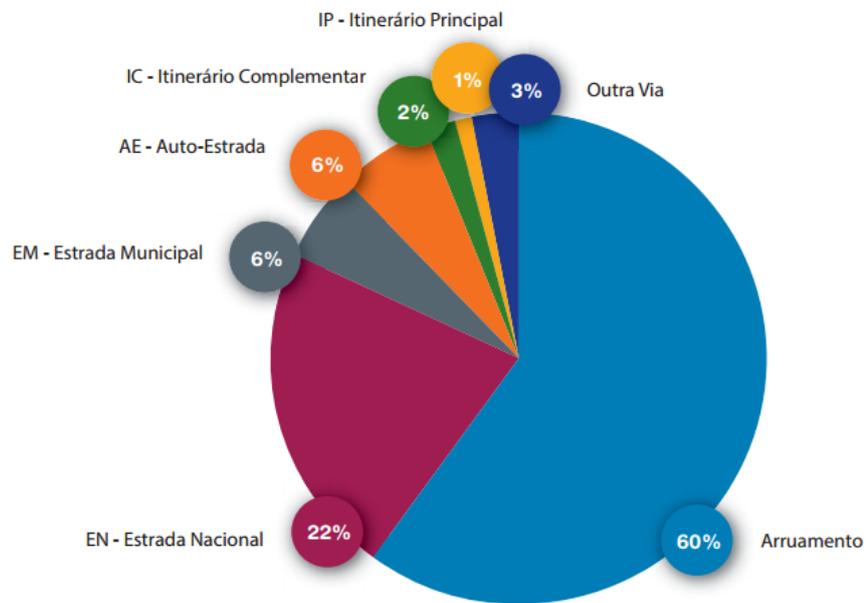


Fig. 21 – Sinistralidade por tipo de via em 2013

Fonte: Anuário de Segurança Rodoviária, ANSR, 2014

Plano nacional de promoção da bicicleta e outros modos de transporte suaves

Existe o interesse por parte das entidades administrativas em promover um estilo de vida mais saudável. Em 2009 com o *Plano nacional de promoção da bicicleta e outros modos de transporte suaves*¹⁴ pretendeu-se explorar os modos de mobilidade suave como transporte e fazer desta parte integrante da rede de mobilidade cidadina. Estes métodos de transporte são a bicicleta, trotineta, patins, skate, entre outros. Diversos estudos mostram que pessoas que vivem em cidades caminháveis demonstram menor tendência para conduzir veículos motorizados e assim contribuem para a redução da poluição.

*“Em 2020, o Oeste deve afirmar-se como uma região global que potencia de forma criativa, sustentável e inovadora os seus recursos naturais e humanos garantindo a qualidade de vida da população e o aumento da cadeia de valor das dinâmicas empresariais regionais.”*¹⁵

Este programa desenvolve-se a par com a ENSR¹⁶ que parte dos peões como principal elemento estruturante e fomenta medidas que reduzam a sinistralidade em Portugal e promovam a melhoria do ambiente rodoviário em meio urbano, cujo propósito é *"promover a requalificação dos espaços públicos urbanos, visando assegurar condições de segurança para a circulação de peões e ciclistas através, designadamente, da redução da velocidade de circulação em zonas críticas"*.¹⁷

Em Portugal a maioria dos acidentes de viação ocorre dentro de localidades correspondendo a 72,6%¹⁸ do total de vítimas (incluindo condutor, passageiro e peão). Relativamente ao tipo de via, a maior percentagem de acidentes (60%) ocorre arruamentos e Estradas Nacionais (22%) (ver fig.21). Estas vias registaram, em 2013, 71%¹⁹ das vítimas mortais. Estes incidentes seriam reduzidos se se tivesse consciência, no desenho urbano, de medidas que promovessem uma maior segurança para todos.

¹⁴ Em 2010 foi emitido o Despacho nº 11125/2010 publicado a 7 de Julho, da Presidência do Conselho de Ministros e Ministérios da Economia, da Inovação e do Desenvolvimento, das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, do Ambiente e do Ordenamento do Território e da Educação, que visava a criação de um grupo de trabalho responsável por desenvolver o *Plano nacional de promoção da bicicleta e outros modos de transporte suaves*.

¹⁵ POAT, QREN, UNIÃO EUROPEIA – *Programa Estratégico 2020 - OESTE PORTUGAL*. 2014, p.5.

¹⁶ Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) 2008-2015, aprovada pela resolução do Conselho de Ministros n.º54/2009, de 26 de Junho.

¹⁷ Objetivo Operacional 11 da ENRS, p.68.

¹⁸ Anuário de Segurança Rodoviária, 2013. p.110.

¹⁹ Ibidem, p.165.

I.V - ANÁLISE FOFA**I.V.I - Fátima²⁰**

<p><u>Forças</u></p> <p>Presença significativa a nível internacional Importante núcleo religioso Localização próxima da A1 e do IC9 Recursos naturais abundantes Pontos turísticos de interesse (Santuário de Fátima, Casa dos Videntes, Valinhos, Pegadas dos dinossáurios, museus) Interesse demonstrado pelas autoridades na intervenção do local Planos de Pormenor em elaboração</p>	<p><u>Oportunidades</u></p> <p>Requalificação urbana dos eixos viários Criação de projetos na gestão do fluxo de visitantes Exploração urbana e imaterial do conceito “Cidade da Paz” Estratégia em desenvolvimento pela SRU - <i>Ação Integrada de Valorização Urbana – Fátima 2017</i> Interesse por parte do <i>Santuário de Fátima</i> em realizar obras de requalificação até 2017 Comemoração do centenário das aparições em 2017 Implementação do agroturismo e do turismo rural no local Valorização do setor agrícola</p>
<p><u>Fraquezas</u></p> <p>Imagem geral de Fátima a degradação urbanística Congestionamento do trânsito Vias em mau estado Insegurança do peão ao longo das vias Distância de 25km da estação ferroviária Sazonalidade das atividades turísticas</p>	<p><u>Ameaças</u></p> <p>Proliferação de usos incompatíveis com a envolvente do Santuário Invasão do setor terciário nos espaços de oração Transformação de lotes livres em parques de estacionamento junto a áreas de reflexão que inundam estes espaços de ruído desnecessário Tráfego automóvel constante nas 2 rotundas provocando engarrafamentos desnecessários</p>

Existem as capacidades técnicas e financeiras para fazer crescer Fátima, o que se verifica na rápida urbanização do território. A acompanhar estas capacidades surge a necessidade de um sentido de dever que acompanhe este desenvolvimento ligando-o à urbanidade, responsabilidade social e promovendo um sentido de lugar desde início.

²⁰ Baseado na Análise SWOT apresentada no vol. VII dos Estudos de Caracterização e diagnóstico da Revisão do Plano Diretor Municipal de Ourém, p.73

I.IV.II - Aljustrel²¹

<p><u>Forças</u></p> <p>Presença crescente a nível internacional É um importante local de oração Afluência de 2 milhões de pessoas anualmente As autoridades demonstram interesse na intervenção do local, há inclusive Planos de Pormenor em elaboração Bom posicionamento geográfico relativamente ao Santuário, que permite o uso de modos de transporte suaves Recursos naturais abundantes (área dos Valinhos) Pontos turísticos de interesse (Casa-Museu, Casa dos videntes, Loca do Cabeço e Calvário) Situa-se próxima da entrada na A1 e a Estradas nacionais</p>	<p><u>Oportunidades</u></p> <p>Requalificação urbana Criação de projetos na gestão do fluxo de visitantes Estratégia em desenvolvimento pela SRU - <i>Ação Integrada de Valorização Urbana – Fátima 2017</i> Interesse por parte do <i>Santuário de Fátima</i> em realizar obras de requalificação até 2017 Comemoração do centenário das aparições em 2017 Implementação do agroturismo e do turismo rural no local Valorização do setor agrícola</p>
<p><u>Fraquezas</u></p> <p>Imagem geral de Aljustrel associada a desorganização e degradação urbanística Parqueamento insuficiente para sustentar a enorme afluência de veículos nos dias de maior movimento Congestionamento do trânsito Vias em mau estado A expansão de artigos religiosos até à via pública tende a incomodar o peregrino Insegurança do peão ao longo das vias Inexistência de mobiliário urbano e espaço público desenhado com atenção às necessidades do local Sazonalidade das atividades turísticas</p>	<p><u>Ameaças</u></p> <p>Proliferação de usos incompatíveis com um espaço de peregrinação Invasão do setor terciário nos espaços de oração Transformação de lotes livres em parques de estacionamento junto a áreas de reflexão que inundam estes espaços de ruído desnecessário Tráfego automóvel constante nas ruas dos Pastorinhos e Valinhos</p>

²¹ Baseado na Análise SWOT apresentada no vol. VII dos Estudos de Caracterização e diagnóstico da Revisão do Plano Diretor Municipal de Ourém, p.73

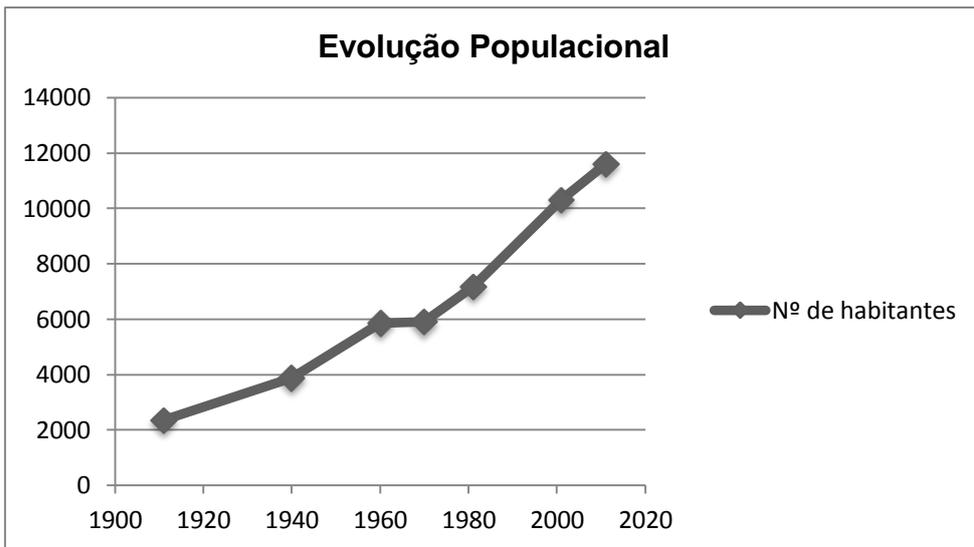


Fig. 22 – Evolução Populacional de Fátima

Fonte: Censos 2011

I.VI - PERTINÊNCIA

As aparições de Fátima dotaram esta localidade de um significado simbólico sem comparação em Portugal e também a nível internacional. Verifica-se uma grande projeção quer nacional, quer internacional que se mantém atualmente, sendo Fátima visitada anualmente por milhões de pessoas. 98 anos após as aparições, Fátima continua em expansão apresentando um contínuo crescimento populacional. Apesar do declínio geral da população a nível do município (Ourém) verifica-se um aumento em Fátima. Este crescimento, apesar de baixo, contraria a tendência da diminuição populacional municipal, podendo concluir-se que Fátima tem tendência para fixar pessoas.

Fátima desde início evidenciou uma tendência de crescimento exponencial. Na década de 80 o número de famílias registou um aumento de 23%, enquanto que o número de alojamentos aumentou para quase o dobro (43%). Entre 2001 e 2011 tanto o número de alojamentos, como o número de famílias continuaram a aumentar. Nestes 10 anos o número de famílias aumentou cerca de 24%. O número de alojamentos, apesar de continuar a crescer apresenta uma taxa menor comparativamente à década de 80, que ronda os 26%.

Atualmente o território de Fátima apresenta um ordenamento turístico desregrado que foi crescendo conforme necessário e conforme a população ia querendo. As várias colagens de porções de projetos e sobreposições de planos deram origem a um espaço ambíguo e sem regra. A falta de perseverança por parte das autoridades responsáveis para levar os planos até à sua execução e a desatualização das projeções relativas ao desenvolvimento populacional deram lugar a uma incerteza urbanística. Esta incerteza deu espaço ao oportunismo de grande parte da população, que aproveitou para ir construindo de acordo com o que queriam.

Fátima é visitada por cerca de 7 milhões de pessoas anualmente²². As suas vias são percorridas por milhares de pessoas, uma contagem indica que nos dias de maior afluência em 2013, mais de 37 mil²³ pessoas chegaram a pé a Fátima. Aljustrel recebe anualmente cerca de 2 milhões de pessoas²⁴, algumas simplesmente passeiam,

²² PELICANO, Sara – *Fátima pode ser considerada “Zona de interesse Turístico”*

²³ JORNAL DE NOTÍCIAS - *Mais de meio milhão de pessoas no Santuário de Fátima em dois dias*

²⁴ *Aljustrel: Uma Aldeia de Fátima: O passado e o presente*

outras optam também por visitar os locais de interesse como a Casa-Museu de Aljustrel que registou em 2005 cerca de 26.589²⁵ visitantes. Esta aldeia é o segundo ponto turístico mais importante e é possivelmente a aldeia portuguesa mais visitada.

Neste sentido, é necessário prever uma estruturação de ocupação urbana assente num modelo de urbanidade de valores sociais, culturais, históricos e criar um espaço digno de ser visitado e que seja também motivo de orgulho por parte da população residente.

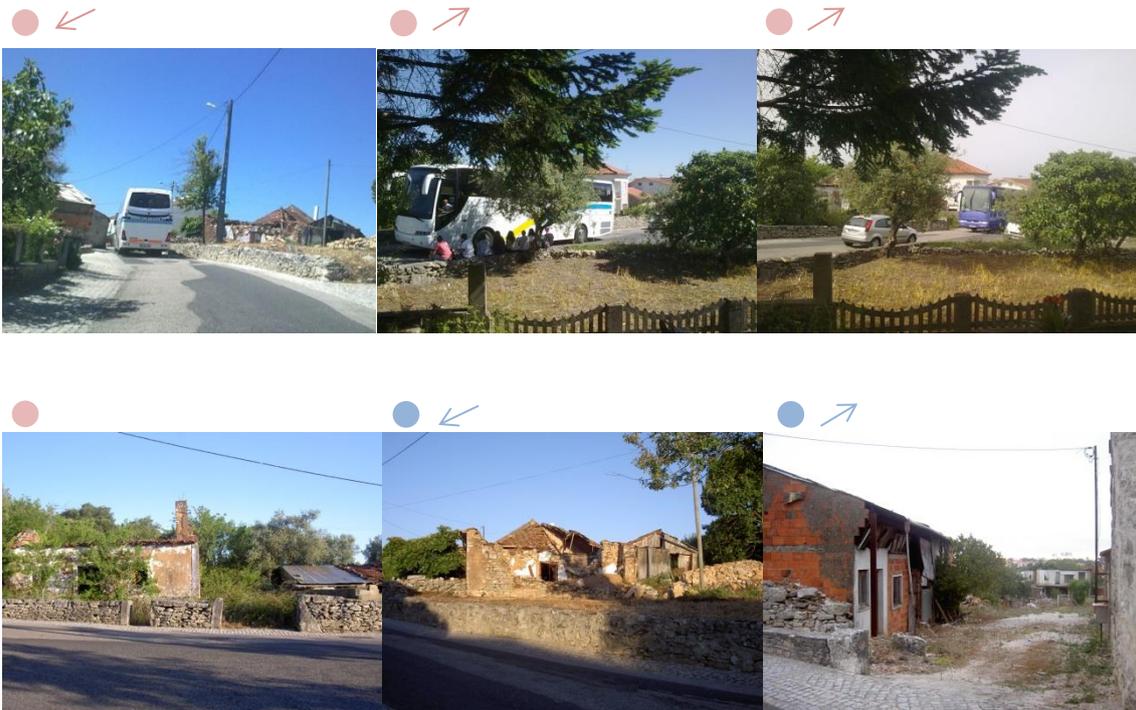
²⁵ SANTUÁRIO DE FÁTIMA – *O Mundo em Fátima – Estatísticas 2005*



PARTE II: ANÁLISE FOTOGRÁFICA

R. DOS PASTORINHOS – ENTRADA EM ALJUSTREL

Esta via apresenta bastantes edifícios em estado devoluto e apresenta dimensões reduzidas. É comum a passagem quer de veículos ligeiros, quer pesados em contramão nesta via, gerando inconvenientes. Na página ao lado, estão identificados os locais onde foram tiradas as fotografias.





CASA DA JANCINTA E DO FRANCISCO

As imagens seguintes mostram a remodelação de um autocarro em painéis de cartão, cujo vidro se partiu aquando das manobras de passagem pela casa dos videntes. A edificação ficou apenas com algumas telhas danificadas.



INTERSECÇÃO DA R. DOS PASTORINHOS COM A R. DOS VALINHOS

As imagens seguintes correspondem ao ponto turístico da Casa da Vidente Lúcia e da Casa-Museu de Aljustrel (edifício em pedra). Este nó encontra-se bastante sobrecarregado com a constante passagem de autocarros (por vezes em contramão), com grandes multidões a percorrer a via. A paragem do comboio turístico não tem uma zona de espera adequada, o que provoca o deambulamento dos peões pelo asfalto, e ocupa parte da via rodoviária, dificultando as manobras dos autocarros.





ANÁLISE FOTOGRÁFICA



CASA-MUSEU | CASA DA LÚCIA

As imagens seguintes situam-se na R. dos Pastorinhos. A última imagem mostra a ocupação da via rodoviária pelos peões.



R. DOS VALINHOS – TÉRMINO

Nesta zona os autocarros estacionam ao longo da via rodoviária.





R. DOS PASTORINHOS – TÉRMINO

As imagens seguintes demonstram os últimos momentos em Aljustrel.



VIAS DE ACESSO A FÁTIMA

As imagens seguintes dizem respeito às EN 356 (esquerda) e EN 357 (centro e direita).



PARTE III: CARACTERIZAÇÃO DA SOCIEDADE

III.1 - PEREGRINAÇÃO E TURISMO

“A religião é um sistema unificado de crenças e práticas relacionado com coisas sagradas, isto é, coisas à parte e proibidas – crenças e práticas que unem a uma única comunidade moral chamada Igreja todos os que lhe aderem.” (Durkheim, 1915; 47)

III.1.1 - Peregrinação

Apesar de ser uma cidade pequena, Fátima é reconhecida internacionalmente. É um dos principais locais de peregrinação cristã e recebeu a designação de *Altar do Mundo*. As celebrações eucarísticas são o principal ato de manifestação religiosa, se bem que para algumas pessoas a jornada começa antes e manifesta-se por forma de uma peregrinação.

As peregrinações cristãs remontam ao século IV, são eventos religiosos que se desenvolvem ao longo de um eixo geográfico e têm uma forte componente social. A experiência religiosa para além das suas manifestações físicas desenrola-se também a um nível abstrato, psicológico em que o indivíduo *deixa de ser* e transcende a um plano metafísico, para lá do racional e consciente. Em busca de uma experiência



Fig. 23 e 24 – Estabelecimentos comerciais em Aljustrel (à esquerda) e na Nazaré (à direita). Apesar de Aljustrel e Nazaré terem identidades diferentes os artigos para venda são os mesmos.



Fig. 25 – Santiago de Compostela

interior pretende-se escapar ao mundano e alcançar um substrato imaterial que dá sentido à vida do indivíduo e vem a definir as suas ações.

Segundo Émile Durkheim (1915) a religião é um processo mais social e comunitário que individual. Os totens religiosos, celebrações e rituais têm o poder de aproximar e criar ligações entre os indivíduos e promover um sentimento de coesão social.

Um estudo da Universidade de Oxford realizado por historiadores, psicólogos e teólogos procurou estabelecer as motivações dos peregrinos cristãos, nomeadamente os que se deslocam a Fátima e a Santiago de Compostela. Ao entrevistar centenas de peregrinos foi possível concluir que os que se dirigem a Fátima têm como principal motivação a comunhão com os outros e o estabelecimento de um clima de entreajuda que fomente um sentimento de pertença. No entanto, atualmente, a peregrinação não é um tema protagonista do desenvolvimento urbano, verifica-se antes uma sobre-exploração da vertente económica que se traduz na ocupação territorial dedicada primariamente ao turismo.

Nas figuras 23 e 24 é possível verificar a falta de identidade religiosa da localidade de Aljustrel, apesar de ser um espaço de oração e peregrinação é possível verificar a semelhança de artigos para venda, que vai desde vestuário, calçado, têxteis para decoração de interiores, etc. Santiago de Compostela (fig.25), por exemplo, já evidencia um espaço desenvolvido para o peregrino, e onde este é o protagonista e não os casacos de lã e as camisolas do Cristinano Ronaldo.

As peregrinações são comuns a várias religiões e são um modo de expressão religiosa há milhares de anos. No caso das peregrinações cristãs, uma das mais emblemáticas é a de Santiago de Compostela, que remonta ao século IX. Os caminhos milenares que ligam este santuário a vários pontos da Europa são, não só um itinerário de oração, mas também um gerador de urbanidade. A passagem nestes itinerários influenciava diretamente o tecido económico, social e cultural destes novos lugares. A Fátima, por outro lado, os peregrinos dirigem-se pelas estradas nacionais não deixando muitos sinais visíveis pelo território, isto em parte deve-se à jovem idade deste santuário; outra razão seria a vivência da peregrinação que em termos pragmáticos sofreu mudanças.

Nos tempos mais arcaicos caminhava-se ou andava-se a cavalo e interagia-se com as comunidades locais influenciando-as diretamente a vários níveis. Atualmente verifica-se uma prática de peregrinação diferente. Os peregrinos muitas vezes fazem-



Fig. 26 – Peregrinos em direção a Fátima



Fig. 27 – Nesta imagem verifica-se o prolongamento exterior de uma loja. Existem artigos religiosos aplicados no muro da Casa da Jacinta e do Francisco.

-se acompanhar de veículos de apoio e são ajudados ao longo do percurso por bombeiros e enfermeiros mobilizados para assistir. Estas condições reduzem a interação dos caminhantes com as comunidades locais. Apesar de haver trocas com as povoações locais, não se verifica uma influência de grande impacto.

As peregrinações ocorrem de dia e de noite e a coincidência com as estradas de grande intensidade de tráfego rodoviário provoca muitos acidentes. Para além da insegurança do peão, é também constante a exposição ao ruído e poluição causados por veículos, e o impacto desconfortável e calor gerados pelo asfalto. Estas condicionantes incomodam o peregrino e impedem-no de vivenciar a experiência pretendida.

III.I.II - Turismo

O turismo é outra contemporaneidade da dimensão religiosa com bastante presença em Fátima. Nas imediações do Santuário e especialmente em Aljustrel, não se assemelha a um espaço de oração mas a um espaço turístico idêntico a outros de carácter laico.

Observando Aljustrel e interpretando a sua estética só é sabido estar-se num local religioso devido aos artigos religiosos expostos para venda. Nota-se uma maximização de serviços comerciais, quer religiosos quer profanos. Os artigos para venda não estão confinados ao interior dos estabelecimentos comerciais, para além de se desenvolverem no interior das lojas prolongam-se para o exterior e passam a ocupar o espaço público infiltrando-se no espaço de peregrinação. Nestas zonas vive-se uma atividade mais turística que espiritual, esta satisfaz a curiosidade do visitante e trata-se essencialmente de uma atividade económica.

O turismo religioso é fundamental para o desenvolvimento de Fátima, especialmente de Aljustrel, é o principal gerador de lucro e para além de dinamizar a economia local, emprega grande parte da população quer de Fátima, quer das localidades vizinhas. Por si só é uma atividade positiva, o problema surge quando entra em conflito com a temática da peregrinação e transforma esta experiência refletiva, numa atividade protagonizada pelo ruído, poluição, insegurança e interrupções do carácter laico no sentido de incentivar a compra ao peregrino, um pouco à semelhança da venda da *Bola de Berlim* na praia.



Fig. 28 – Junto à Casa dos videntes os peregrinos têm de encostar-se à fachada de um edifício sempre que passa um veículo



Fig. 29 – A presença dos autocarros em conjunto com veículos estacionados na via provoca engarrafamentos, devido à dimensão insuficiente da via.

Os fluxos turísticos atingiram volumes incontroláveis, a incidência turística exerce demasiada pressão sobre a comunidade. Com cerca de 1500 lojas espalhadas por Fátima, o desenvolvimento turístico atingiu uma fase de estagnação. Após uma exponencial fase de crescimento resultante da abundante visita de turistas, esta cidade atingiu o seu limite de resiliência e a atratividade deste destino já começou a declinar. A oferta começa a ultrapassar a procura o que é verificável no baixo poder de compra dos visitantes

As várias intensidades do turismo apresentam um impacto diferente no território. Existe o turismo mais benéfico e o mais prejudicial. No caso de Fátima observa-se um turismo de recursos por oposição a um turismo de valores. A atividade turística não se encontra racionalmente distribuída pelo território e está em desequilíbrio para com os interesses da população. A cidade perdeu o protagonismo social e deu lugar ao turismo de carácter predatório que domina a cidade, um turismo “*devorador de paisagens*”²⁶ que a pouco e pouco contribui para a autodestruição do local. É necessário tomar medidas que revertam esta tendência e impedir que o turismo destrua o turismo.

A peregrinação e o turismo são, portanto dois modos diferentes de vivenciar uma experiência. O primeiro caracteriza-se por uma jornada espiritual que pretende alcançar um valor imaterial. O segundo pode partir de simples curiosidade e vontade de se conhecer algo diferente, não é necessário partilhar valores com a comunidade/religião de acolhimento. Apesar de conceitos diferentes estes interligam-se mas a sua sobreposição gera certas incongruências que necessitam ser definidas de modo a possibilitar a melhor vivência do peregrino.

²⁶ Termo cunhado por Jost Krippendorf

III.II - IDENTIDADE

“I say let the world go to hell, but I should always have my tea.”

Fyodor Dostoyevsky

III.II.I - A insustentável comodidade do presente

A sociedade de Fátima e em especial a de Aljustrel, estrutura-se segundo valores de índole individualista. O território cresceu ao sabor dos interesses dos indivíduos, procurando maximizar-se as oportunidades de negócio e os interesses individuais a todo o custo. Não existe uma consciência coletiva, atribui-se a culpa aleatoriamente.

O atual desenho urbano resulta da falta de um plano de desenvolvimento urbano que organizasse o espaço, mas é também um reflexo da sociedade atual. O crescimento espontâneo permitiu aos mais oportunistas instalarem-se no território e serem eles próprios agentes ativos na configuração do espaço urbano, respondendo apenas a interesses individuais.

Desagregação é a palavra-chave na medida em que se observa uma sociedade conflituosa na relação entre os indivíduos que a formam. Nota-se um diferente metabolismo comparativamente a uma sociedade que baseia as suas ações num conjunto de valores comuns. A sociedade é caracterizada pelo extremo destaque dado às realizações pessoais, cada membro individual encontra-se absorto em si mesmo originando espaços sociais individuais segregados, o que pode ser traduzido por um isolamento em massa.

Partindo de uma ética individual não é possível aceder a uma coletividade de valores pois, os indivíduos seguindo a sua ética pessoal desenvolvem-se em diferentes direções e dão forma a uma massa populacional sem iniciativa como comunidade.

Segundo ARANGUREN (2011;138) é pertinente a reeducação das comunidades locais de forma intensa e recorrente por atividades de interação a nível cultural como a organização de eventos e estudos a nível local, estabelecimento de grupos sociais vocacionados para sensibilizar e promover a renovação urbana local.

“As cidades têm a capacidade de oferecer algo para todos, só porque, e somente quando foram criadas por todos” (JACOBS, 1961; 168). Desta forma pretende-se dotar a comunidade de ferramentas que lhe permita intervir diretamente no território e fazer parte de revitalização da cidade.

A introdução de membros da comunidade nas atividades introduz o elemento social no produto turístico, e confere-lhe uma dimensão mais humana, o que contribui para um sentimento de pertença em relação à comunidade e aumenta o orgulho sentido pela população ao pertencer a esta comunidade.

Exemplos práticos da integração da população seria a exploração de atividades que coloquem os residentes em contacto direto com as massas turísticas e que promovam a difusão da cultura local. Estes objetivos poderiam ser alcançados através da criação de grupos que organizem visitas guiadas, *storytelling*, experiências na área do agroturismo, visto que é uma prática comum nesta zona, e outras atividades do género que tenham em vista reduzir as consequências negativas do turismo excessivo e promovam um intercâmbio cultural entre comunidade e visitantes.

O planeamento urbano dever ser socialmente produzido e socialmente responsável, o seu desenvolvimento tem um impacto em toda a sociedade, não se projeta apenas para uma pessoa mas sim para toda a comunidade. É neste contexto que surge a arquitetura não só num sentido de desenho mas também num sentido de ferramenta de sensibilização e rejuvenescimento social, uma “*arquitetura invisível*”²⁷ e, “*desenhar não a aparência mas experiência*” (TREASURE, 2012; 9:04 min.).

III.II.II - Identidades

Um eixo fundamental de peregrinação atravessa a cidade de Fátima, com origem no Santuário de Fátima e terminando em Aljustrel. Esta localidade cujas atividades económicas insidiam predominantemente na agro-pastorícia viu alterada a sua identidade em 1917.

Tudo foi mudando e o volume de peregrinos aumentou profundamente, evidenciando-se o acentuado crescimento em cadeia do comércio de artigos religiosos e a emergência de novas lojas que contribuíram para a conseqüente (necessidade da) vinda de um maior número de trabalhadores para o local.

²⁷ Termo cunhado por Robert Mazuch

CARACTERIZAÇÃO DA SOCIEDADE

A aldeia de Aljustrel foi perdendo as características da sua vida agro-pastoril e muitos dos usos e costumes tradicionais foram desaparecendo a partir da década de 50. A população de Aljustrel adaptou-se ao crescimento urbano espontâneo e construiu conforme soube, sem um plano que o orientasse e respeitasse o seu passado.

O movimento das pessoas, vindas de toda a parte, dominou o eixo que procurou responder às necessidades dos visitantes. Atualmente o comércio, à mercê de um indisciplinado crescimento urbano, é a principal atividade económica de Aljustrel.

O funcionamento desta cidade é assegurado por uma abundante população flutuante oriunda de dezenas de países. São os visitantes, muitos turistas com reduzido poder de compra, que contribuem verdadeiramente para o rendimento local, pela compra de recordações, pela sua estadia nos estabelecimentos hoteleiros ou pelo consumo de produtos locais.

Adoções culturais

Fátima apesar de se desenvolver em várias dimensões tem como imagem de marca o Santuário de Fátima, este encontra-se num ponto central em termos de desenvolvimento urbano e é nos seus arredores que se concentra a maior densidade populacional e a zona de serviços de carácter laico.

Esta cidade apresenta vários usos e funcionalidades para além dos serviços turísticos e, estes adquirem uma certa importância apesar de um pouco mitigados comparativamente ao comércio religioso. Fátima pode assim ser entendida como uma cidade de desenvolvimento unipolar de carácter urbano e polivalente em termos de funções urbanas praticadas.

Em termos funcionais pode considerar-se Fátima como um centro turístico-religioso, esta característica dota a cidade de uma amplitude populacional bastante variada. Para além de uma população de 11 mil pessoas esta cidade é frequentada por crentes que afluem especialmente em certas épocas do ano provocado a sazonalidade na recorrência aos serviços turísticos locais.

O aglomerado de Fátima cresceu de acordo com esta nova identidade, notando-se 3 fases distintas na sua evolução: no período entre 1920 e 1940 deu-se o nascimento deste aglomerado, entre 1940 e 1970 observou-se o crescimento



Fig. 30 – Via-Sacra, eixo que liga Aljustrel/Valinhos à Cova d'Iria

acentuado da população e após a década de 70 deu-se a consolidação enquanto centro urbano. Desde a sua implantação que se nota o processo de urbanização com vista à exploração económica e observa-se o que se pode caracterizar como comercialização da religião e a utilização de recursos que não foram “produzidos” para serem explorados desta forma.

Quanta mudança é tolerável para que não se perca a identidade de Aljustrel? A apropriação de elementos religiosos e a conseqüente presença de culturas externas tornou evidente um processo de aculturação, que resulta na introdução de mutações na identidade local pela assimilação da cultura do turista e pela manipulação do espaço público e subversão dos interesses locais em função dos turistas. A expansão da comercialização da religião e a sua infiltração no tecido urbano pode significar a morte da identidade local.

Proximidades

O eixo de ligação entre o Santuário de Fátima e Aljustrel é um troço de apenas 2 km e as suas características físicas de âmbito rural tornam este eixo num percurso caminhável. É bastante comum o trânsito pedonal em Aljustrel, tanto por residentes como por visitantes, pelo que seria importante incentivar e alargar esta prática a um maior número de pessoas.

Junto ao Santuário são típicos os edifícios de habitação coletiva, geralmente de 3 a 6 pisos criando um perfil de rua tipicamente urbano. Em Aljustrel a imagem muda completamente. A cêrcea máxima observável é de cerca de 7 metros e os edifícios são de 2 pisos no máximo. Os arruamentos apresentam dimensões entre os 3 e os 5 metros e o principal eixo de atravessamento do lugar, uma via de sentido único é dominada por habitações unifamiliares com logradouro e quintais adjacentes para prática de agricultura de minifúndio.

A maior parte da população residente desta aldeia é descendente da população que habitava o lugar antes de 1917 o que dá um sentido de comunidade e familiaridade ao local. As histórias características deste local são contadas em segunda pessoa e as memórias vão sendo transferidas aos mais novos. Este clima de pequena comunidade é completamente revertido pela constante presença de outras comunidades estrangeiras que acabam por influenciar o desenvolvimento desta. Desde a aquisição de artigos direcionados a públicos-alvo estrangeiros, ao uso de

terminologias em outras línguas, grande parte da cultura vê-se estruturada de modo a adaptar outras vivências.

A partir de que ponto esta situação deixa de ser sustentável? Esta dicotomia rural/global associada à sazonalidade do turismo, desde início cria bastantes problemas logísticos, como a adaptação a padrões migratórios, hospedagem da população oscilante, e o estabelecimento de estratégias orientadas para um crescimento equilibrado em todas as vertentes da urbanidade que o compõem.

Comercialização da religião

Atualmente o comércio continua a crescer provocando o esquecimento do espaço público de Fátima (Aljustrel inclusive) e obliterando o seu valor próprio, impedindo-o de ser *espaço como espaço* e ser apenas *espaço como produto turístico*. O desenho das vias constituintes de Aljustrel não está adequado à experiência de peregrinação, o seu tratamento de forma a maximizar a vertente económica acaba por reduzir a história e identidade local a um produto comercial.

"The nightmare scenario is 'Disneyfication' in which pasts are condensed into easily consumed bite-sized pieces lacking any authenticity" (SING, 2012; 279).

A herança e complexidade da sobreposição de identidades são simplificadas e reduzidas a pequenos parágrafos em anúncios publicitários, e a sua ocupação de espaço idêntica a outros destinos turísticos, como por exemplo parques temáticos.

Existe um tratamento bipolar de Aljustrel. Os pontos turísticos conhecidos internacionalmente obtêm prioridade no desenvolvimento e manutenção do espaço e os espaços secundários, acessos, vias são deixados para segundo plano.

Apesar da cidade atual se encontrar um pouco indefinida e de ter absorvido características de outras culturas, estas fazem agora parte da sua identidade, constituem mais estratos para além das camadas que constituem a cidade. Existe a nostalgia de pensar nesta cidade na sua fase embrionária e regressar a este tempo, mas esta não é a atitude acertada para um desenvolvimento adequado. Não se deve nostálgicamente ter o passado como modelo a alcançar e ignorar os problemas

contemporâneos, pois o desenvolvimento não é um progresso linear e isolado, mas um assilar de entidades, que sobrepostas formam a realidade.

Seria de assumir as novas mudanças e histórias, segundo GRANDE (2002;123) seria pertinente imergir no palimpsesto e encontrar os substratos com mais expressão que formam esta cidade. A partir daí, gerar um plano geral onde todos os componentes são tidos em conta, e podem desenvolver-se na mesma direção com objetivos comuns.

III.III - OCUPAÇÃO

III.III.I - Cidadania

O espaço público é visto como um instrumento a ser explorado, com objetivo de gerar ganhos monetários. Ao invés de interpretá-lo como uma comodidade, seria de o ver como a materialização de um espaço social que influencia todos os níveis da vivência urbana.

“Cidadania é o estado em que nos encontramos, onde quer que estejamos somos atraídos pelos tentáculos da cidade” (Landry, 2006; 20). A aproximação das pessoas entre si e com a cidade cabe a si mesmas, mas para tal, é necessária uma intervenção comportamental, visto que passar o protagonismo do carro para o peão, e passar a viver a uma velocidade mais calma requer um esforço profundo, que transforme a rua em algo mais que um espaço a ser atravessado, e a torne num espaço com valor por si próprio.

O desejo de passar por um local deve ser equilibrado com o desejo de ir a um local. É neste sentido que surge a arquitetura, como apoio para reeducar a população e torná-la um ponto central no desenvolvimento da cidade em que se inserem.



Fig. 31 e 32 – Shared spaces – De Kaden, Drachten, Holanda

III.III.II - Velocidade urbana

As vias de Aljustrel, para além de eixos estruturantes desta aldeia, são também utilizadas como percurso de ligação a outras aldeias. É comum a passagem de carros a velocidades exageradas tendo em conta o perfil de rua. Aljustrel viria a beneficiar de um reperfilamento de rua que encorajasse o abrandamento da velocidade rodoviária, que facilitasse trocas sociais e que garantisse condições sustentáveis que protejam a cidade e a mantenham num estado saudável para gerações futuras.

Uma importante componente da comunidade é que o bem-estar das pessoas depende das ligações entre si, com as cidades e com a história do local. Seria pertinente seguir os ideais preconizados pelas Slow Cities como a formação de um tecido social coeso entre os residentes, o desenho do espaço urbano feito à escala humana, a promoção da sustentabilidade ambiental e a criação de comunidade com identidade própria.

Seria de importância seguir uma direção mais no sentido de sublinhar a identidade, e que esta permita à comunidade local destacar-se de todos os outros locais, e oferecer uma experiência que não se possa obter em mais nenhum lugar.

Shared Spaces

O *shared space* é um conceito criado por Hans Monderman que pressupõe o respeito pelo de espaço de cada um por todos. Este conceito subentende uma multidimensionalidade social e uma inclusão social mais eficazes, com vista a uma criação de uma cultura mais consciente que pretende afirmar a segurança de todos os intervenientes, especialmente os mais vulneráveis.

Nestes ambientes não há diferenciação de pavimento, todos os intervenientes, independentemente do modo de transporte que utilizam, ocupam o mesmo espaço, dando protagonismo ao peão relativamente aos outros modos de transporte. Esta ocupação sem regras gera uma certa ambiguidade mas, esta é bem-vinda pois "*se as pessoas se sentem inseguras isso é bom porque assim elas serão cuidadosas na sua interação com o tráfego*"²⁸.

²⁸ SENTHILINGAM, Meera, CNN, citando Hamilton-Baillie – *Shared space, where the street have no rules*

Estrutura viária de Aljustrel

A R. dos Pastorinhos e a R. dos Valinhos apesar de terem extrema importância no contexto turístico de Fátima não são eixos fundamentais de deslocação na cidade, havendo eixos alternativos para onde desviar o tráfego. Neste sentido os arruamentos deste lugar são potenciais candidatos para vir a constituir um *shared space*, associado ao conceito de acalmia de tráfego e a integrar numa zona de 30km/h²⁹. Com a aplicação deste conceito aproveita-se a infraestrutura já existente sem ser necessário espaço adicional. Segundo esta utilização seriam necessárias campanhas que funcionem na promoção e sensibilização de comportamentos de segurança com vista a uma coabitação do espaço segura.

Seria também pertinente integrar este conceito a uma estratégia global de sensibilização que conjugue os limites de velocidade com o modo de ocupação da rua e estabelecendo prioridade aos elementos mais vulneráveis.

Atividades agrícolas

As atividades florestais e agrícolas oferecem uma abordagem benéfica à promoção da sustentabilidade ambiental. Em Aljustrel, estas atividades exprimem-se maioritariamente na prática de agricultura de minifúndio. Existem lotes e edificações abandonados e devolutos, com bastante potencial para integrar intervenções na temática das atividades agrícolas.

A agricultura gera cerca de 2% do PIB total da economia³⁰ e a promoção do seu desenvolvimento está alinhada com a distribuição de fundos propostos pela União Europeia no âmbito do programa Portugal 2020. Este programa tem o objetivo de adquirir e melhor gerir fundos europeus, maximizando o seu impacto no sector económico assim como atuar diretamente no rejuvenescimento do tecido agrícola.

Estas atividades estão em consonância com o *Plano de Desenvolvimento Rural* que incentiva práticas amigas do ambiente e aposta no desenvolvimento das zonas rurais relacionando-as com atividades ligadas ao sector primário e com variadas expressões com a produção e venda de produtos agrícolas, turismo rural e agroturismo por exemplo.

²⁹ Nas partes V e VI são apresentadas propostas que integram os conceitos *shared space* e acalmia de tráfego

³⁰ Gabinete de Planeamento e Políticas – *Programa de Desenvolvimento Rural, 2014-2020, Documento de Orientação*, p. 7

CARACTERIZAÇÃO DA SOCIEDADE

Com intervenções desta ordem seria possível dotar Aljustrel de um equilíbrio mais adequado com os recursos naturais, atuando especialmente na redução da poluição, no combate ao abandono dos campos de cultivo e, a um outro nível permite reforçar os laços sociais locais.

PARTE IV: MOBILIDADE

IV.1 – RUA

Um dos aspetos menos desenvolvidos é o mais importante na geração da urbanidade. A rua é deixada para último plano, a condição de organismo gerador de cidade deu lugar a um espaço esquecido podendo ser interpretada como um resíduo da cidade. A massificação das atividades turísticas e a sua apropriação do território acentuam este esquecimento da rua, e é *“como se não houvesse percurso mas apenas destino”* (DOMINGUES, 2009;13).

Assente em valores como a mobilidade automóvel, a cidade está desenhada de modo a maximizar as vias de transporte rodoviário, deixando outras áreas de ação para segundo plano. O espaço urbano não foi criado por um processo deliberado mas, cresceu reagindo a fatores externos aos planos, como que se auto organizou. Agora não é possível voltar atrás, cabe a um desenho urbano e a entidades de gestão eficientes controlar e orientar o desenvolvimento futuro.

Partindo desta premissa, é de apostar numa requalificação infraestrutural quer a nível físico, quer a nível social. Seria de adaptar conceitos como a mobilidade sustentável e incentivar a criação de terceiros lugares³¹. A existência destes não só reforça os laços sociais como reduz os custos económicos *“na ausência de uma vida pública informal, viver torna-se mais dispendioso. Onde os meios e os equipamentos para relaxamento e lazer não são partilhados publicamente, estes tornam-se objeto de*

³¹ Terceiro lugar é um termo utilizado pelo sociólogo Ray Oldenburg quando se refere a espaços informais onde se reforçam laços sociais, como cafés, parques, livrarias e outros estabelecimentos que constituem o coração da comunidade. Estes são os locais de desafogo da comunidade permitindo um alívio de uma vida que, de outra forma, seria estruturada segundo viagens de ida e volta entre os primeiros e segundos lugares (a casa e o trabalho, respetivamente).

propriedade e consumo privados” (LARICE, 2012; 291). As pessoas ocupam a rua se esta estiver estruturada de forma a poder ser apropriada pela população, e isto acontece partindo de um desenho urbano holístico e consciente de todas as partes integrantes nesta equação.

IV.I.I - Índice de prosperidade de cidades

Em 2013, a agência *UN - Habitat* tomou como caso de estudo 95 cidades e mediu o índice de prosperidade de cidades dando destaque a fatores como o desenvolvimento de infraestruturas, sustentabilidade ambiental e inclusão social. As cidades com o índice mais elevado foram as que evidenciaram melhores os fatores mencionados.

A cidade de Copenhaga é uma das cidades com um elevado índice de prosperidade, e este está diretamente associado ao desenho urbano. Nesta cidade as vias do centro foram interditas ao tráfego automóvel resultando na apropriação pedonal pela população, e apostando na interação social e fortalecimento do sentido de pertença a uma comunidade.

Uma rede viária infraestrutural bem desenhada promove uma melhor gestão do espaço, e reduz a duração de viagem, o que leva a uma maior produtividade da sociedade. A associação de vias pedonais e cicláveis às vias rodoviárias é também recomendável, pois estas influenciam uma ocupação territorial mais diversificada, que promove a inclusão social, e indiretamente influencia a qualidade de vida da população.

IV.II - MODOS DE TRANSPORTE SUAVES

IV.II.I - Infraestrutura Pedonal e Ciclável

O conceito de mobilidade amiga do ambiente está cada vez mais presente nas políticas e estratégias de desenvolvimento urbano quer a nível nacional, quer internacional. Estas políticas atuam a um nível profundo na sociedade, não bastando



Fig. 33 – Prática de BTT em Fátima



Fig. 34 – Peregrinação do ciclista a Fátima, uma iniciativa da União de Ciclismo de Leiria. Ciclistas de todo o país percorreram as estradas para chegar a Fátima.

simplesmente desenhar o espaço mas também, redesenhar a cultura da sociedade em questão. Estas medidas deveriam atuar não só a um nível individual, mas serem parte integrante de comunidades associadas a entidades de gestão, que influenciem todos a mudar o seu comportamento com vista a um futuro mais sustentável.

Em Portugal já foram desenvolvidos planos, estudos e projetos de mobilidade urbana sustentável que incluem políticas, que enfatizam a utilização de métodos de transporte suaves.

O QREN (2007-2013) dispunha de cofinanciamento da União Europeia no âmbito da criação de planos de mobilidade sustentável. Com a *Agenda Europa 2020* as temáticas da mobilidade e sustentabilidade continuam presentes, o que se constitui como mais um incentivo para a requalificação das vias de Fátima. Uma vez que a utilização de modos suaves já é bastante utilizada, seria de transformar estes métodos de transporte, em protagonistas da mobilidade.

Bicicleta

A bicicleta é um método de transporte suave, fácil de utilizar e de aprendizagem intuitiva. É de baixo impacto no ambiente e devido à grande variedade de modelos e preços torna-se acessível a todos. Num contexto urbano, a bicicleta, tendo em conta a distância e condições de deslocamento, afirma-se como um método de transporte bastante rápido e eficaz.

Para além de ser utilizada como meio de transporte, é também frequentemente associada à prática de desporto, que pode decorrer em estradas nacionais, troços locais em ambiente urbano e rural, trilhos inseridos em zonas florestais, entre outros. A bicicleta está também associada a uma ocupação de carácter lúdico, geralmente com o objetivo de conviver socialmente. Esta atividade é realizada em família ou por um grupo de amigos e não tem o objetivo de chegar a um sítio, constitui um fim em si mesma. Esta prática é associada a troços locais de curta distância e em zonas com poucos conflitos.

Benefícios do uso da bicicleta

Na Europa, 30% das viagens realizadas em automóvel percorrem distâncias inferiores a 3 km, e 50% são inferiores a 5 km. Estas viagens de curta distância são

facilmente realizáveis de bicicleta, especialmente se houverem ciclovias seguras. Um ciclista experiente conseguiria facilmente percorrer esta distância em 15 min.³²

Segundo o Relatório do estado do ambiente, 24% dos gases corresponde ao transporte rodoviário e, o sedentarismo é a causa de inúmeras doenças, pelo que a utilização de métodos de transporte suaves viria a trazer bastantes benefícios para o indivíduo, assim como para a comunidade, tais como:

- melhoria da saúde pública;
- redução dos impactos negativos dos veículos motorizados como o ruído e a poluição;
- Melhor aproveitamento do espaço, visto que, por si só as bicicletas ocupam um menor volume, a sua utilização provoca a redução do uso automóvel, o que indiretamente reduz o espaço dedicado a parques de estacionamento;
- Mobilidade de pouco impacto no território;
- Diminuição de congestionamento associado à menor utilização do veículo automóvel;
- Multidimensionalidade da cidade que influencia a sua atratividade;
- Comparativamente ao automóvel é possível ganhar tempo nas viagens de bicicleta de longa e média distância.

A bicicleta e outros métodos de transporte suaves seriam de integrar em intervenções a uma escala quer regional, quer local. Seria de integrar as práticas e desenhos urbanos por mais pequenos e pontuais que sejam em planos municipais, e definir entidades que se tornem responsáveis pela sua organização, manutenção e financiamento.

IV.II.II - Modos de transporte suaves em Fátima

A topografia de Fátima é caracterizada por declives suaves no contexto urbano, o que potencia o uso da bicicleta como método de transporte para todas as idades, e permite a prática do desporto. Tendo em conta as várias ligações a outros polos

³² DEKOSTER, J.,SCHOLLAERT, U.– *Cidades para bicicletas, Cidades do Futuro*, p. 10

culturais, os seus espaços cenográficos e constituição morfológica, seria benéfica a implantação de ciclovias a ligar a outras cidades.

No Parque Natural da Serra de Aire e Candeeiros, no contexto de dar a conhecer zonas naturais de interesse, foram criados 16 percursos que atravessam 7 concelhos. Um destes é o percurso do Bairro/Casal Farto; situa-se no concelho de Ourém e encontra-se próximo de Fátima.

Atualmente já se verifica uma abundante prática de ciclismo, quer por prática pessoal, quer por participação em eventos de desporto localizados na região. Seria pertinente a criação de percursos adaptados para estas práticas. A aplicação destas medidas poderia vir a dinamizar futuros eventos e incentivar quem ainda não pratica este desporto.

As atuais vias rodoviárias apresentam largura suficiente para integrar uma ciclovia, isto associado à possibilidade de integração num plano de mobilidade, e de possível cofinanciamento, dá a esta temática uma base com bastante potencial para avançar. Tendo em consideração esta temática pretendo propor percursos e equipamentos (ver partes V e VI) que não só facilitem a deslocação de bicicleta, mas que também possibilitem a sua utilização no âmbito do lazer.

PARTE V: PROPOSTA(S)

V.I - ENQUADRAMENTO

Este projeto tem como ambição a concretização de uma visão geral estratégica no âmbito do espaço público, com vista a dinamizar a aldeia de Aljustrel e a requalificar vias de acesso a Fátima, no sentido de contribuir para uma relação entre espaço público e espaço de peregrinação mais adequada.

Nesta parte serão apresentados perfis-tipo para as vias de acesso a Fátima assim como propostas para a aldeia de Aljustrel em quatro pontos distintos. Estas propostas consistem em recomendações de equipamento de uso público, zonas verdes e estratégias gerais para a valorização da identidade de Aljustrel.

PROPOSTA(S)

V.I.I - Objetivos da(s) proposta(s)

<p>Geral</p>	<p>- Criação de um plano que tem como ponto de partida a renovação da área degradada de Aljustrel e a requalificação das principais vias de acesso (atuar no sentido de garantir a segurança do peão e a melhor definição de espaços públicos).</p>
<p>Programas em vigor Estratégias em execução</p>	<p>- Procurar contribuir com propostas estratégicas de acordo com a Ação de Valorização – Fátima 2017. - Propor medidas e projetos alinhados com a Agenda Europa 2020 e mais especificamente com o Programa estratégico 2020 – Oeste Portugal.</p>
<p>Regeneração urbana e mobilidade</p>	<p>- Atuar a nível estrutural no desenvolvimento da rede infraestrutural, garantindo uma maior fluidez e segurança geral e que vise uma gestão operativa dos conflitos funcionais. - Explorar uma prática de ocupação territorial que relacione a infraestrutura viária com a edificabilidade num sentido de suportar as cargas urbanas a que é submetida. - Estudar uma regeneração urbana assente no potencial da rede viária e estimular a transição da rua como espaço de sobra, para elemento estruturante e gerador de cidade.</p>
<p>Inclusão social</p>	<p>- Propor estratégias e programas de ação que integrem a comunidade na vida dos peregrinos através de visitas guiadas, <i>storytelling</i>, entre outros.</p>
<p>Sustentabilidade</p>	<p>- Criar percursos em espaços verdes de modo a consciencializar para a importância da sua manutenção. - Sugerir práticas de turismo rural e agroturismo como forma de revitalizar espaços degradados.</p>
<p>Gerir visitantes</p>	<p>- Propor medidas estratégicas e entidades reguladoras que proporcionem a melhor gestão do fluxo de visitantes. - Sugerir estratégias que visem permitir um crescimento consonante do aglomerado sempre com vista a atingir a complementaridade e conforto entre habitantes e visitantes.</p>



Fig. 35 – EN. 356 – ligação à Batalha.



Fig. 36 – EN. 357 – ligação a Leiria. Nesta figura observa-se um grupo de peregrinos que percorrem esta via pelo asfalto causando perigo de atropelamento.

V.II – PROPOSTA(S) DE INTERVENÇÃO

V.II.I - Fátima e Aljustrel – Vias de acesso

Vias de acesso a Fátima

As vias de acesso a Fátima são as típicas estradas nacionais em asfalto com berma em terra batida, onde os automóveis estacionam e os peões tentam cuidadosamente contornar. Estas estradas, para além de percorridas por habitantes locais, albergam também os milhares de peregrinos que se deslocam a Fátima a pé.

As estradas prolongam-se por todo o território nacional e, no caso dos *Caminhos de Fátima* estes prolongam-se até Santiago de Compostela, Lourdes e por aí adiante, pelo que não é viável estabelecer limites físicos para um projeto.

Neste sentido vou apenas sugerir perfis-tipo respeitantes à rua em contexto urbano de Fátima, considerando que as localidades adjacentes se regem por outro tipo de dinâmicas sobre as quais eu não tenho conhecimento. Os perfis tipo situam-se na parte VI e estão representados da folha 10 à 14.

Av. D. José Alves Correia da Silva (EN 356)

Recentemente requalificada, é um excelente exemplo de via desenhada para o peão. Apesar de não conter sinalização a recomendar velocidades baixas, estas são conseguidas fazendo recurso ao pavimento em cubos de granito e a dimensões reduzidas da faixa de rodagem. O reperfilamento desta via demonstra alterações bastante visíveis e a prévia insegurança e ocorrência de atropelamentos já não se verifica.

Os passeios são de grandes dimensões já a prever a ocupação urbanística futura. Logo após a sua construção esta via passou a ser bastante utilizada por muitas pessoas e com diversos usos: correr, andar, prática de ciclismo, descansar, meter a conversa em dia e ensinar a andar de bicicleta. Para além de potenciar uma vida mais saudável, facilita também as trocas sociais e contribui para fortalecer os laços da comunidade.

Esta avenida é ladeada por faixas de árvores que trazem sombra nos dias de verão e tornam o passeio pela cidade mais agradável. A segurança do peão é também um elemento de extrema importância, e é garantida na separação do passeio e da via



Fig. 37 – Av. D. José Alves Correia da Silva. Nesta via os peões têm um espaço de trânsito amplo. Existe uma faixa de estacionamento que separa o passeio da via promovendo mais segurança para o peão.



Fig. 38 – Estrada de Minde – Neste ponto, apesar de o passeio ter uma largura de 4 m, a largura útil é de poucas dimensões devido à grelha da árvore, aos ecopontos e ao candeeiro.

automóvel por uma faixa dedicada ao estacionamento. Esta avenida é um exemplo bem conseguido de um espaço desenhado para as pessoas e contribui para a sustentabilidade da cidade. As vias a necessitar requalificação nesta cidade deveriam seguir ideais propostos nesta avenida e tornar o peão parte central no desenho urbano.

Estrada de Minde

A *estrada de Minde* (troço da EN 357) apresenta dimensões não regulamentares em determinados pontos ao longo do seu percurso. Apesar de uma largura bruta de dimensões generosas, em certos pontos da sua travessia a largura útil é abaixo da recomendada.

Em geral, o passeio desta via apresenta entre 4 e 5 metros de largura bruta mas, devido à existência de obstáculos como painéis de direções, caixotes do lixo, iluminação pública, árvores, ecopontos e caixas da rede elétrica a área útil é bastante reduzida. Estes elementos situam-se não-alinhados e em vários pontos adquirem dimensões de travessia de apenas 40 cm, o que corresponde a 10 % de área útil.

Outra característica importante é o pavimento, que em lajetas, não é o mais adequado. Torna o passeio de patins, skate e trotineta extremamente desconfortáveis, pois as rodas têm tendência a desviarem-se para as juntas.

Apesar de este passeio conter uma via destinada ao ciclismo esta situa-se ao centro do passeio, no mesmo alinhamento em que se situam os ecopontos, provocando ao ciclista a saída da sua trajetória e entrar em conflito com peões presentes no local. Esta questão associada ao pavimento inadequado faz como que o ciclista abandone a pista dedicada ao ciclismo e se desloque pelo asfalto, proporcionando o congestionamento automóvel, o que leva a ultrapassagens a evitar numa zona de 30 km/h (velocidade recomendada).

O *Código da Estrada* português refere que a bicicleta é um veículo, e por isso não pode circular nos passeios, nas pistas destinadas a peões, nem nas bermas da estrada. De acordo com o código, sempre que existirem pistas especiais para bicicletas, é obrigatória a sua utilização.

Verifica-se um grande número de ciclistas a percorrer esta estrada, pelo que seria pertinente a criação de uma pista ciclável exclusiva para ciclistas, havendo a possibilidade de partilhar esta pista com outros modos de transporte de cariz turístico,



Fig. 39 – Estrada de Minde – Peregrinos a caminho do Santuário. O pavimento a amarelo corresponde à faixa para ciclistas. Frequentemente o ciclista prefere transitar na via rodoviária para uma viagem mais cómoda e sem obstáculos.



Fig. 40 – Estrada de Minde – Os ecopontos situam-se na faixa para ciclistas

como o ecotaxi. Esta via necessita de uma requalificação, de forma a tornar o passeio mais adequado aos usos a que está submetido.

Proposta: Criar uma faixa para ciclistas sem obstáculos no seu trajeto e com pavimento betuminoso. Alinhar os restantes elementos (candeeiros, equipamentos da rede de águas e eletricidade, ecopontos) com vista a maximizar o espaço útil e separar o passeio da pista de ciclismo. Proponho também a colocação da faixa arbórea junto à estrada, de modo a criar uma barreira de segurança entre o peão e o tráfego automóvel abundante; desta forma as árvores alinham com os restantes elementos, o que leva a um perfil de passeio mais largo. As peças desenhadas relativas a esta proposta situam-se na parte VI e correspondem às folhas 13 (planta) e 14 (perfis).

V.II.II - Aljustrel – Vias estruturantes

As vias estruturantes de Aljustrel encontram-se saturadas, são infraestruturadas para pedestres, carros, autocarros, bicicletas e motas. Existem pontos específicos em que a via apresenta menos de 3 metros de largura. É o caso da zona junto à casa dos videntes em que a esquina foi quinada de modo a proporcionar a passagem de autocarros. Os peregrinos mostram-se bastante descontentes com esta situação pois quando passa um autocarro, de modo a este poder realizar a manobra, os peões têm de *evacuar* o local de modo a deixar os veículos passarem. São inúmeros os autocarros que transitam na zona, nas horas de maior afluência passam dezenas de veículos, em intervalos de poucos minutos.

O protagonista deste problema não é o autocarro mas a rede infraestrutural de apoio a transportes. Existem cerca de 4 lotes privados que os proprietários deixam utilizar como estacionamento e dois parques de menores dimensões da propriedade do Santuário de Fátima. Estes, de pequenas dimensões, são utilizados para carros e, os autocarros que se deslocam a esta zona estacionam na via pública, geralmente ocupando um dos lados do passeio.

Estas áreas para estacionamento são inconvenientes, um dos parques da propriedade do Santuário situa-se no término da via, o que faz com que os autocarros tenham de percorrer toda a povoação. As restantes áreas de estacionamento situam-se no centro do eixo rodoviário onde se verifica a maior quantidade de pessoas a pé e, onde tanto o ângulo de estacionamento, como o perfil da via são demasiado reduzidos



Fig. 41 – Aljustrel. Zona junto à casa dos videntes. No lado esquerdo da imagem vê-se a extensão dos artigos comerciais até à via rodoviária. É possível também notar a ocupação da via rodoviária por parte dos visitantes.



Fig. 42 – Engarrafamento na R. dos Pastorinhos, devido à falta de estacionamento. Os autocarros ocupam a via.

PROPOSTA(S)

para efetuar manobras facilmente. Esta situação geralmente provoca engarrafamentos.

Para além de estratégias de administração é preciso atuar a nível de detalhe, seria necessário intervir a nível de pavimentos, mobiliário urbano, vias secundárias e métodos de transporte alternativos.

Rua dos Pastorinhos

A rua apresenta uma largura que varia entre 3 e 5 metros e o pavimento é em asfalto e calçada. Apesar de ser uma zona utilizada maioritariamente a pé, o passeio não acompanha a via na sua totalidade. Apenas algumas secções apresentam passeio e em determinados locais este é de 30 cm, o que não respeita os regulamentos em vigor. A falta de passeios ou a dimensão adequada destes, associada às grandes quantidades de visitantes, causa o deambulamento dos peões pelo asfalto.

Existe bastante vegetação junto aos Valinhos, mas assim que nos aproximamos das casas dos videntes esta é mais escassa. As poucas árvores que existem são utilizadas como expositores de artigos para venda, passando de elemento natural a adereço comercial.

Rua dos Valinhos

Esta rua segue na continuação da R. dos Pastorinhos e progride até ao parque de estacionamento situado junto à zona dos Valinhos. É também ladeada por estabelecimentos comerciais, embora junto ao seu término seja caracterizada por zonas verdes, protagonizadas por oliveiras e lapiaz.

O parque de estacionamento onde termina esta via é de pequenas dimensões e apropriado ao estacionamento de carros. Mesmo assim os autocarros dirigem-se até a esta localização e, ao não terem espaço estacionam ao longo da via. Esta via para além de suportar os fluxos pedonal, automóvel, ciclismo e a exposição de artigos religiosos, adquire também a função de parqueamento de veículos pesados.



Fig. 43 – R. dos Pastorinhos. Nesta figura é observável que mesmo em troços com passeio, este é insuficiente para tantos visitantes.



Fig. 44 – R. dos Pastorinhos – Estacionamento neste lote permitido pelo proprietário

Proposta: Reperfilamento das vias

O perfil de arruamento proposto caracteriza-se pela pedonalização da via que forma esta povoação. Com o desafogo do tráfego automóvel, é possível desenhar esta via para o peão. Estes arruamentos têm como pavimento o microcubo de calcário com juntas mínimas, criando um pavimento o mais homogéneo e confortável possível, visto que grande parte da população visitante já percorreu grandes distâncias a pé.

V.II.III - Equipamento

Parqueamento

Atualmente o parqueamento em Aljustrel não é suficiente, pelo que é pertinente existir mais áreas apropriadas para esse uso, especialmente junto aos Valinhos, de forma a poder transportar quem não conseguir fazer todo o caminho a pé e também para transportar pessoas que estejam apenas interessadas em visitar essa zona.

Para tal proponho a manutenção do parque atual (dedicado a automóveis) e a criação de mais dois para albergar autocarros, um deles situado junto aos Valinhos e o outro junto à Casa dos Videntes. É de extrema importância garantir um acesso a estes novos parques que se faça a partir de outras vias que não a rua estruturante desta povoação, que viria a ser interdita ao tráfego de veículos pesados.

O parque de estacionamento perto da Casa dos Videntes viria a situar-se junto ao centro de acolhimento que menciono a seguir. Este teria acesso a partir da Rua da Eirinha e viria a acompanhar a Rua da Lomba, que proponho ser pedonalizada, de modo a garantir uma transição segura do parque para os pontos de interesse turístico.

Um segundo parque, de apoio à zona dos Valinhos, viria a situar-se na Rua dos Valinhos, num lote separado da via pública por uma área arborizada, de modo a garantir a presença do ambiente natural no local e ajudar a camuflar o ruído. De modo a evitar a passagem dos autocarros pelo centro, proponho um novo arruamento de acesso. Este far-se-ia a partir da EN 357 e faria a ligação direta ao local com um afastamento de cerca de 70 metros da povoação (fig.45). Desta forma proporciona-se a redução do ruído, a melhor segurança do peão, a proteção do espaço do peregrino; ao mesmo tempo que se diminui o tempo de transporte, tendo em conta a redução de manobras e a sua dificuldade.



Fig. 45 – Proposta de via de acesso ao parque de estacionamento junto aos Valinhos



Fig. 46 – R. dos Pastorinhos, R. dos Valinhos. Este é um espaço bastante ambíguo. Apesar de asfaltado, pertence aos peões.

PROPOSTA(S)

Este novo percurso é de cariz natural, protagonizado pela vegetação em abundância, nomeadamente azinheiras, carvalhos e oliveiras. A uma aproximação mais metafísica, funcionaria como espaço de transição entre a cidade e a zona dos Valinhos, entre o profano e o sagrado. As peças desenhadas relativas a esta proposta e o seu enquadramento encontram-se na parte VI nas folhas 1, 2, 4, 5 e 6.

Centro de Acolhimento

Com vista a desafogar o tráfego da R. dos Pastorinhos e da R. dos Valinhos proponho uma zona de acolhimento com parque de estacionamento, num lote situado na EN 357, da propriedade da congregação da Pia União Escravos do Divino Coração de Jesus. Esta propriedade albergava a congregação respeitante a esta união e funcionava também como seminário. Atualmente encontra-se em estado desabitado.

A localização deste equipamento permite acesso direto a partir da estrada nacional EN 357 e desenvolve-se entre esta e a Rua dos Pastorinhos, apresentando medidas suficientes para suportar o tráfego deste género.

O extremo deste lote situa-se a cerca de 100 metros da Casa dos videntes e encontra-se separado deste por uma faixa de árvores que ajuda a minimizar o ruído. Desta forma os peões podem deslocar-se a pé para as zonas de interesse sem a constante preocupação de se terem de desviar de carros e autocarros. Esta medida é também benéfica para o tráfego automóvel, pois permite um estacionamento mais fácil; não é necessário percorrer toda a povoação em busca de espaço que poderá não estar disponível.

Proponho também que este centro compreendesse uma divisão administrativa responsável por organizar e divulgar eventos e atividades em Aljustrel, com vista a dinamizar esta aldeia e oferecer aos visitantes uma experiência a relembrar.

Associado ao centro de acolhimento proponho um parque natural com percursos de acesso pedonal e em bicicleta. Neste local encontra-se um ponto de recolha de bicicletas.

Nó central de Aljustrel

A intersecção da R. dos Pastorinhos com a R. dos Valinhos é um nó bastante mal definido onde transitam autocarros, carros e peões em grande número. A grande



Fig. 47 – R. dos Valinhos



Fig. 48 – Término da R. dos Pastorinhos, saída de Aljustrel - Existente

PROPOSTA(S)

afluência de visitantes a este nó regista-se devido à proximidade das casas dos videntes, da Casa-Museu, assim como, da paragem do comboio turístico. Para ajudar a reorganizar esta área proponho uma zona de estar com mesas e bancos, e a mudança da paragem do comboio turístico para uma secção de um lote de propriedade privada correntemente ocupado por vegetação. Atualmente, o comboio para na via pública sem uma zona de espera dedicada aos utilizadores, e estes aguardam a chegada do comboio na via, por vezes ocupando-a e impedindo o tráfego automóvel. Proponho também a integração de ecoponto num espaço junto à zona de estar que venha a servir não só os visitantes mas também os comerciantes, que todos os dias deitam fora bastante cartão e plástico, respeitantes às embalagens e invólucros dos artigos dispostos para venda. As peças desenhadas desta proposta constituem a folha 7 da parte VI. Na parte II – *ANÁLISE FOTOGRÁFICA* encontram-se mais fotografias deste nó.

Parque de desporto

A utilização de modos de transporte suaves é comum nesta região, quer por necessidade, quer por lazer. De modo a incentivar este comportamento, proponho a criação de um parque para a prática de atividades desportivas. Este espaço situar-se-ia na à Rua dos Valinhos e viria dispor de elementos que permitam o estacionamento de bicicletas, assim como, um ponto de recolha/distribuição da rede de bicicletas local.

Este espaço situa-se a cerca de 200 metros da zona de oração dos Valinhos, e um dos seus extremos está ladeado por uma zona florestal, o que torna este local o ponto ideal para iniciar percursos pela zona verde. O seu afastamento da via-sacra permite um distanciamento físico e metafísico da zona de oração, de modo que, as atividades desportivas e religiosas, diferentes na sua natureza, não se cruzem e não haja conflitos.

Este espaço para além de zona dedicada às atividades desportivas, disporia também de zonas de estar com bancos, de modo a permitir um espaço agradável e de descanso aos visitantes.

Parque – Saída de Aljustrel

O término da via estruturante de Aljustrel (R. dos Pastorinhos) é dominado por um edifício devoluto, situado no centro da via que faz com esta bifurque. Este edifício



Fig. 49 – Término da R. dos Pastorinhos – Proposta. O ângulo de visão está assinalado na folha 9 da parte VI.



Fig. 50 – Término da R. dos Pastorinhos, saída de Aljustrel – zona verde com percursos pedonais e áreas de estar. O ângulo de visão está assinalado na folha 9 da parte VI.

é a última imagem que os visitantes de Aljustrel guardam no seu regresso a casa. De modo a criar um espaço de despedida mais digno de ser lembrado, proponho a criação de um espaço verde público com zona de estar e ponto de recolha/aluguer de bicicletas. As figuras 48, 49 e 50 demonstram o antes e o depois da intervenção que proponho. As peças desenhadas (planta e corte) encontram-se na parte VI e correspondem à Folha 8.

Agroturismo/Turismo Rural

Em Fátima, previamente a 1917, a pastorícia e a agricultura manifestavam-se como os principais elementos do sistema económico local. Após esta data, com a mudança de identidade desta zona, estas atividades foram deixadas para segundo plano. Apesar de a prática da agricultura ser comum, especialmente de minifúndio. São menos os que a praticam, principalmente os mais velhos mas, mesmo assim ainda é uma prática atual, com potencial a ser explorada.

Apesar de se encontrarem bastantes edificações em estado devoluto, estas podem interpretar-se como oportunidades com bastante potencial. Estas edificações inseridas em lotes com áreas adjacentes permitem suportar a prática de agroturismo, turismo rural, entre outros.

Esta ocorrência associada à elevada procura de estadia, especialmente na época das peregrinações aniversárias, torna pertinente a revitalização destas zonas, fazendo recurso ao agroturismo como ferramenta de dinamização do local e método de interação entre visitantes e residentes. Não se pretende utilizar o modelo tipológico do agroturismo como método de crescimento urbanístico mas como um instrumento de revitalização local e pontual.

O turismo rural tem adquirido uma importância de relevo no panorama nacional. Regista-se um aumento na primeira década do milénio, nas dormidas nestes tipos de estabelecimentos. Esta tipologia é preferida por turistas adultos, estrangeiros que pretendem conhecer e contactar com a cultura local.

A prática desta atividade serviria também para explorar outras dimensões que não a religiosa. Ao estabelecer um programa de atividades agroturísticas fomentar-se-ia a vinda de turistas em outras épocas que não as aniversárias e reduzir-se-ia o desequilíbrio do número de visitantes entre as épocas com maior e menor afluência. O contacto direto com a agricultura e com esta realidade evitaria a extinção desta prática e



Fig. 53 – R. dos Valinhos, existente



Fig. 54 – Proposta para a organização de fachada

adaptá-la-ia aos tempos modernos, acabando por tornar a comunidade mais coesa e sensibilizar a população para a conservação ambiental.

Neste ponto vou ficar-me por uma visão estratégica e recomendar apenas a reconversão das edificações I9 apresentadas na *Planta Existente* (Folha 2 da parte VI). Estas futuras instalações de turismo rural poderiam ser geridas pela entidade reguladora de práticas de Aljustrel que proponho situar-se no Centro de Acolhimento e, deste modo, funcionar como método de dinamização local.

Aljustrel - Fachadas

As edificações de Fátima são de estética usual, geralmente de geometria simples e pintadas de cor suave, exceto as fachadas da zona central de Fátima e Aljustrel, que são revestidas a casacos de lã, camisolas do Cristiano Ronaldo e outros artigos *made in china*, de baixo custo, provavelmente produzidos por crianças em registo de trabalho forçado.

Existem regulamentos municipais que proíbem a exposição extrema de artigos religiosos. Foi publicado um comunicado a informar os comerciantes que teriam de arrumar os artigos religiosos no interior das lojas. Após este comunicado, funcionários da câmara municipal dirigiram-se aos estabelecimentos comerciais a avisar individualmente os comerciantes das normas. De seguida os comerciantes foram avisados secretamente que haveria fiscalizações numa determinada altura e mesmo assim a maioria das lojas continuaram com a exposição habitual.

A ASAE já por várias vezes desempenhou ações de fiscalização, confiscando os artigos situados em locais não permitidos e, apesar do prejuízo causado aos estabelecimentos comerciais, estes já voltaram a expor artigos idênticos no mesmo espaço.

Resumindo e concluindo: “não há nada a fazer”. *Mesmo que o comerciante fosse preso arranjará forma de clandestinamente adquirir artigos religiosos e montar um estabelecimento na prisão.*

Esta situação gera dois modos de abordagem: ir contra a comunidade comerciante ou orientá-la. Uma possibilidade de intervir nesta situação seria a fiscalização permanente, o que gera custos desnecessários para a autarquia e causa prejuízos ao comerciante, levando a situações de conflito entre entidades autárquicas e população. Esta é uma situação em que ambas as partes ficam a perder.

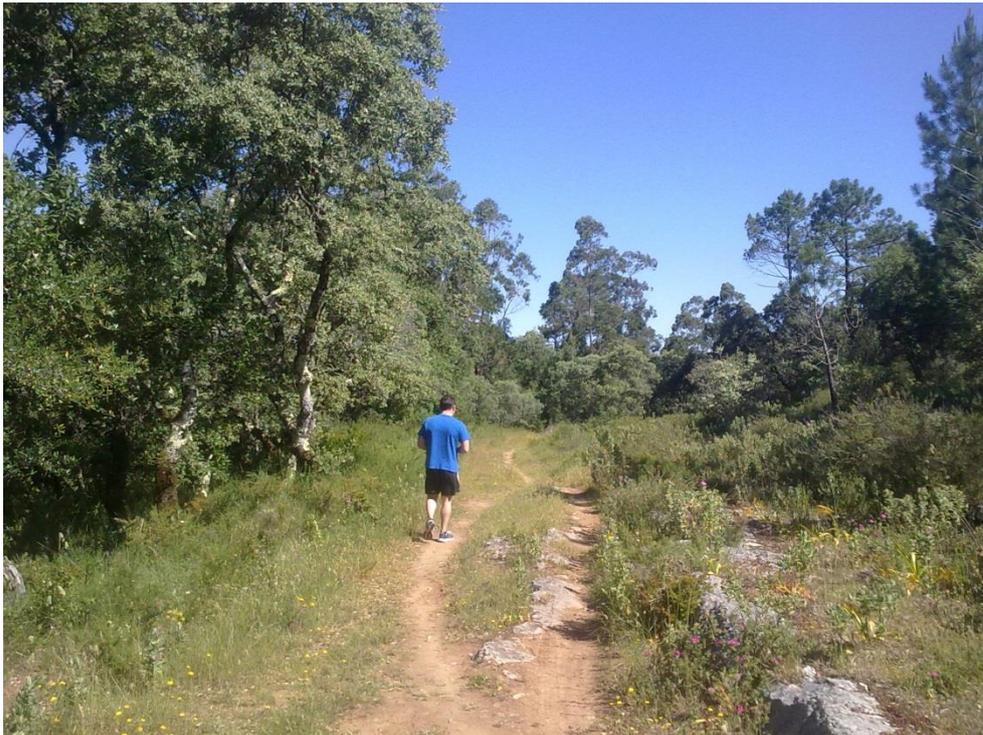


Fig. 50 – Troço de percurso existente na zona dos Valinhos



Fig. 52 – Paisagem típica da zona dos Valinhos

PROPOSTA(S)

A outra possibilidade – a que pretendo seguir – é a de não ir contra as dinâmicas da comunidade mas orientá-las, uma vez que, a tendência será sempre de ocupar o espaço com artigos para venda. Visto que os edifícios locais não são de beleza extraordinária, com a exposição dos artigos não se perde valor estético. Portanto pretendo olhar para os artigos como material de revestimento de fachadas e criar alguns princípios de ordenamento de fachada.

Proposta: Coordenar os artigos religiosos expostos nas fachadas, criando ordem e simetria, o que por si só alivia o peso visual da fachada.

V.II.IV - Percursos

Rede de distribuição de bicicletas

Fátima apresenta vários pontos de interesse turístico natural, religioso, histórico e de arquitetura tradicional. Neste sentido, ainda associado ao ciclismo, proponho uma rede local de utilização de bicicletas com vários pontos de recolha na zona, à semelhança do projeto *movebuga* em Aveiro.

Esta rede de bicicletas poderia ter pontos de recolha associados a determinados pontos de referência, onde a maioria dos utilizadores tencionam deslocar-se e ao mesmo tempo acaba também por divulgar áreas de interesse local não conhecidas pelos utilizadores.

A aplicação desta modalidade ao território proporcionaria à população local um método de transporte alternativo ao carro. Aos visitantes, oferece a possibilidade de deslocação para além do autocarro (que impede o contacto direto com o local), ao mesmo tempo que, confere uma experiência alternativa e em comunhão com a natureza, com vista a eliminar a necessidade de parar para pedir informações e poder passear sem interrupções.

Esta estratégia visa uma melhor interação com a comunidade local comparativamente ao uso em excesso de carros e em termos práticos potencia a redução do ruído, da poluição e promove um ambiente mais brando.

Infraestruturas de ciclismo/pedestrianismo

O pedestrianismo e o ciclismo permitem o contacto direto com a natureza, são atividades desportivas de pouco impacto para com a comunidade acolhedora, que quando praticadas com respeito podem funcionar como instrumento de sensibilização para a preservação de ambientes naturais.

Neste sentido, proponho a criação/apropriação de troços e caminhos locais com vista a delinear percursos em localidades próximas a Aljustrel. Estes percursos apresentam circuitos diferentes, sendo um linear, estendendo-se a localidades vizinhas e o outro circular e local. Os percursos estão representados na Folha A e no ortofotomapa, incluídos na parte VI.

Esquema dos percursos

Percurso A

Tipo de percurso – Circular | Pedestre que poderá ser realizado de bicicleta (com precaução).

Extensão – 3,3 km | Duração – a pé: 50 min (4km/h) | de bicicleta: 20 min (10 km/h)

Ponto de partida – Parque de desporto

Ponto de chegada – Parque de desporto

Tipo de piso – Pé posto, carreiros | Dificuldade – Média (a pé), Difícil (bicicleta)

Enquadramento – Zona junto aos Valinhos consistindo num percurso circular

Principais acessos – Rua dos Valinhos e Rua da Várzea. O acesso a partir da Rua da Várzea não constitui um ponto de apoio é simplesmente uma zona de intersecção de percursos.

Infraestruturas – Parque de desporto, Calvário Húngaro Moinho em ruína, ponto geográfico com a cota com maior altitude do local.

Descrição – Situa-se na envolvente da povoação de Aljustrel e permite observar os elementos geomorfológicos característicos das formações de maciços calcários. Este percurso realiza-se em toda a sua extensão integrado na natureza. Predomina a vegetação de altitude, nomeadamente eucaliptos, oliveiras castanheiros e arbustos de baixa altitude como o alecrim.

PROPOSTA(S)

É possível fazer uma paragem junto ao moinho em ruína, este ponto é o mais alto da zona e permite ter uma vista ampla da cidade e da Serra de Aire e Candeeiros. Este percurso apresenta alguns troços com declives acentuados, pelo que se aconselha extremo cuidado na prática de BTT.

Percurso B

Tipo de percurso – Linear | Pedestre que poderá ser realizado de bicicleta. Alguns troços coincidem com vias rodoviárias.

Extensão – 3,7 km | Duração: a pé – 45 min (5km/h) | Bicicleta: 15 min (15 km/h)

Ponto de partida – Parque de desporto

Ponto de chegada – Grutas da Moeda (situadas em São Mamede)

Tipo de piso – Pé posto, asfalto | Dificuldade – Média

Enquadramento – Zona junto aos Valinhos com transição para as localidades vizinhas da Casa Velha, Moimento e São Mamede

Principais acessos – Rua dos Valinhos, Rua da Várzea, Rua da Charneca e Rua da Nossa Senhora de Fátima

Infraestruturas – Parque de desporto, Calvário Húngaro (com ligação à via sacra), Grutas da Moeda. Situa-se na envolvente da povoação de Aljustrel e faz ligação com a localidade de São Mamede.

Descrição – Este percurso permite a imersão do indivíduo na natureza e a apreciação de um ambiente calmo e relaxante. Predomina a vegetação de altitude, existem em abundância eucaliptos, oliveiras castanheiros e arbustos de baixa altitude como o alecrim.

Este percurso termina nas Grutas da Moeda, estas, com uma profundidade de 45 metros e 350 metros de extensão, são resultado da dissolução do calcário por parte das correntes de água subterrâneas. É um percurso plano quando coincidente com as vias rodoviárias, apresentando declives com uma certa inclinação na zona verde; aconselha-se uma velocidade moderada nesta área para quem a percorre em bicicleta.

PARTE VI: ANEXOS

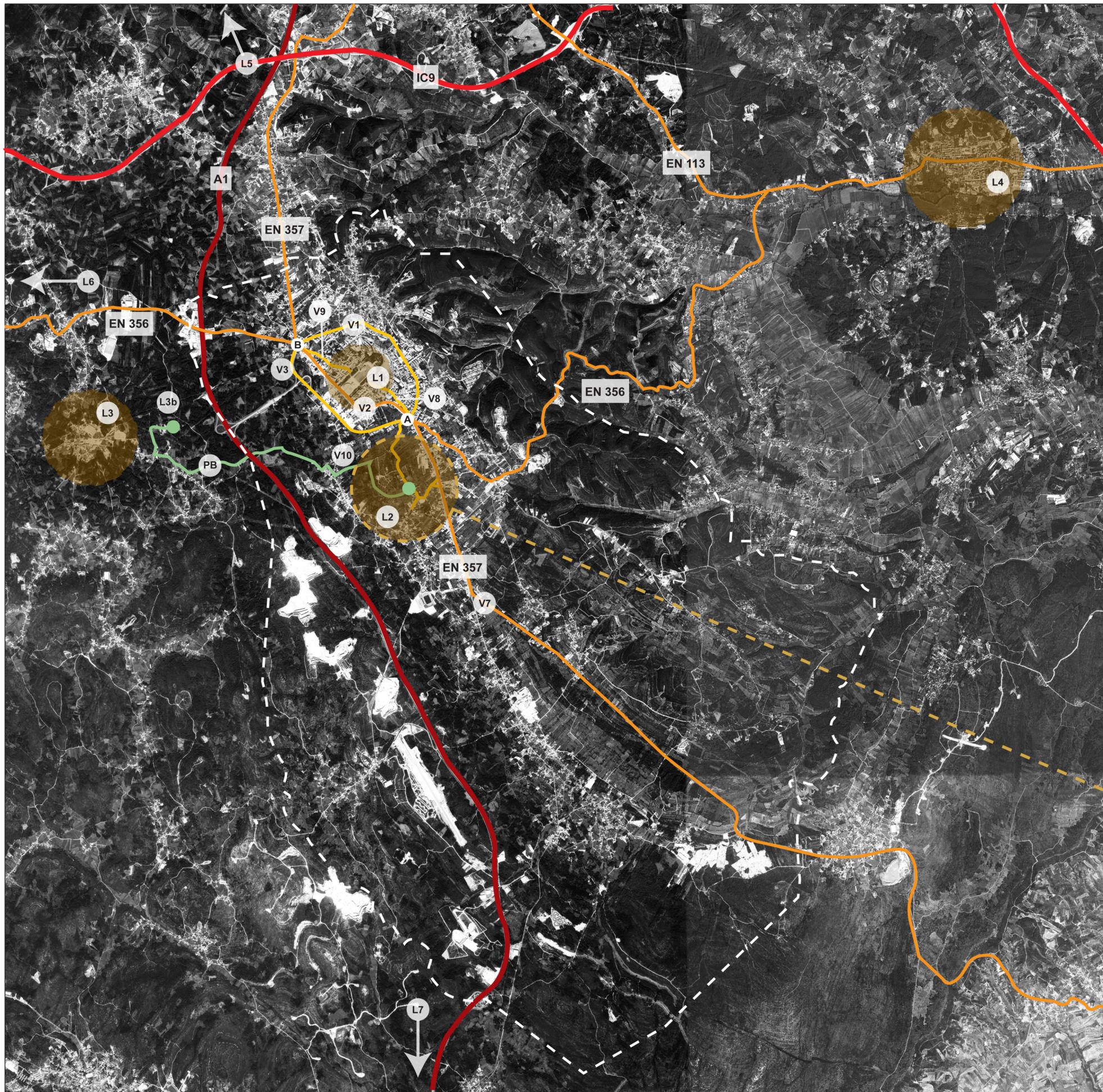
VI.I – ENQUADRAMENTO

Neste capítulo encontra-se o ortofotomapa (Folha A) de Fátima com descrição do sistema viário e lugares de interesse. A Folha B corresponde a uma planta de usos comerciais de Fátima.



- Perfis-tipo para a EN 357 (direção Fátima – Leiria)
- Perfis-tipo para a EN 356
- Perfis-tipo para a EN 357 (direção Fátima – Minde)

Fig. 55 – Localização dos perfis-tipo apresentados nas folhas de 10 a 14



LEGENDA:

INFRAESTRUTURAS VIÁRIAS:

- Rede nacional fundamental**
- A1

- Rede nacional complementar**
- IC9
- Estradas Nacionais
EN 356
EN357
EN 113

- Rede local:**
Apenas representadas vias de importância para este trabalho
- V1 - Av. Beato Nuno
V2 - Av. D. José AlvesCorreia da Silva
V3 - Av. Papa João XXIII
V4 - R. dos Pastorinhos
V5 - R. dos Valinhos
V6 - Via-Sacra
V7 - Estrada de Minde (EN 357)
V8 - R. Jacinta Marto
V9 - R. Francisco Marto
V10 - R. da Várzea

- Percurso PB**
Aljustrel - Grutas da Moeda
Os detalhes deste percurso encontram-se no capítulo das propostas

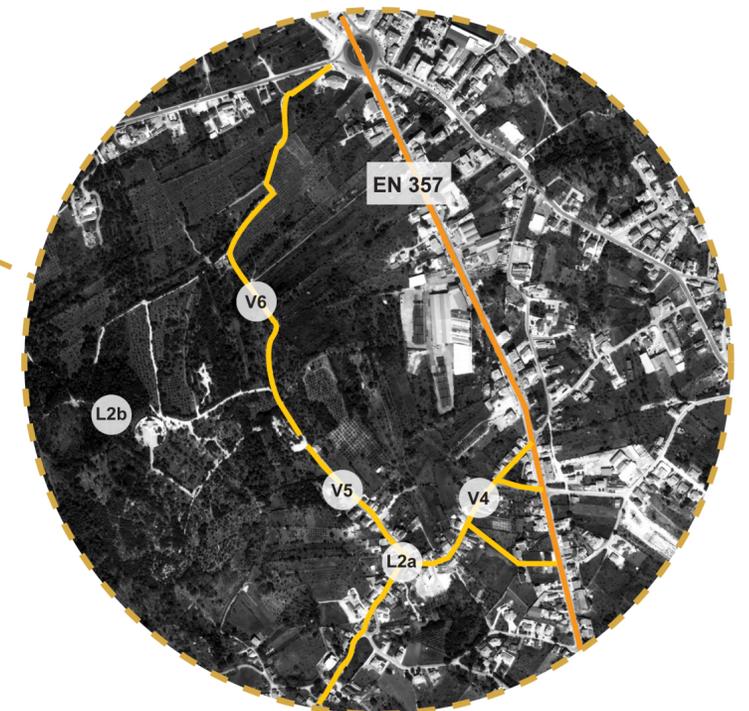
LOCALIDADES:

- L1 - Santuário de Fátima
- L2 - Aljustrel/Valinhos
L2a - Casas dos videntes
- Casa-Museu
L2b - Calvário Húngaro
- L3 - S. Mamede
L3b - Grutas da Moeda
- L4 - Ourém (centro)
- L5 - Leiria
- L6 - Batalha
- L7 - Minde

ROTUNDAS:

- A - Rotunda Sul
- B - Rotunda Norte

Perímetro de Fátima
Apresenta 72 km² de área



Aljustrel/Valinhos

0 100 200 300 400 500m



LEGENDA:

-  Zona de intervenção
-  Comércio
-  Comércio religioso
-  Alojamentos/Alojamento
-  Equipamentos Serviços Religiosos

LEGENDA:

-  Zona de intervenção
-  Habitação unifamiliar
-  Habitação plurifamiliar
-  Serviços/Equipamentos religiosos
-  Serviços
-  Alojamentos/Hotelaria
-  Equipamentos

<p>FÁTIMA - 2017 AÇÃO INTEGRADA DE VALORIZAÇÃO URBANA SRUFÁTIMA</p>		<p>PARQUXPO</p>	
<p>DESIGNAÇÃO Edificado - Usos comerciais</p>		<p>ESCALA 1:10 000</p>	
<p>DATA Agosto 2008</p>		<p>REFERÊNCIA 12</p>	

VI.II – PEÇAS DESENHADAS

Deste capítulo constam 14 folhas:

Propostas referentes a Aljustrel e Valinhos:

Folha 1 – Planta existente de Aljustrel e envolvente

Folha 2 – Planta existente de Aljustrel, Fátima

Folha 3 – Planta de usos de Aljustrel

Folha 4 – Planta de Aljustrel com as propostas de intervenção marcadas. Nesta planta estão assinaladas as secções que em outras folhas se encontram à escala 1/200.

Folha 5 – Centro de acolhimento | Parque verde | Estacionamento – Planta

Folha 6 – Centro de acolhimento | Parque verde | Estacionamento – Cortes, fotografias e fotomontagens. A fotomontagem desta folha está assinalada na planta da folha 5.

Folha 7 – Nó central. Trata da intersecção da R. dos Pastorinhos com a R. dos Valinhos.

Folha 8 – Parque de desporto.

Folha 9 – Saída de Aljustrel. Esta folha tem uma planta e um corte. As fotomontagens estão em: PARTE V: PROPOSTAS.

Propostas referentes a vias de acesso a Fátima e Aljustrel:

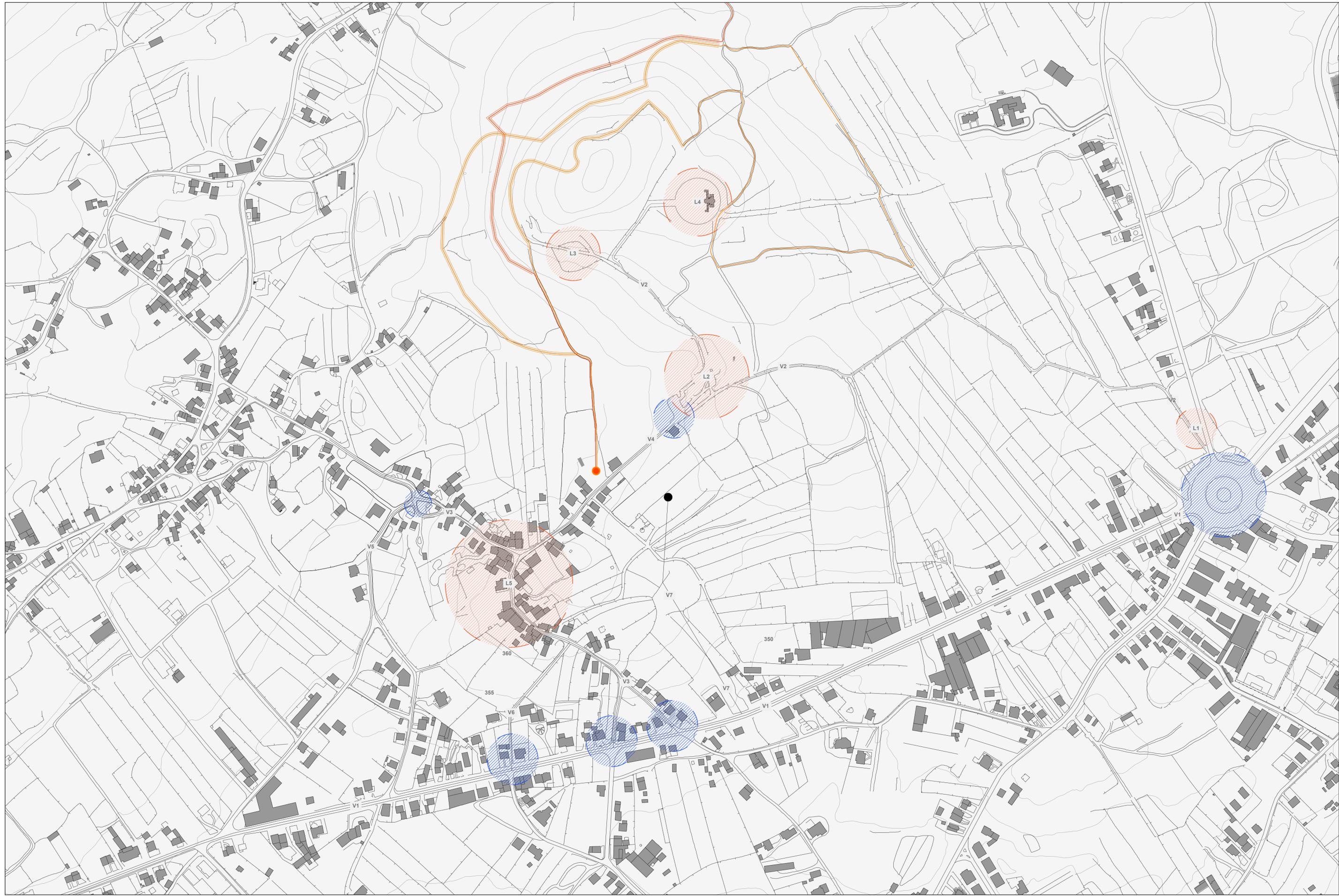
Folha 10 – Planta e perfis-tipo da EN 357 (direção Fátima - Leiria)

Folha 11 - Perfis-tipo da EN 357 (direção Fátima-Leiria)

Folha 12 – Secções de plantas das EN 356 e EN 357 (direção Fátima - Leiria)

Folha 13 - Perfis-tipo da EN 356

Folha 13 - Perfis-tipo da EN 357 – Estrada de Minde (direção Fátima – Minde)



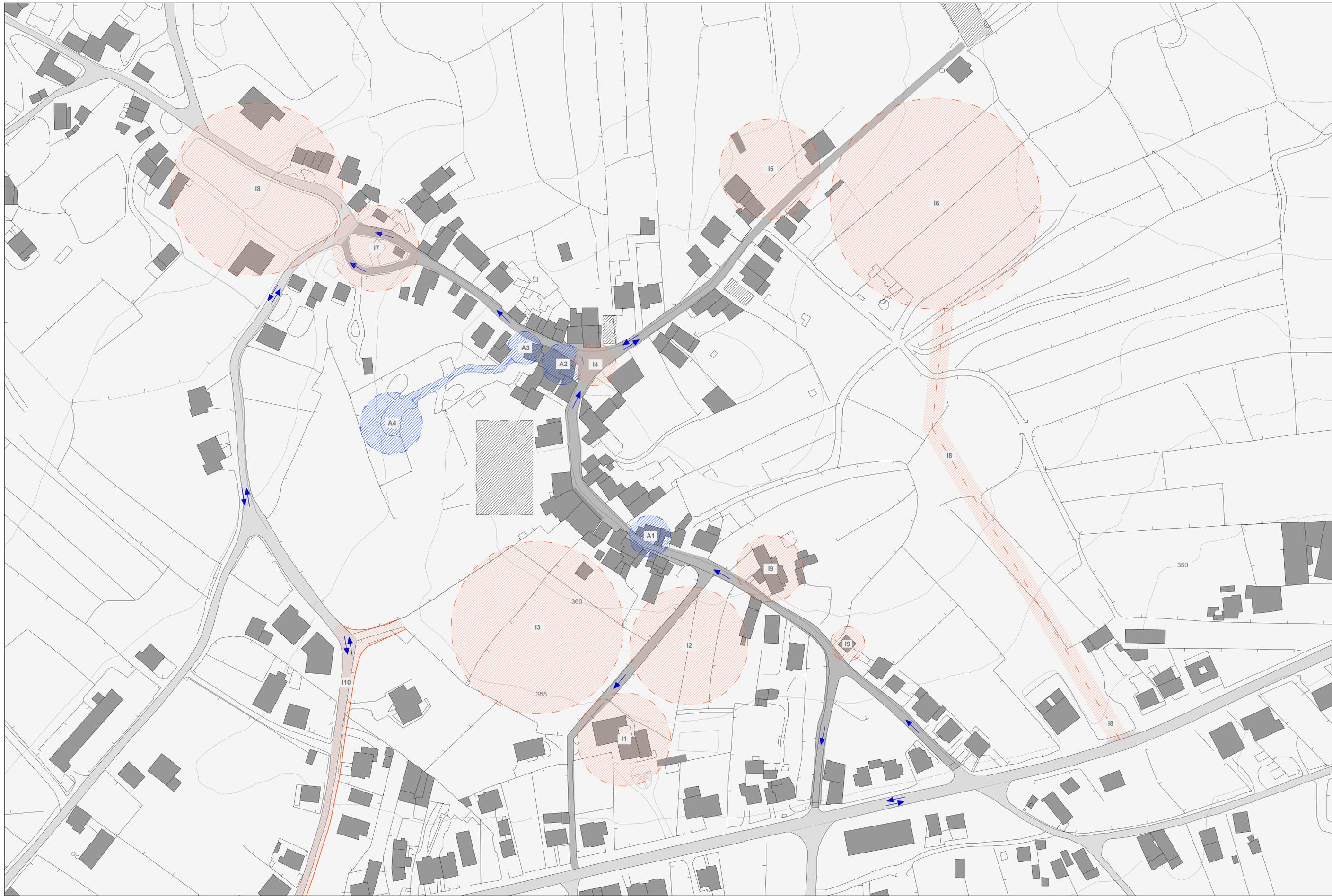
LEGENDA: Acessos a Aljustrel Locais de interesse turístico Vias a intervir Vias a não intervir Percurso natural Percurso interlocalidades

LOCAIS DE INTERESSE TURÍSTICO:

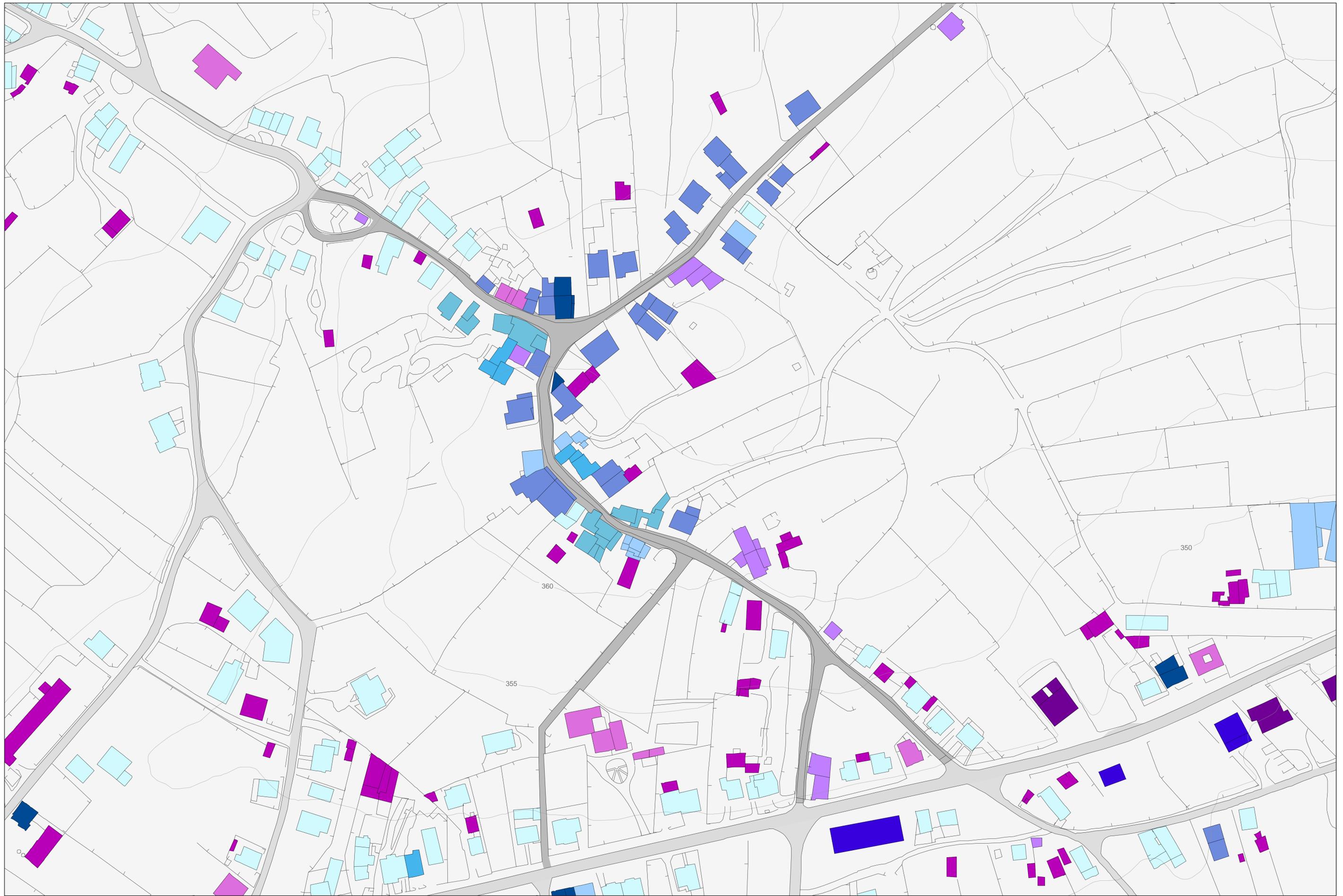
- L1 - Início da Via-Sacra
- L2 - Zona com capela de N. Sr.ª de Fátima
- L3 - Loca do Anjo e Gruta
- L4 - Calvário Húngaro (término da Via-Sacra)
- L5 - Casa dos videntes/Casa-Museu de Aljustrel

VIAS:

- V1 - Estrada Nacional 360
- V2 - Via-Sacra
- V3 - R. dos Pastorinhos
- V4 - R. dos Valinhos
- V5 - R. do Poço
- V6 - R. da Lomba
- V7 - Arruamento proposto a associar a parque de estacionamento
- V8 - Percurso pedonal/BTT circular
- V9 - Percurso pedonal/Bicicleta com ligação a São Mamede



LEGENDA:	Via de duplo sentido	Via sentido único	Zona de interesse turístico	Áreas a intervir	Parques de estacionamento	VIAS:	EN 360	Rede viária local	Vias a intervir R. dos Pastores e R. dos Vainhos	ZONAS DE INTERESSE TURÍSTICO:	ÁREAS A INTERVIR:	
										A1 - Casa dos videntes Jacinta e Francisco A2 - Casa-Museu de Aljustrel A3 - Casa da vidente Lúcia A4 - Poço do Arneiro	I1 - Centro de Acolhimento I2 - Parque natural associado ao Centro de Acolhimento I3 - Parque de estacionamento e ponto de recolha de bicicletas I4 - No central	I5 - Parque de desporto com ponto de recolha de bicicletas I6 - Parque de estacionamento e zona verde pedonalizada I7 - Zona de estar com ponto de recolha de bicicletas I8 - Zona verde com percursos pedonais I9 - Edifícios a adaptar a agroturismo/turismo rural I10 - Alargamento da R. da Eirinha
PLANTA EXISTENTE DE ALJUSTREL, FÁTIMA	DESCRIÇÃO: Discriminação de infraestruturas viárias, sentidos de tráfego, zonas turísticas e áreas a intervir				LOCALIZAÇÃO: Aljustrel	ORIENTAÇÃO: N	ESCALA: 1/1000	ALUNA: Ana Cláudia P. Silva dARQ Universidade de Coimbra		FOLHA: 2/14		



LEGENDA: Habitação unifamiliar Comércio Café/Bar Pontos turísticos Piso térreo - comércio | Pisos superiores - hab. unifamiliar Piso térreo - comércio | Pisos superiores - hab. coletiva P.térreo - restaurante/café | P. superiores - hab. unifamiliar P. térreo - restaurante/café | P. superiores - hab. coletiva Anexos Desabitado Devoluto

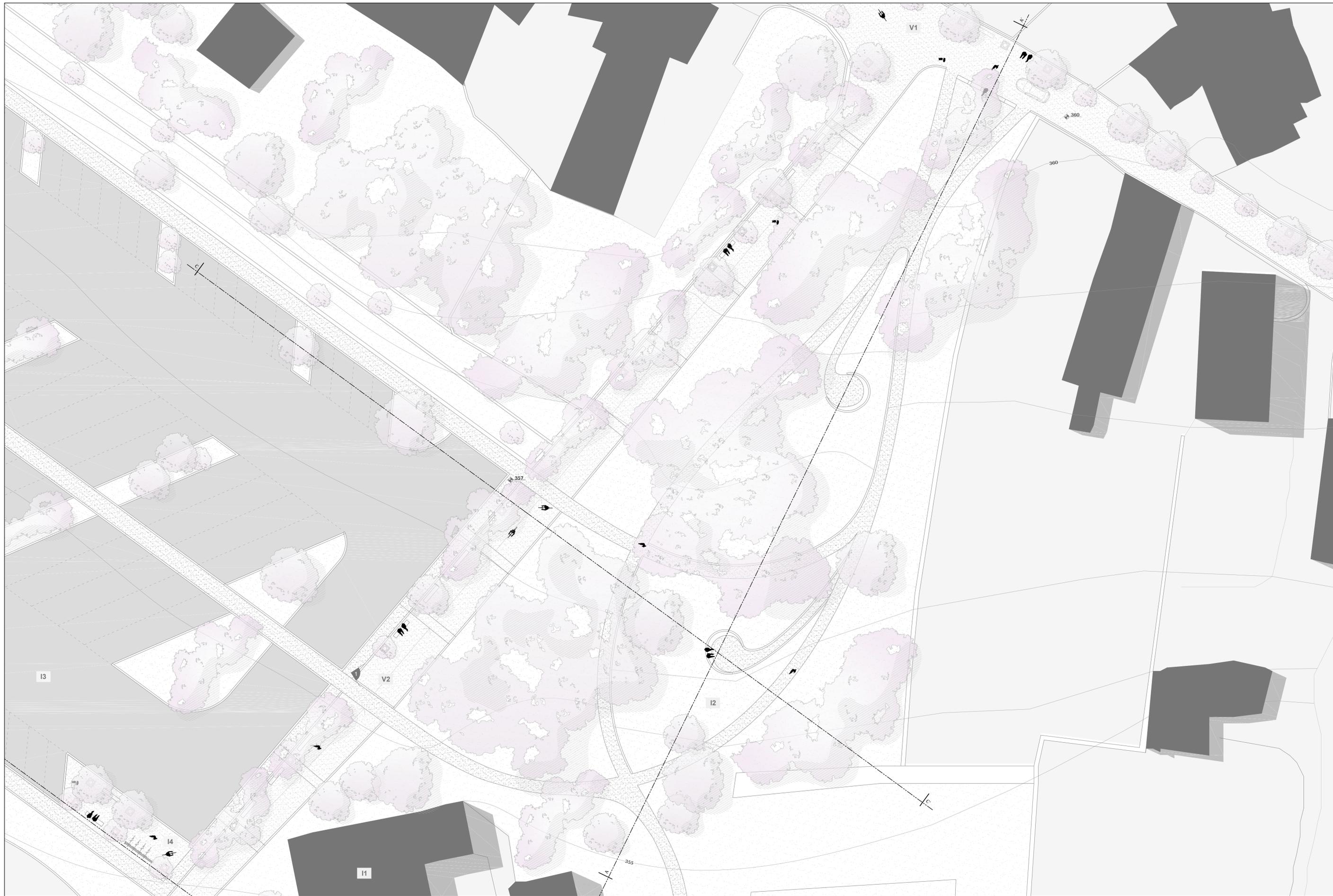




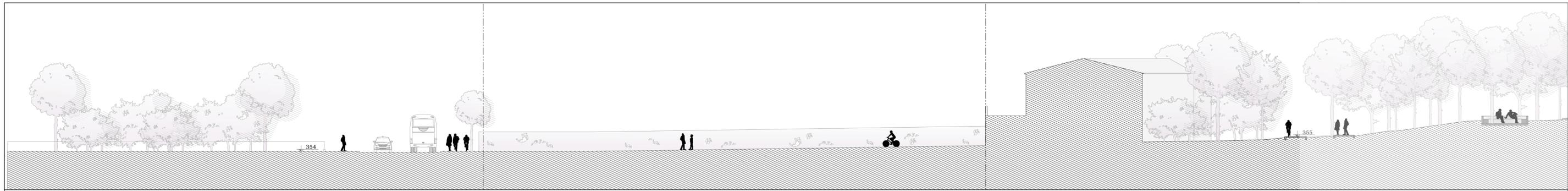
LEGENDA: Grelha relevada, Microcubo Calcário branco, Microcubo Calcário Branco e azul, Asfalto

VIAS:
 V1 - Estrada Nacional 357
 V2 - R. dos Pastorinhos
 V3 - R. dos Valinhos
 V4 - R. da Lomba
 V5 - R. da Eirinha

Secções a intervir:
 S1 - Centro de Acolhimento (Folhas 5 e 6)
 S2 - Nó central - Ajustrel (Folha 7)
 S3 - Parque de desporto (Folha 8)
 S4 - Parque - Saída de Ajustrel (Folha 9)



LEGENDA: Microcubo - calçado branco Lancel - calçado Microcubo - calçado branco e azul Lancel - aço corten Grelha relevada Vegetação	NOTA: O Corte AA' devido à sua extensão não se encontra aqui representado na sua totalidade, está indicado na folha anterior	VIAS: V1 - R. dos Pastorinhos V2 - R. da Lomba	Intervenções: I1 - Centro de acolhimento I2 - Parque com percursos pedonais e zonas de estar I3 - Parque de estacionamento - 40 lugares para veículos ligeiros e 34 para autocarros I4 - Ponto de aluguer/recolha de bicicletas
---	--	---	--

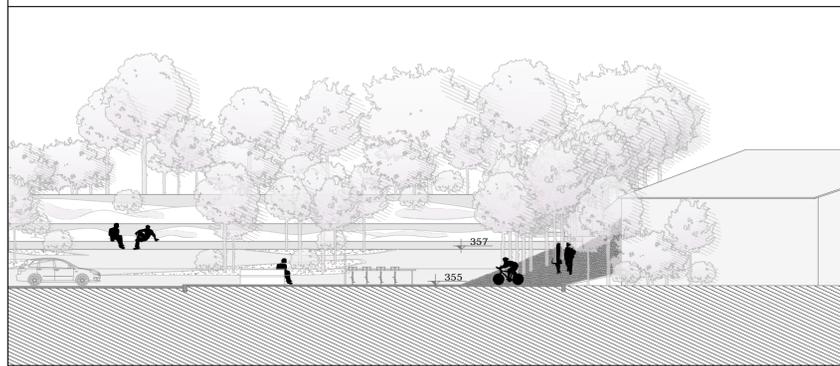


Corte AA'
O CORTE AA' CONTINUA ABAIXO →

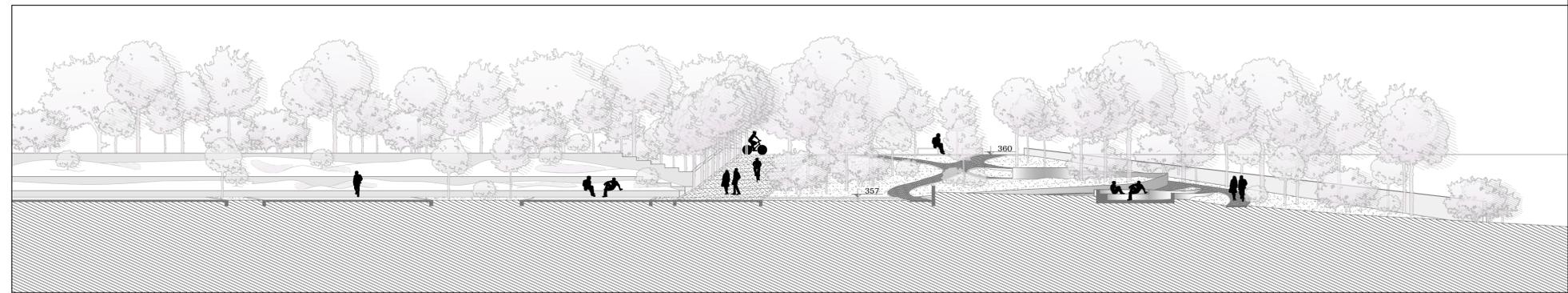


← EN 357 | R. dos Pastorinhos →

Corte AA'



Corte BB'



Corte CC'



Figura 1 - Fotomontagem da proposta de um parque, com áreas de estar, associado ao centro de acolhimento e parque de estacionamento.



Figura 2 - Intersecção da R. dos Pastorinhos com a R. da Lomba. Esta rua liga Aljustrel à EN 357.



Figuras 3 e 4 - As fotografias são da R. da Lomba no seu estado atual. Consiste numa via asfaltada de sentido único ladeada por muros.

Uma das propriedades com que faz extrema está desabitada, pelo que proponho a criação de um centro de acolhimento e a abertura do espaço verde ao público, requalificando-o com percursos pedonais e mobiliário urbano.



Figura 5 - Fotografia do lote onde proponho a criação de um parque de estacionamento. Esta imagem foi tirada a partir da R. da Lomba.



Planta de cobertura - Nó central de Aljustrel



Figura 6 - Intersecção da R. dos Pastorinhos com a R. dos Valinhos. A zona de maior conflito de Aljustrel devido à confluência de peões, veículos (que por vezes transitam a velocidades acima do limite) e autocarros. Esta zona é bastante frequentada pois situa-se junto à Casa-Museu e à casa da vidente Lúcia.



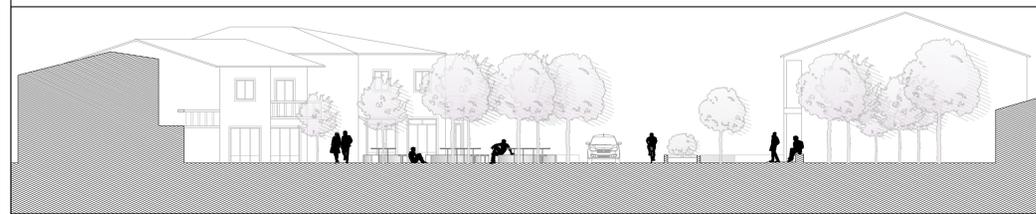
Figura 7 - Fotomontagem da mesma zona com a indicação de propostas. O pavimento é em calçada e é interdita a passagem de veículos pesados. Existe uma zona de estar que ajuda a definir o espaço e uma paragem para o comboio turístico mais segura para o peão que a que existe atualmente.



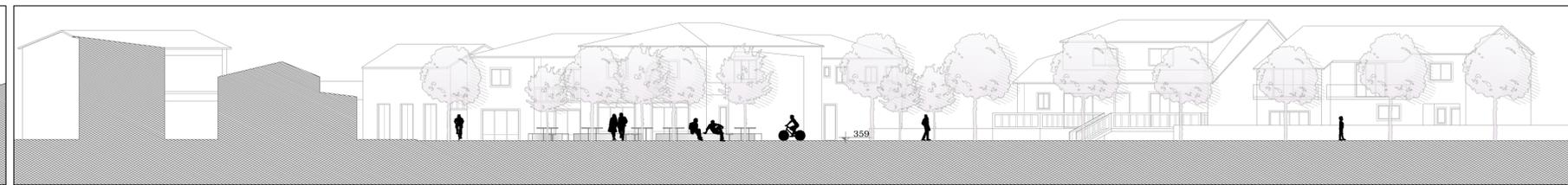
Figura 8 - Esta área situa-se junto à Casa-Museu (edifício em pedra) e à Casa da Lúcia. Por falta de espaço os visitantes, muitas vezes em excursão, tem de ocupar a via asfaltada. Uma segunda condicionante é a paragem do comboio turístico que ocupa quase metade da via.



Figura 9 - Fotomontagem da área da figura 8. Aqui é proposta a criação de uma zona de estar com mesas e bancos onde os visitantes podem aguardar em segurança. A paragem do comboio é alterada para uma área mais retraída e com bancos.



Corte DD'



Corte EE'

LEGENDA: Microcubo - calcário branco / Microcubo - calcário várias cores / Microcubo - calcário azul / Vegetação

VIAS:

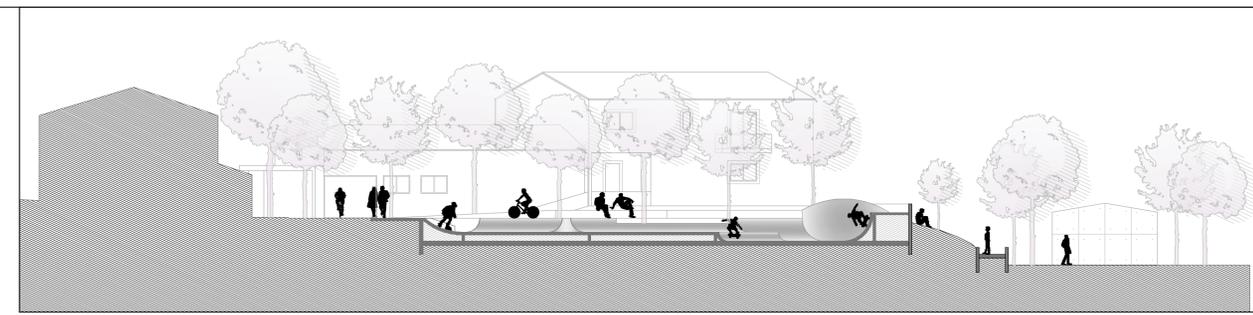
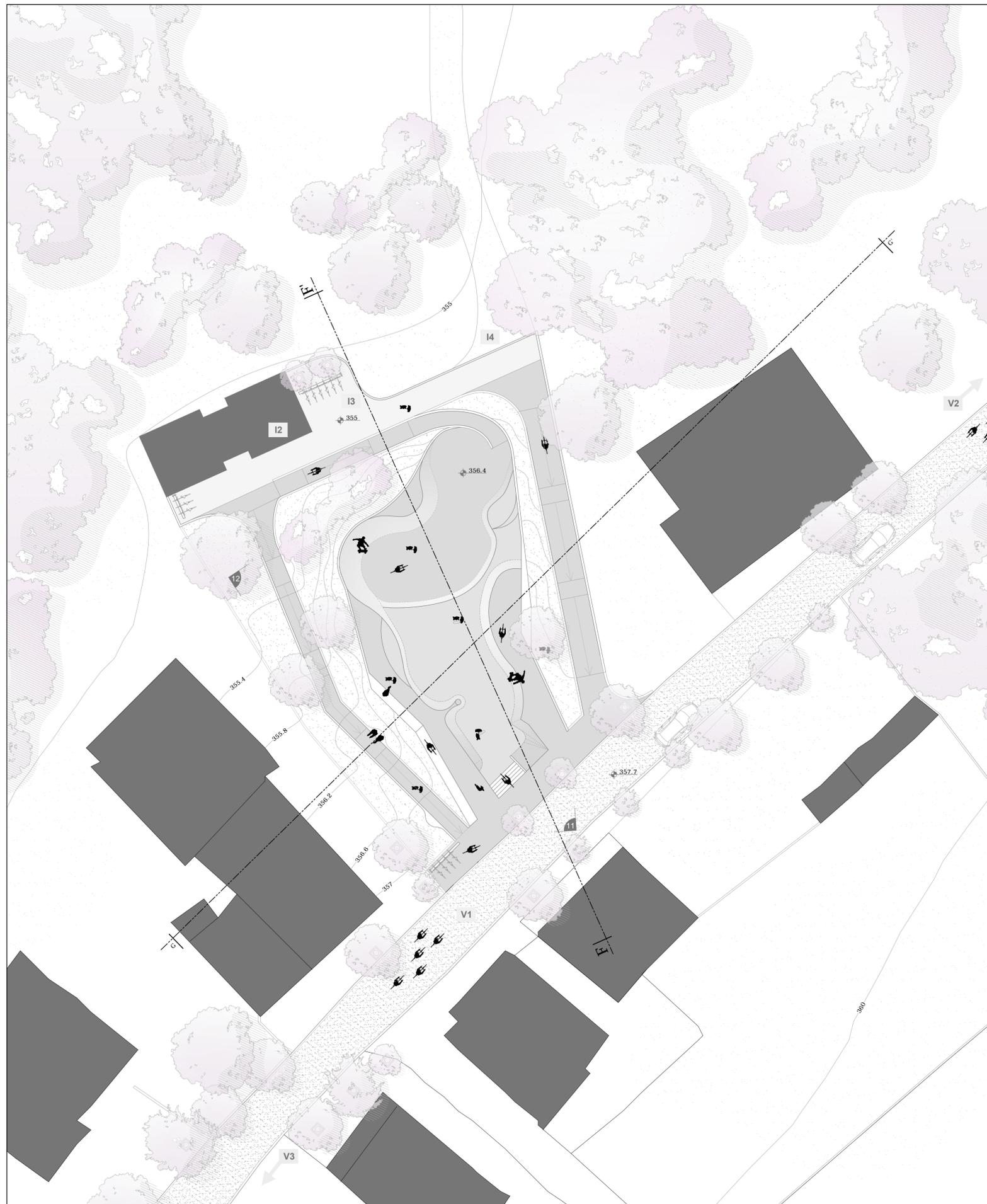
- V1 - R. dos Pastorinhos
- V2 - R. dos Valinhos
- V3 - Via-Sacra

Locais turísticos:

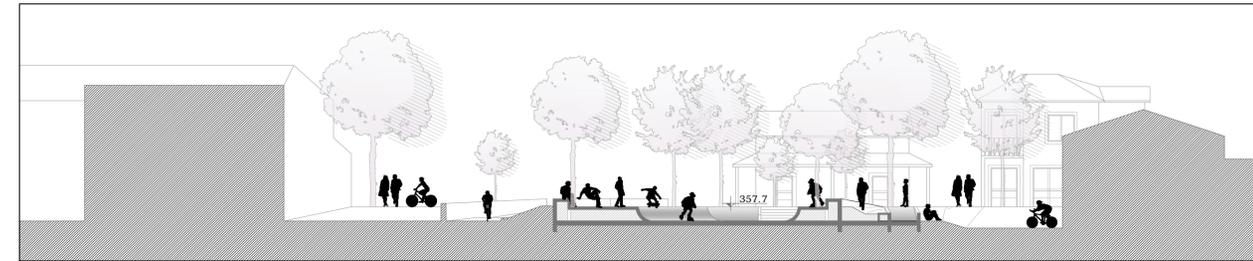
- L1 - Casa-Museu de Aljustrel
- L2 - Casa da Lúcia
- L3 - Poço do Arneiro

Intervenções:

- I1 - Zona de estar com mesas e bancos, junto a pontos de interesse turístico
- I2 - Paragem de comboio turístico e zona de espera com bancos
- I3 - Colocação de ecopontos
- I4 - Faixa arbórea ao longo da via, com bancos



Corte FF'



Corte GG'



Figura 10 - Imagem do lote onde proponho um parque destinado à prática de desporto. Esta área já é bastante utilizada por habitantes locais que andam de bicicleta, patins e skate.



Figura 11 - Fotomontagem da figura anterior com as propostas para o local, nomeadamente uma zona rampeada, balneários e pontos de aluguer/recolha de bicicletas.



Figura 12 - Fotomontagem do parque e de um percurso pedonal com zonas para sentar integradas no muro. Este percurso é em betão de forma a possibilitar o maior conforto par os utilizadores de mobilidades suaves. Dá acesso aos balneários e aos percursos pela zona verde dos Valinhos.

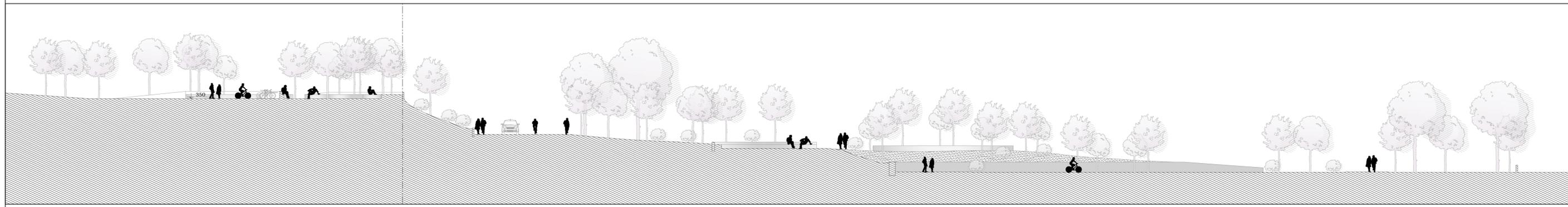
LEGENDA: Microcubo - calçado branco
Lamel - calçadão
Betão
Saibro
Vegetação

VIAS:
V1 - R. dos Valinhos
V2 - Via-Sacra
V3 - R. dos Pastorinhos

INTERVENÇÕES:
I1 - Área de prática de desporto
I2 - Balneários
I3 - Ponto de aluguer/recolha de bicicletas
I4 - Início dos percursos pedonais/BTT



Planta de cobertura - Parque

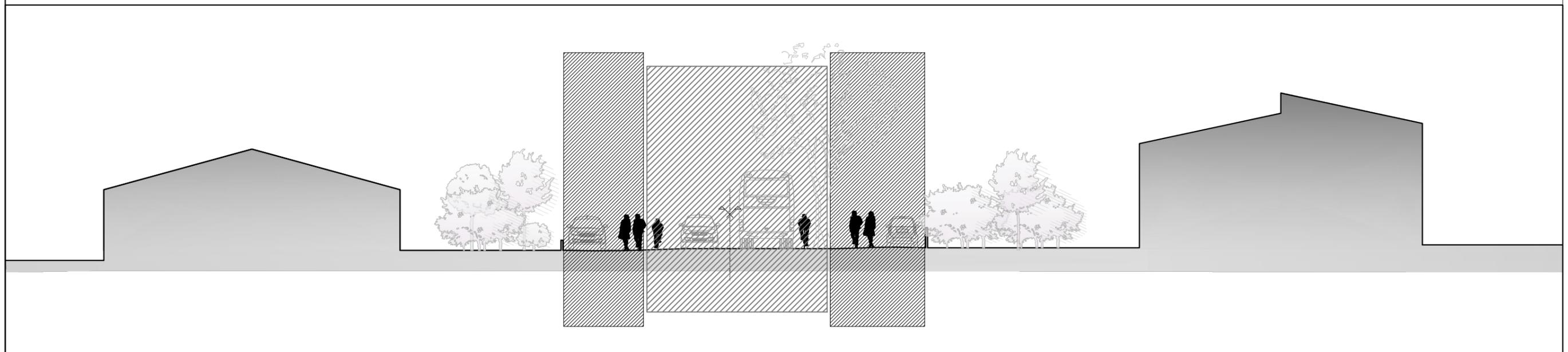


CorteHH'

LEGENDA: Microcubo - calçado branco Lancel - calçado Microcubo - calçado branco e azul Lancel - aço corten	Asfalto Vegetação	ÂNGULOS DE VISÃO: As fotomontagens encontram-se na página 122.	VIAS: V1 - R. dos Pastorinhos V2 - R. do Poço	INTERVENÇÕES: I1 - Ponto de aluguer/recolha de bicicletas I2 - Zonas de estar arborizada e com bancos I3 - Interseção com a via em asfalto elevada, de modo a demonstrar a passagem por um local de diferente identidade I4 - Zona verde com percursos pedonais e bancos
---	----------------------	--	--	---



Planta de troço da EN 357 - Corte KK'



Corte KK' - Existente

LEGENDA:

Via rodoviária

Berma da estrada

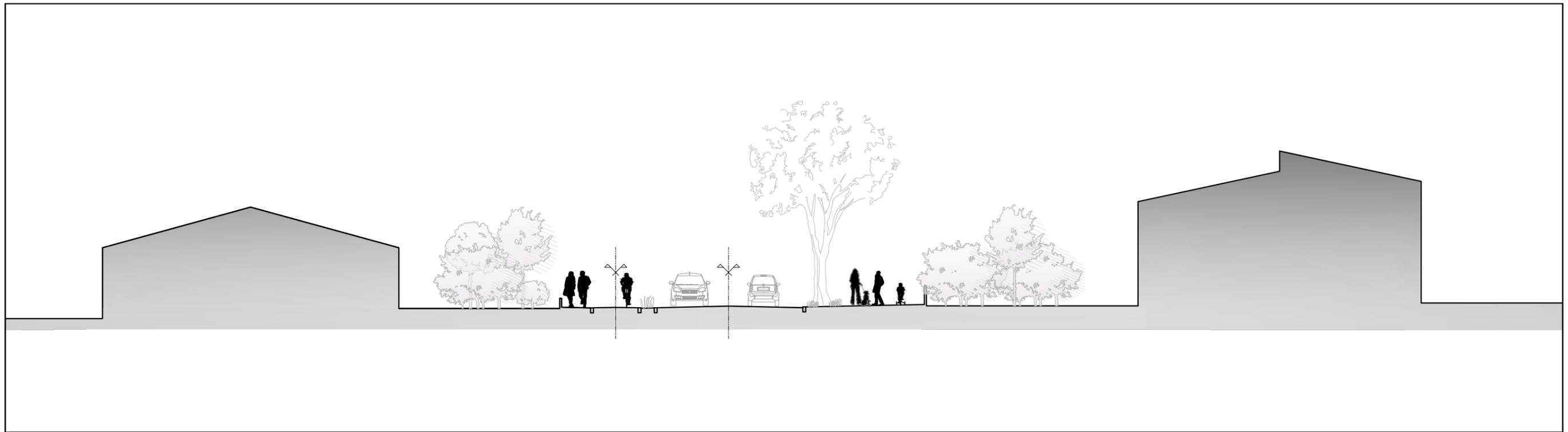


DESCRIÇÃO:

A EN357, frequentemente utilizada por peregrinos que se deslocam a Fátima, não apresenta passeios adequados aos usos desta via. Como são raros os passeios, os peões percorrem esta via pelo asfalto, que é mais confortável que a berma da estrada (geralmente já ocupada por carros estacionados).

NOTA:

A planta está à escala 1/500 de modo a mostrar a envolvente
O Corte está à escala 1/200 para permitir mais detalhes



Corte KK' - Proposta



Corte KK' - Proposta

LEGENDA:

Via rodoviária

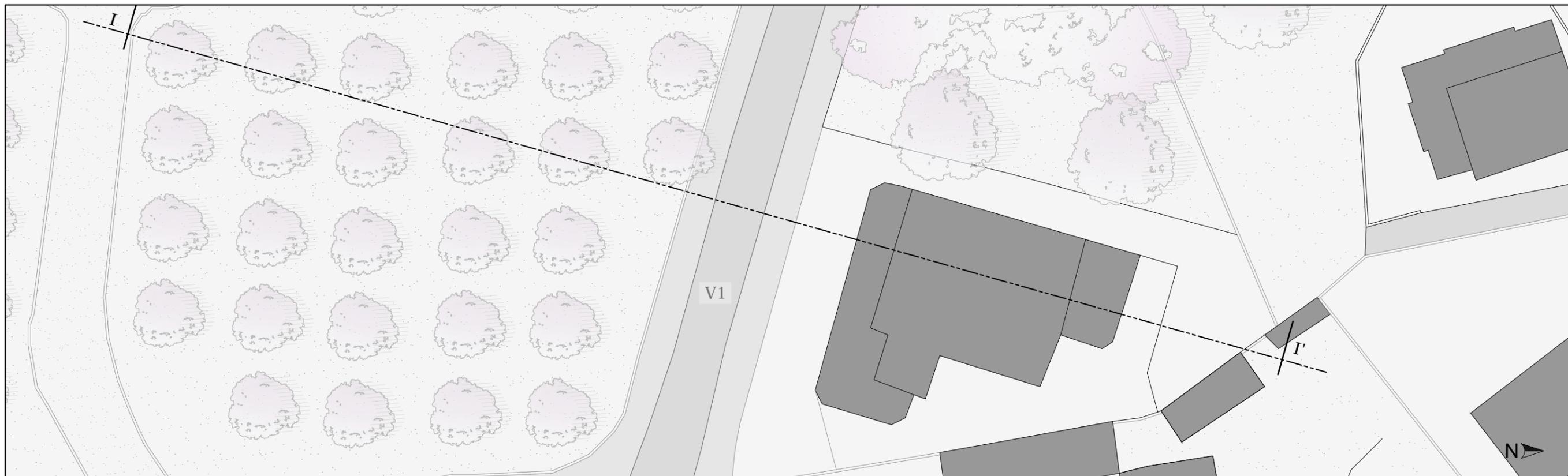
Faixa de ciclismo

Passeio

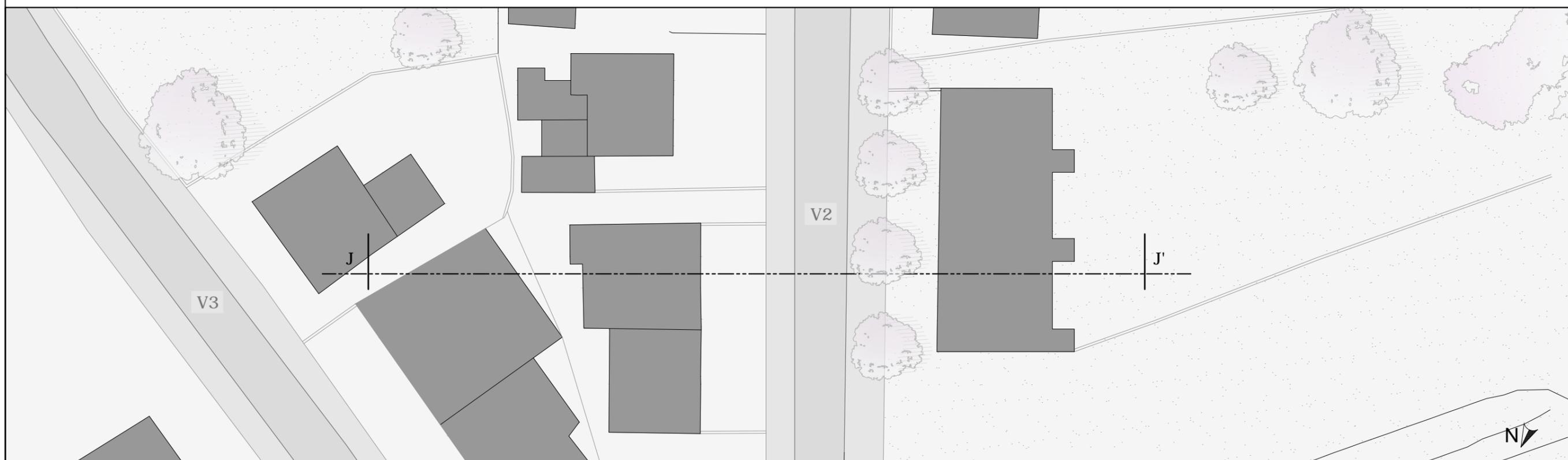


DESCRIÇÃO:

Proposta - Redução da faixa rodoviária e criação de faixas separadas para peões e ciclistas. Entre as árvores propõe-se a criação de uma faixa de estacionamento.



Planta de troço da EN 356 - Corte II'



Planta de troço da EN 357 - Corte JJ'

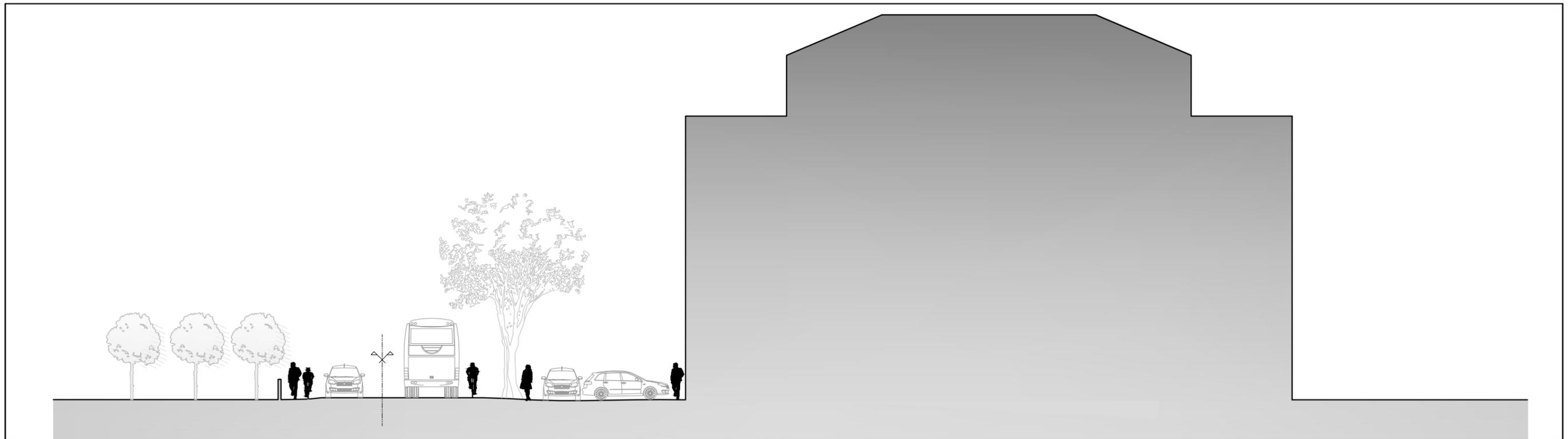
LEGENDA:

Via rodoviária Passeio/Berma da estrada

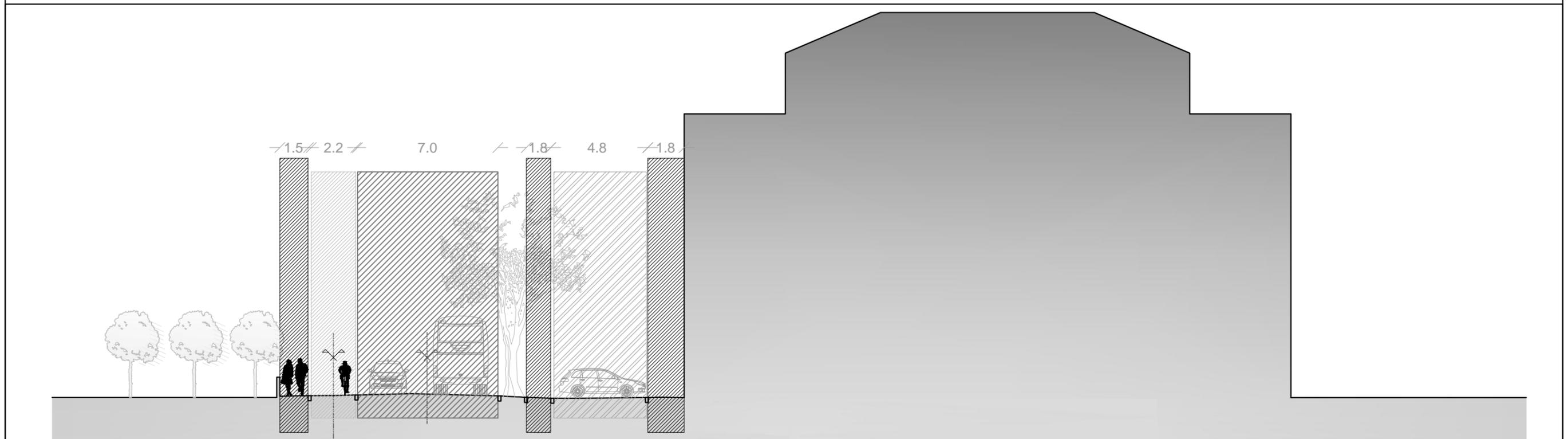


LEGENDA:

V1 - EN 356 - Estrada de ligação à Batalha
 V2 - EN 357 - Estrada que liga a Cova d'Iria a Aljustrel
 V3 - EN 356 - Estrada que faz ligação a Ourém



Corte II' - Existente



Corte II' - Proposta

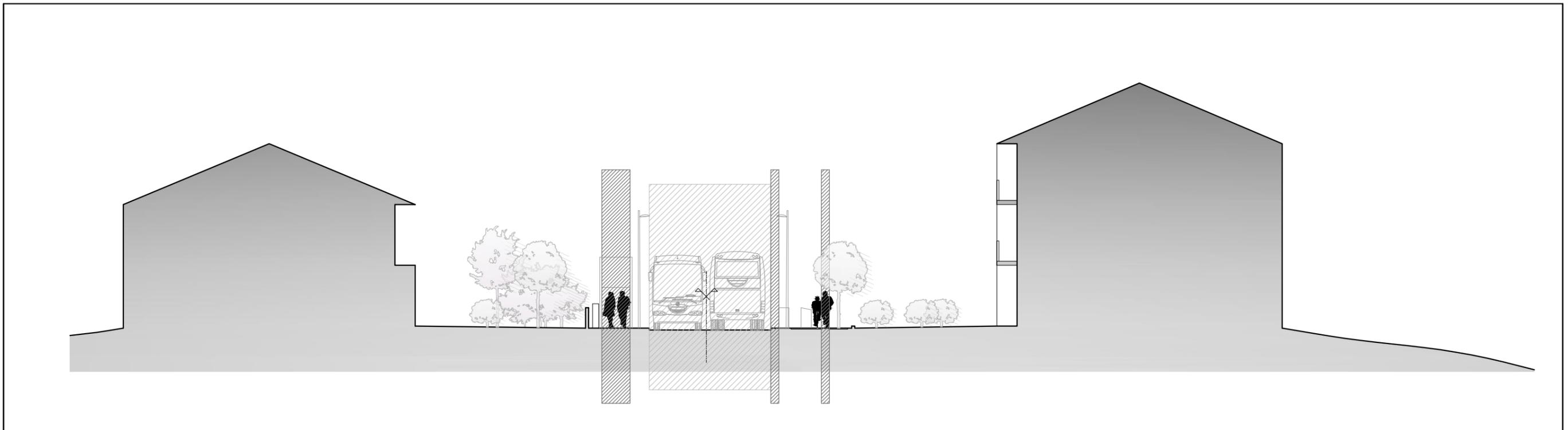
LEGENDA:

Via rodoviária Faixa para ciclistas e peões Passeio Faixa de estacionamento

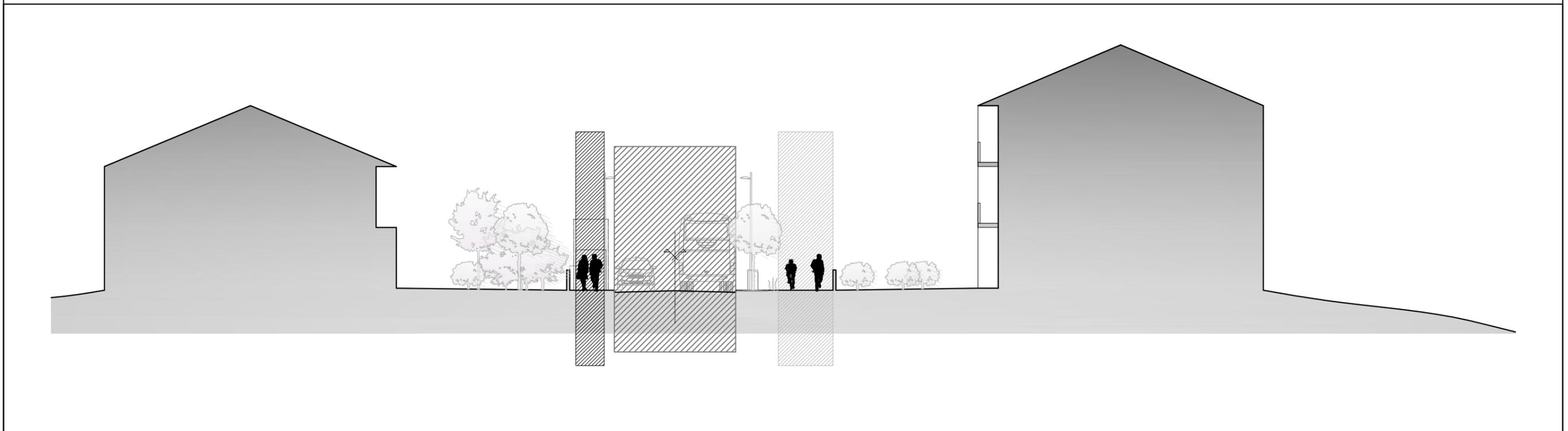


DESCRIÇÃO:

Existente - Os peões que se deslocam nesta via transitam sobre o asfalto e na berma de estrada, originando situações de insegurança.
Proposta - Criação de faixas distintas para cada uso, nomeadamente uma pista de ciclismo, passeios de ambos os lados da via, uma faixa de estacionamento e uma faixa verde composta por vegetação e/ou árvores



Corte JJ' - Existente



Corte JJ' - Proposta

LEGENDA:

Via rodoviária

Faixa para ciclistas e peões

Passeio



DESCRIÇÃO:

Existente - O passeio apesar de largo, tem uma largura útil não regulamentar em vários pontos do percurso

Proposta - Requalificação da via através do alinhamento de todos os obstáculos e o desvio da faixa arbórea para junto da via rodoviária

CONCLUSÃO

A progressão urbanística de Fátima foi e continua a ser fortemente influenciada pelo turismo, que intervém no seu sistema económico e sócio-cultural e vem a influenciar diretamente a sua unidade identitária. A enorme afluência de visitantes fomentou o crescimento económico da cidade de Fátima e da aldeia de Aljustrel, promovendo a criação exponencial de emprego na zona que, em si, ajudou a fixar população no local e tornou Fátima na cidade mais populosa do concelho de Ourém. Aljustrel acompanhou este processo. Atualmente há bastantes comerciantes originários de vários pontos do país e de outros países, que optaram por se fixarem e estabelecerem uma família nesta região.

Um ponto importante a relembrar é o dos interesses demasiado individualistas da sociedade local que deveriam ser ajustados, visando gerar um consciência coletiva. Isto para o estabelecimento de uma comunidade coesa na sua identidade e impedir a autodestruição da mesma.

Para tal, é necessário tomar certas medidas - sempre adequadas ao contexto em que se inserem -, como a interação da comunidade local com o produto turístico. É importante também a diferenciação identitária de Aljustrel relativamente ao resto da cidade, isto resultante do facto de esta aldeia deter uma identidade que se diferencia das localidades circundantes, caracterizadas como zonas de habitação (maioritariamente de tipologia unifamiliar).

Pretende-se atingir esta diferenciação de identidade através do pedonalizar da rua e a repavimentação em calçada, inculcando-lhe um sentido de *sala de estar* da cidade. Com esta medida pretende-se também a redução da velocidade do tráfego rodoviário (agora impedindo o trânsito de pesados). Estas modificações irão gerar a

CONCLUSÃO

coabitação do espaço por vários modos de transporte e a área de Aljustrel iria constituir uma zona de acalmia de tráfego onde se recomenda o trânsito automóvel a não mais que 30 km/h.

Relativamente às vias de acesso, é importante a inclusão de meios de transporte suave, quando possível, visto que Fátima, com topografia plana, permite o uso da bicicleta como método de transporte, quer a nível interno, quer fazendo ligação com outras cidades.

É também importante a criação de passeios adequados ao seu uso. Estes serão utilizados pelos residentes, assim como pelos peregrinos a caminho de Fátima. Estes percursos são utilizados por grupos sociais vulneráveis como crianças, idosos e peregrinos cansados da sua jornada a pé. Para proteger estes grupos do trânsito seria pertinente a criação de uma faixa arbórea e uma faixa de estacionamento que separe o peão da via rodoviária.

Seria, portanto, necessária uma intervenção a nível de desenho urbano, visando promover modos de vida mais saudáveis – para o indivíduo e para a sociedade – e apostar na qualidade do espaço público, pois a qualidade de vida é um direito inerente ao ser humano.

Com uma simples requalificação infraestrutural consegue melhorar-se os níveis de inclusão social, tornar o ecossistema urbano mais sustentável, uma gestão urbana mais eficiente, produtiva e mais calma. Indiretamente, todos estes parâmetros influenciam a vivência da cidade a outros níveis, como a melhoria do nível de saúde da população, o que resulta na redução em idas ao médico e de custos da área da saúde. Relativamente à mobilidade, notar-se-ia também a redução da emissão de gases, dos custos de combustível e estacionamento. Estas condições contribuem para a redução dos custos direcionados aos transportes motorizados, que geralmente corresponde a um quarto³³ do consumo geral de energia de uma cidade.

Aqui a arquitetura impera como instrumento modelador de mentalidades, visto que a realidade é um processo em constante mudança, pretende-se que a comunidade de Aljustrel aprenda modos diferentes de ver a cidade, e que passe ela própria a ser geradora de atividades e inovações no sentido de desenvolver uma comunidade integra na sua identidade.

³³ ROGERS, Richard – *Cities for a small planet*, p.50

BIBLIOGRAFIA

MONOGRAFIAS

ABRANTES, Joaquim Roque; PINTO, Manuel Serafim; CARVALHO, Maria Palmira (1993) – *Aljustrel: Uma Aldeia de Fátima: O passado e o presente*. Fátima : Santuário de Fátima, 1993.

ADAMS, David ; WATKINS, Craig ; White, Michael - *Planning, Public Policy & Property Markets*. Oxford: Blackwell Publishing, 2005. ISBN 978-14051-2430-0.

ARANGUREN, José Luis López – *Ética y Política*. Madrid : Editorial Biblioteca Nueva, 2011. ISBN 978-84-7530-909-5.

BELL, David ; JAYNE, Mark – *Small Cities: Urban experience beyond the metropolis*. Nova Iorque : Routledge, 2006. ISBN 978-0-415-36657-1.

BRANDÃO, Pedro – *O Sentido da Cidade: Ensaio sobre o mito da imagem como arquitetura*. Lisboa : Livros Horizonte, 2011. ISBN 978-972-24-1704-4.

CABRAL, João ; DOMINGUES, Álvaro – *Políticas Urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian, 2004. ISBN 978-972-31-1061-6.

CARVALHO, JOSÉ – *História das aparições de Nossa Senhora de Fátima e o Portugal do seu tempo*. Ponta Delgada : Publiçor, 2011. ISBN 978-972-8633-55-4.

BIBLIOGRAFIA

CERTEAU, Michel de – *Practise of Everyday Life* 1984. London : University of California Press, 1988. ISBN 978-0-520-27145-6.

CHOAY, Françoise - *Alegoria do património*. Lisboa : Edições 70, 2008. ISBN 978-972-44-1274-0.

DEKOSTER, J. ; SCHOLLAERT, U. – *Cidades para bicicletas, Cidades do Futuro*. Comissão Europeia. Bélgica : Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2000. ISBN 92-828-5738-7.

DOMINGUES, Álvaro – *A Rua da Estrada*. Porto : Dafne Editora, 2009. ISBN 978-989-8217-06-6.

DOMINGUES, Álvaro – *Cidade e Democracia: 30 Anos Transformação Urbana em Portugal*. Argumentum : Lisboa, 2006. ISBN 972-8479-39-8.

DURKHEIM, Émile – *The Elementary Forms of the Religious Life*. Londres : G. Allen & Unwin, 1912. ISBN 978-0-19-954012-8.

FOUCAULT, Michel – *Vigiar e Punir*. 20ª ed. Petrópolis : Editora Vozes, 1999. ISBN 978-85-326-0508-5.

GRANDE, Nuno – *O Verdadeiro Mapa do Universo*. Coimbra : edarq, 2002. ISBN 972-97383-7-8.

HALL, Peter – *Urban and Regional Planning*. 4ª ed. Nova Iorque : Routledge, 2002. ISBN 978-0-415-21776-7.

INSKEEP, Steve – *Instant City: Life and Death in Karachi*. 2ª ed. Londres : 2012. ISBN 978-0-14-312216-9.

JACINTO, Rui (coord.) – *A Cidade e os Novos Desafios Urbanos*. Lisboa : Âncora Editora, 2012. ISBN 978-972-780-362-0.

JACOBS, Jane – *The Death and Life of Great American Cities*. Nova Iorque : Vintage Books, 1961. ISBN 978-0-679-74195-X.

JORNADAS – *Aljustrel e Valinhos: o outro pulmão do Santuário de Fátima*. Fátima : Santuário de Fátima, 2007. ISBN 978-972-8213-46-6.

BIBLIOGRAFIA

KOSTOF, Spiro - *The city assembled: the elements of urban form through history*. London : Thames and Hudson Ltd, 1992. ISBN 978-0-500-28172-7.

KRIPPENDORF, Jost - *Les dévoreurs de paysages*. Lausanne : Heures, 1977. ISBN 2-8265-0019-8.

LANDRY, Charles – *Art of City-Making*. Londres : Earthscan, 2006. ISBN 978-1-84407-245-3.

LARICE, Michael ; MACDONALD, Elizabeth – *The Urban Design Reader*. Abingdon, Oxon : Routledge, 2012. ISBN 978-0-415-33387-3.

LOW, Setha M. – *Theorizing the City*. 3ª ed. Rutgers : Rutgers University Press, 1999. ISBN 978-0-8135-2720-8.

LYNCH, Kevin – *A Imagem da Cidade*. Lisboa : Edições 70, 2008. ISBN 978-972-44-1411-9.

MOUGHTIN, Cliff – *Urban Design: Street and Square*. 3ª ed. Oxford : Architectural Press, 2003. ISBN 978-0-7506-5717-4.

NEUFERT, Ernst – *A Arte de Projetar em Arquitetura*. 13ª ed. San Adrián de Besós : Editorial Gustavo Gili, 1998. ISBN 978-84-252-1691-6.

OLDENBURG, Ray – *Celebrating the Third Place: Inspiring Stories About the "Great Good Places" at the Heart of Our Communities*. Nova Iorque : Marlowe & Co, 2001. ISBN ISBN 978-1-56924-612-2.

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João – *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos*. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian, 2011. ISBN 978-972-31-1382-2.

ROGERS, Richard – *Cities for a small planet*. Londres : Faber and Faber, 1997. ISBN 978-0-8133-3553-1.

ROBINSON, Jennifer - *Ordinary Cities: Between Modernity and Development*. London: Routledge, 2006. ISBN 0-415-30487-3.

BIBLIOGRAFIA

ROSSI, Aldo - *A arquitectura da cidade*. Lisboa : Cosmos, 2001. ISBN 972-762-126-0.

SANTOS, GRAÇA - *Espiritualidade, Turismo e Território: Estudo Geográfico de Fátima*. Príncipia, 2006. ISBN 972-8818-76-9.

SANTUÁRIO DE FÁTIMA – *Expansão Urbanística de Fátima*. Fátima : Santuário de Fátima, 1992.

SASKIA, Sassen – *Territory, Authority, Rights*. Princeton : Princeton University Press, 2006. ISBN 978-0-691-09538-7.

SING, Tej Vir – *Critical debates in tourism*. Bristol : Channel View Publications, 2012. ISBN 978-1-84541-341-5.

UN-HABITAT – *Streets as public spaces and drivers of urban prosperity*. Nairobi : UN-HABITAT, 2013. ISBN 978-0-415-36658-5.

VIEIRA, João Martins – *Planeamento e Ordenamento Territorial do Turismo, Uma perspectiva estratégica*. Lisboa : Editorial Verbo, 2007. ISBN 978- 972-22-2610-X.

DOCUMENTOS DE ACESSO REMOTO

ALHO, José Manuel (coord.) – *Revisão do Plano Diretor Municipal de Ourém – Estudos de Caracterização e diagnóstico*. VIII - Património Arqueológico e Arquitetónico. Ourém: Município de Ourém, 2012.

ALHO, José Manuel (coord.) – *Revisão do Plano Diretor Municipal de Ourém – Estudos de Caracterização e diagnóstico*. VII - Turismo. Ourém: Município de Ourém, 2012.

ALHO, José Manuel (coord.) – *Guia Percursos Pedestres: PNSAC*. [Em linha] Leiria-Fátima: ICNF, 2002. [Consult. 22/01/2015]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.icnf.pt/portal/ap/resource/ap/pnsac/guia-perc-ped-pnsac>>.

ANSR – *ANUÁRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2013*. [Em linha]. Oeiras: Ministério da Administração Interna, 2014. [Consult. 3/03/2015]. Disponível em WWW:<URL<http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/Publicacoes/Documents/Relato%E2%95%A0%C3%BCrio%202013.NET.pdf>>.

BIBLIOGRAFIA

HENRIQUES, António M. E. ; MOURA, António A. C. ; SANTOS, Francisco A. - *Manual da Calçada Portuguesa*. [Em linha] Lisboa: Direção Geral de Energia e Geologia, 2009. [Consult. 14/12/2014]. Disponível em WWW:<URL:http://issuu.com/rochas.info/docs/manual_da_calçada_portuguesa>. ISBN 978-972-8268-39-8.

IMTT; GPIA - *Rede Pedonal - Princípios de planeamento e desenho*. [Em linha]. Lisboa: IMTT, 2011. [Consult. 8/05/2015]. Disponível em WWW:<URL:[http://www.conferenciamobilidade.imtt.pt/pacmob/rede_pedonal/Rede Pedonal Princípios de Planeamento %20e Desenho Marco2011.pdf](http://www.conferenciamobilidade.imtt.pt/pacmob/rede_pedonal/Rede_Pedonal_Principios_de_Planeamento_%20e_Desenho_Marco2011.pdf)>.

IMTT; GPIA - *Rede Ciclável - Princípios de planeamento e desenho*. [Em linha]. Lisboa: IMTT, 2011. [Consult. 5/05/2015]. Disponível em WWW:<URL:[http://www.conferenciamobilidade.imtt.pt/pacmob/rede_ciclavel/Rede Ciclavel Princípios de Planeamento e Desenho Marco 2011.pdf](http://www.conferenciamobilidade.imtt.pt/pacmob/rede_ciclavel/Rede_Ciclavel_Principios_de_Planeamento_e_Desenho_Marco_2011.pdf)>.

SILVA, Ana B. ; SANTOS, Sílvia – *Disposições Normativas: Medidas de Acalmia de Tráfego*. Lisboa: INIP. [Em linha]. Vol 1 – Medidas Individuais Aplicadas em Atravessamentos de localidades. Lisboa: INIP, [Consult. 5/05/2015]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/InfraestruturasRodoviaras/InovacaoNormalizacao/Divulgao%20Tcnica/MedidasAcalmiaTrafegoVol1.pdf>>.

TELES, Paula (coord.) – *Acessibilidade e Mobilidade para Todos*. [Em linha]. Lisboa: Secretariado Nacional de Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência, 2007. [Consult. 5/05/2015]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.inr.pt/uploads/docs/acessibilidade/GuiaAcessEmobi.pdf>>. ISBN 978-989-8051-04-2.

DOCUMENTOS LEGISLATIVOS

DECRETO-LEI nº 37008/48, de 11 de Agosto. Diário da República nº 186/48 – Série I. Ministério das Obras Públicas. Lisboa.

DECRETO-LEI nº 44075, de 5 de Dezembro de 1961. Diário do Governo nº 281 – Série I. Ministério da Educação Nacional. Lisboa.

BIBLIOGRAFIA

DECRETO-LEI nº 163, de 8 de Agosto de 2006. Diário da República nº 152 – Série I. Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social. Lisboa.

DESPACHO n.º 11125/2010, de 7 de Julho. Diário da República nº 130 – Série II.

CÂMARA MUNICIPAL DE OURÉM – *Relatório do Plano de Urbanização de Fátima. Ourém, 1995.*

RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS n.º 54/2009, de 26 de Junho. Diário da República nº 122 – Série I.

RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS n.º 5/2014, de 13 de Janeiro. Diário da República nº 8 – Série I.

PLANOS

GABINETE DE PLANEAMENTO E POLÍTICAS – *Programa de Desenvolvimento Rural, 2014-2020, Documento de Orientação.* Lisboa, 2012.

POAT, QREN, UNIÃO EUROPEIA - *Programa Estratégico 2020 – OESTE PORTUGAL.* 2014.

ANSR - *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) 2008-2015.* Lisboa, 2009.

SITES

AUREN - *Projecto de Requalificação da Avenida D José Alves Correia da Silva, em Fátima.* [Em linha] [Consult. 14/12/2014]. Disponível em WWW:<URL:<http://auren.blogs.sapo.pt/58663.html>>.

CORREIO DA MANHÃ – *Caminho do Mar dá mais segurança a peregrinos.* [Em linha] [Consult. 08/04/2015]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.cmjornal.xl.pt/nacional/sociedade/detalhe/caminho-do-mar-da-mais-seguranca-a-peregrinos.html>>.

DIÁRIO DE LEIRIA - *Mais de 96 por cento dos portugueses já visitaram Fátima 16 vezes ou mais.* [Em linha] [Consult. 20/04/2015]. Disponível em

BIBLIOGRAFIA

WWW:<URL:<http://www.diarioleiria.pt/noticias/mais-de-96-por-cento-dos-portugueses-ja-visitaram-fatima-16-vezes-ou-mais>>.

ITINERANTE - *On the road: A study on the reasons for pilgrimage to Fátima and Santiago de Compostela*. [Em linha] [Consult. 19/03/2015]. Disponível em WWW:<URL:<http://itinerante.pt/fazer-se-a-estrada-um-estudo-sobre-as-motivacoes-dos-peregrinos-a-fatima-e-a-santiago-de-compostela/?lang=en>>.

JORNAL DE NOTÍCIAS - *Mais de meio milhão de pessoas no Santuário de Fátima em dois dias*. [Em linha] [Consult. 15/01/2015]. Disponível em WWW:<URL:http://www.jn.pt/PaginalInicial/Sociedade/Interior.aspx?content_id=3216804&page=1>.

LUSA - *Fátima dá nome a estação ferroviária que fica a 23 quilómetros do Santuário*. [Em linha] [Consult. 14/03/2015]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.regiaodeleiria.pt/blog/2011/07/10/fatima-da-nome-a-estacao-ferroviaria-que-fica-a-23-quilometros-do-santuario/>>.

MARTINE, Rainho - *Leiria aprova novo caminho de Fátima para peregrinos*. [Em linha] [Consult. 14/03/2015]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.regiaodeleiria.pt/blog/2015/02/13/leiria-aprova-novo-caminho-de-fatima-para-peregrinos/>>.

OLIVEIRA, Francisco Pereira de - *Para a História da urbanização da Cova da Iria, p. 5*. [Em linha] [Consult. 10/02/2015]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.sru.pt/media/802/capitulo-i-introducao-o-projeto-do-arquiteto-cottinelli>>.

PELICANO, Sara – *Fátima pode ser considerada “Zona de interesse Turístico”*. [Em linha] [Consult. 13/01/2015]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.publituris.pt/2007/10/16/ftima-pode-ser-considerada-zona-de-interesse-turstico>>.

SANTUÁRIO DE FÁTIMA - *História das Aparições*. [Em linha] [Consult. 14/03/2015]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.fatima.pt/portal/index.php?id=2634>>.

BIBLIOGRAFIA

SANTUÁRIO DE FÁTIMA – *O Mundo em Fátima – Estatísticas 2005*. [Em linha] [Consult. 17/01/2015]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.fatima.pt/portal/index.php?id=1956>>.

SENTHILINGAM, Meera, CNN (citando Hamilton-Baillie) – *Shared space, where the street have no rules*. [Em linha] [Consult. 14/03/2015]. Disponível em WWW:<URL:<http://edition.cnn.com/2014/09/22/living/shared-spaces/index.html>>.

REGISTO VÍDEO

FERREIRA, Carolina ; TEODORO, Pedro - *Novos projetos turísticos dinamizam oferta em Fátima*. [Consult. 19/03/2015]. Disponível em WWW:<URL:http://www.rtp.pt/noticias/pais/novos-projetos-turisticos-dinamizam-oferta-em-fatima_v773544> (2:42 min.)

MAYNE, Thom - *How architecture can connect us*. [Consult. 6/01/2015]. Disponível em WWW:<URL:https://www.ted.com/talks/thom_mayne_on_architecture_as_connection> (20:36 min.)

RAYMOND, Mark – *Victims of the city*. [Consult. 20/04/2015]. Disponível em WWW:<URL:https://www.ted.com/talks/mark_raymond_victims_of_the_city> (19:56 min.)

TREASURE, Julian – *Why architects need to use their ears*. [Consult. 03/04/2015]. Disponível em WWW:<URL:https://www.ted.com/talks/julian_treasure_why_architects_need_to_use_their_ears?language=en> (9:51 min)

TVI - *Milhares de Peregrinos juntam-se em Fátima no 13 de Maio*. [Consult. 15/05/2015]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.tvi.iol.pt/videos/milhares-de-peregrinos-juntam-se-em-fatima-no-13-de-maio/55525fa10cf25d4d6ded0790>> (1:59min.)

TVI - *GNR apoia peregrinos a caminho de Fátima*. [Consult. em 15/05/2015]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.tvi.iol.pt/videos/gnr-apoia-peregrinos-a-caminho-de-fatima/554cc16b0cf21e91a6453762>> (1:31min.)

FONTES DAS IMAGENS

Fig. 1 - <<http://www.servitasdefatima.org/Pages/Pastorinhos.aspx>>. [Consult. 07/04/2015]

Fig. 2 - <<http://www.agencia.ecclesia.pt/noticias/nacional/fatima-lanca-programa-para-os-100-anos-das-aparicoes/>>. [Consult. 09/05/2015]

Fig. 3 – <<http://gicsraiosdeluz.blogspot.pt/2012/05/fatima-jovem-2012.html>>. [Consult. 12/02/2015]

Fig. 4 – <<http://www.jblog.com.br/reinaldo.php?itemid=26773>>. [Consult. 21/03/2015]

Fig. 5 – Paulo Novais/LUSA
<<https://caisdamemoria.files.wordpress.com/2015/05/santuariofatima.jpg>>. [Consult. 17/05/2015]

Fig. 6 – <<http://www.luzhouses.pt/pt/#/156/o-poo-dos-pastorinhos-ou-poo-do-arneiro>>. [Consult. 15/04/2015]

Fig. 7 – <http://www.fatima.pt/pic/_casafrancisco_409ba156994bb.jpg>. [Consult. 27/03/2015]

Fig. 8 – <http://www.fatima.pt/pic/_casalucia_409ba18b32c1e.jpg>. [Consult. 27/03/2015]

Fig. 10 – <<http://www.tvi24.iol.pt/acredite-se-quiser/bento-xvi/ruas-de-fatima-desinfectadas-e-aromatizadas-para-receber-papa>>. [Consult. 07/04/2015]

Fig. 12 – ROTA DO PEREGRINO – *Rota do Peregrino de Fátima*, p.27

Fig. 16 – SANTUÁRIO DE FÁTIMA – *Expansão Urbanística de Fátima*, p.164.

Fig. 17 – D.L. nº 37008/48, de 11 de Agosto

Fig. 18 – SANTUÁRIO DE FÁTIMA – *Expansão Urbanística de Fátima*, p.91

Fig. 19 - SANTUÁRIO DE FÁTIMA – *Expansão Urbanística de Fátima*, p.166

Fig. 20 – <http://w3.cm-ourem.pt/filecontrol/site/Doc/geoportall/puf_regulamento_mapas.pdf>, p.3

Fig. 21 – ANSR - *Anuário de Segurança Rodoviária*, p.51. [Consult. 14/05/2015]

Fig. 22 – Censos 2011

Fig. 25 – <<https://blogdeopinionjca.files.wordpress.com/2010/07/camino-de-santiago-1.jpg?w=300&h=300>>. [Consult. 10/01/2015]

Fig. 26 – <<http://www.tvi24.iol.pt/31/sociedade/fatima-peregrinacao-autoridades-gnr-anpc-tvi24/1448542-4071.htm>>. [Consult. 14/05/2015]

Fig. 31 – <https://www.allianz.com/en/about_us/open-knowledge/topics/mobility/articles/120416-how-mingling-road-users-improves-safety.html/#!mdbfee7b2-08ad-48a5-82b4-cb2fe70d148a>. [Consult. 06/03/2015]

Fig. 32 – https://dgprhltfudt76.cloudfront.net/assets/ArticleImages/_resampled/SetWidth1200-raban-haaijk.jpg>. [Consult. 02/06/2015]

Fig. 33 – <<http://www.forumbtt.net/showthread.php?50577-Passeio-fbc-com-amigos-do-mtb-mirense-trilhos-e-bikes>>. [Consult. 12/06/2015]

Fig. 34 – <<http://www.fatima.pt/portal/index.php?id=2705>>. [Consult. 09/06/2015]

Figuras da minha autoria: 9, 11, 12, 14, 15, 23, 24, 27- 30, 35-55.

Sob orientação do Professor Doutor Adelino Gonçalves.