

**COESÃO URBANA: REGENERAÇÃO, REABILITAÇÃO E REVITALIZAÇÃO**  
**O CASO DA PÓVOA DE VARZIM E O CONTRIBUTO DO VERDE URBANO**

Daniel Martins Pereira  
Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura  
Sob orientação do Professor Doutor Adelino Gonçalves  
Departamento de Arquitectura, Dezembro de 2017





**COESÃO URBANA: REGENERAÇÃO, REABILITAÇÃO E REVITALIZAÇÃO**  
**O CASO DA PÓVOA DE VARZIM E O CONTRIBUTO DO VERDE URBANO**



É com enorme orgulho que dedico esta dissertação a todas as pessoas que me apoiaram durante este percurso académico, em especial atenção à minha família, os meus pais que sempre me apoiaram em todos os momentos, à minha irmã pela incansável ajuda na correção ortográfica, ao Arq. Jaime Furtado que sempre me apoiou e ajudou enquanto estudante, ao Eng. Arq. Jorge Matos pelas longas conversas de café que tivemos sobre a dissertação.

Ao "Gang' Cilha" e à "Mancão" pelos melhores momentos que vivi em Coimbra e viagens que fizemos no decorrer do curso, o meu mais sincero agradecimento. Foram momentos inesquecíveis que fizeram de mim um homem cheio de memórias e um estudante cheio de histórias.

Por fim, não poderia deixar de agradecer o enorme apoio do meu orientador, Professor Doutor Adelino Gonçalves.



A presente dissertação tem como objetivo ensaiar uma estratégia de intervenção arquitetónica no miolo de núcleos urbanos com frente de água, procurando reforçar a coesão social e o contacto com a natureza. A temática sobre a evolução das cidades com frentes marítima é essencial para que haja um melhor entendimento sobre a adaptação às diferentes épocas e de que forma evoluiu até a atualidade.

Em finais do séc. XX, o turismo assumiu uma forte preponderância no desenvolvimento das cidades com frentes marítimas, onde, conseqüentemente, se tornou um dos principais impulsionadores para o crescimento, o qual foi muitas vezes desorganizado e mal planeado. Por conseguinte, o rápido desenvolvimento da tecnologia e as mudanças no modo de vida da sociedade, fizeram com que a cidade precise de condições e espaços que, anteriormente, eram arredados para segundo plano. Para tal, é necessário dar resposta a esta desagregada malha urbana e definir uma melhor organização.

Como caso prático é ensaiada uma estratégia urbana para a Póvoa de Varzim, tendo por base uma análise da sua história e características atuais, de forma a integrar espaços urbanos secundarizados nas dinâmicas da vida urbana que têm lugar nesta cidade costeira do norte de Portugal.

Esta estratégia tira partido de espaços degradados ou com falta de uso, de forma a poderem ser utilizados como zonas de transição pública, lazer, estar e com programas úteis e produtivos para comunidade. Para tal, é ensaiada/proposta a criação de espaços de agricultura urbana, bem como de lazer e repouso, três quarteirões foram selecionados e aprofundados numa parte prática com desenhos técnicos e esquemas.



The main aim of the present thesis is to test an architectural intervention test in the urban core with waterfronts cities, so they can reinforce the social cohesion and the connection with Nature. The theme about the evolution of waterfront cities is essential in order to have a better understanding of the adjustment to the different eras and in what way they evolved until today.

At the end of the 20th Century, tourism assumed a strong preponderance in the development of waterfront cities where, as consequence, it has become one of the main booster to its growth, which was several times disorganised and poorly planned. So, the fast development of technology and the changes in the population's lifestyle made the city obligated to have conditions and spaces that, previously, were left in the background. To do that, it's necessary to respond to this disaggregated mesh and define a better organisation.

As for the practical case, it was made an urban strategy to Póvoa de Varzim, where as base, it was made an analysis of it's history and current characteristics, so that is possible to integrate trivialized urban spaces in the dynamics of the urban life in this north of Portugal, coastal city.

This strategy takes advantage of decayed spaces or spaces that lack of use, so that they can be used as áreas of public transportation or leisure, and with useful and productive programs to the community. To do so, it's tested/proposed the creation of spaces devoted to urban farming, as well as leisure and rest. Here, three blocks were selected and deepen in a practical part with technical draws and schemes.



SUMÁRIO	pág.
Resumo	i
Abstract	ii
0. Introdução	1
1. (Re)desenhar espaço público em cidade com frente marítima	11
1.1 Importância de uma frente de água no desenvolvimento da cidade	13
1.2 Desenvolvimento do turismo balnear e a relação com a comunidade local	19
1.3 Importância de espaços verdes numa cidade costeira	23
1.4 Hortas urbanas e a sua importância como dinamizador da cidade	29
2. Póvoa de Varzim, cidade do litoral	35
2.1 Contextualização histórica e espacial	37
2.1.1 Séc. XIV até à Revolução de 25 de Abril de 1974	39
2.1.2 Pós Revolução até séc. XXI	47
2.2 Atualidade	55



	pág.
3. Estratégia urbana: Reabilitação de uma memória perdida	61
3.1 Problematização e Estratégia Geral	63
3.2 Proposta: "Reabilitação de uma Memória Perdida"	73
4. Considerações finais	81
5. Bibliografia	87
6. Fontes das imagens	99
7. Anexos	109



## 0. INTRODUÇÃO



As frentes de água são espaços terrestres na qual a única barreira natural é a presença da água, quer seja esta o mar, riacho, lago, ou outras (Ryckbost, 2005). Estas tiveram bastante preponderância ao longo da história da humanidade, inicialmente com a necessidade de obter bens alimentares e na procura de expansão territorial além mar. Porém, com a introdução de novas tecnologias, a importância das cidades localizadas no litoral fora fundamental para a economia, em que a importação e exportação assumiram um papel influente no desenvolvimento, onde os portos marítimos aumentariam de escala, de forma a poderem acolher todas as atividades marítimas. A tecnologia desenvolveu-se, assim como os costumes, e muitos destes grandes portos marítimos foram abandonados. Cidades, que anteriormente eram fundamentais para a economia e desenvolvimento de um país, acabariam por ficar “desativadas”.

Em meados do Séc. XX, os arquitetos e urbanistas iniciaram uma série de intervenções nas cidades com frentes de água, de forma a revitalizarem a cidade e a economia, na qual visaram revivificar edifícios desativados, de modo a que estes pudessem servir a cidade e a sua população. A regeneração urbana que se verificava um pouco por todo mundo proporcionou um aumento significativo do turismo, em especial ao turismo balnear. Cidades costeiras como Palma de Maiorca, Benidorme, Palermo, entre outras, foram imprescindíveis para que muitas outras cidades desenvolvessem uma malha urbana pensada e preparada para acolher grandes ondas populacionais sazonais.

Um exemplo das intervenções nas cidades costeiras portuguesas é a Póvoa de Varzim, cidade localizada a norte do país e com forte tradição marítima, esta viria a ser uma das estâncias balneares mais procuradas a nível nacional. Com uma extensão de linha de água de aproximadamente 13 Km, freguesias inclusive, esta permitiu que muitas famílias oriundas do interior adquirissem uma segunda habitação de modo a usufruir o que de melhor a cidade tinha para oferecer, ou seja, uma praia conceituada a nível nacional que continha vantagens medicinais. A Póvoa era um local de lazer e estar com várias atrações noturnas, destacando-se o Casino da Póvoa.



Esta dissertação teórica e prática é constituída por três capítulos, nas quais os dois primeiros serão de análise e contextualização teórica, histórica e espacial, o último se centrará numa proposta de projeto assente numa estratégia urbanística elaborada para a da Póvoa de Varzim, na qual são identificados três quarteirões. Dois com proximidade à orla marítima, onde é proposto um espaço público e hortas urbanas. No terceiro quarteirão, localizado numa zona central da cidade, é proposto um programa público de carácter cultural.

Por conseguinte, a primeira parte da presente dissertação irá debruçar-se sobre a clarificação da vertente teórica e conceptual da importância da natureza no planeamento urbano em frentes de água.

Assim, no primeiro capítulo é feita a contextualização temática de quatro tópicos pertinentes, nos quais são destacados o desenvolvimento e a importância das frentes marítimas ao longo da história. O desenvolvimento destes tópicos de compreensão teórica e histórica é fundamental para um melhor entendimento da evolução do desenho e uso das cidades com frentes marítimas desde o séc. XV até à atualidade. Dessa forma, numa primeira fase denota-se uma preocupação em estabelecer contacto com a água, de modo a que seja possível adquirir bens alimentares, ainda que este seja feito de forma rudimentar, na qual os utensílios são construídos, na sua maioria, em madeira.

Os costumes foram-se desenvolvendo, assim como a tecnologia e, conseqüentemente, a necessidade de obter estruturas melhores equipadas. Isto foi fulcral para o início de outras atividades marítimas, como por exemplo a expansão territorial além-mar, a importação e exportação, entre outras. Mais tarde, com a Revolução Industrial, grandes cidades localizadas no litoral foram ocupadas pela indústria, remetendo grande parte da população para a sua periferia, um local mais calmo e com aproximação ao centro, o que permitira às classes mais abastadas uma presença assídua para um maior controlo da classe operária, esta na sua maioria, sem opção de escolha permanecia no centro da cidade, com problemas de salubridade e com sobrelotação populacional originada pela proximidade com o porto.

A recessão económica dos anos 20 viria a alterar o uso dos grandes edifícios fabris que marcavam estes centros urbanos. Denotou-se mudanças, onde se destacou a transição dos grandes portos, os quais viriam a ser transferidos para a periferia do centro, onde estes foram substituídos com a introdução do contentor



marítimo. A preocupação pela regeneração urbana nas frentes marítimas, foi um tema bastante discutido em meados do Séc. XX, onde surge o debate sobre a necessidade da revitalização das cidades que outrora proporcionava uma circulação avultada de população, porém que se perdeu com o tempo.

Atualmente, as cidades com frentes de água pretendem conciliar, de forma saudável, o comércio e indústria local com o turismo, uma vez que grandes cidades do litoral são referenciadas como destinos turísticos de repouso e lazer. Este é um tema desenvolvido com o intuito de perceber a hierarquia de programas introduzidos numa cidade costeira com fortes ligações ao turismo, mas sem arredar a população local para segundo plano. A introdução de equipamentos de caráter público, em vista apoiar a comunidade local e a população sazonal, foi um dos grandes passos para a valorização das frentes marítimas.

A abordagem histórica e espacial da Póvoa de Varzim identifica o segundo capítulo. Uma abordagem focada na cidade em estudo, na qual se destaca a evolução da malha urbana ao longo dos séculos onde inicialmente a agricultura e a pesca eram os principais impulsionadores da economia, derivado à sua proximidade com o mar e uma geografia plana, proporcionavam solos férteis.

Com o Estado Novo, a Póvoa de Varzim desenvolveu outras características, uma cidade conhecida pelas suas praias para fins medicinais, para tal foi necessário a construção de equipamentos de apoio. Embora não seja o turismo balnear que identificamos na atualidade, afirmava-se naquela época que o areal tinha uma grande percentagem de ocupação proveniente da alta sociedade das cidades do interior, o que permitiu um desenvolvimento exponencial da malha urbana nas imediações do antigo Passeio Alegre, com vários edifícios de lazer, culturais e diversão serem erguidos, de realçar a construção do Casino, Póvoa-Cine e o Palácio-Hotel.

Após a Revolução de 25 de Abril a cidade iniciou uma nova etapa. O turismo balnear afirma-se como um fator importante na economia e desenvolvimento da cidade. Esta sem condições para suportar grandes massas populacionais permitiu uma especulação imobiliária acentuada. Sobrelotada, a cidade expande-se para norte, onde pela primeira vez é introduzida no planeamento e construção os princípios da Carta de Atenas. A Avenida Mouzinho de Albuquerque assinalava um dos principais acessos ao Passeio Alegre, esta ladeada por edifícios de habitação coletiva de grande escala com comércio no rés-do-chão. A segregação social, bastante presente nos anos 80 e 90, tornou-se um tema frágil, na qual grande parte



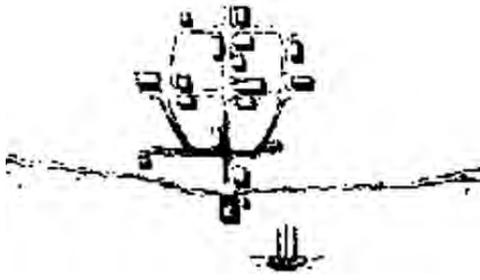
da população precária viria a procurar alojamento na periferia.

O objetivo central da estratégia ensaiada nesta dissertação é a distensão do foco de atenção e do uso de espaço público, desde a frente marítima, para o interior da Póvoa, com a ambição de contribuir para o reforço da coesão social e para a qualificação ambiental do interior dos quarteirões confinantes com a faixa costeira, ou seja, o reforço da coesão urbana.

Como caso prático, as propostas de intervenção incidem em três quarteirões. Num deles, a proposta é desenvolvida até à escala de detalhe, com base na implementação de programas funcionais baseados na agricultura urbana, de forma a criar um valor útil e um papel ativo no dia-a-dia (hortas urbanas, espaços de repouso, restauração, lazer, recreio). Nos outros dois, são definidos os termos de referência a guiar as intervenções a realizar, como base nos mesmos programas funcionais, embora com abordagens diferentes daquele. A concretização deste objetivo central com o tipo de intervenções previamente mencionadas, deverá resultar assim, numa maior permeabilização da malha urbana, com a criação de novas possibilidades de transição entre a Avenida dos Banhos e, por exemplo, a zona do Bairro Norte.

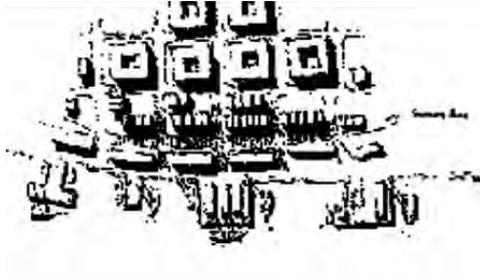


1. (RE)DESENHAR ESPAÇO PÚBLICO EM CIDADE COM FRENTE MARÍTIMA



## 1. ASSENTAMENTO

Civilizações com proximidade da costa iniciaram a sua atividade marítima. Numa primeira fase é estabelecido um porto, com materiais primitivos, madeira. A geografia da costa mantém-se.



## 2. CONSTRUÇÃO DO PORTO

Com uma autoridade portuária, o porto ganha outra dimensão, as docas de pedra substituem a madeira. A malha urbana cresce de forma acelerada.



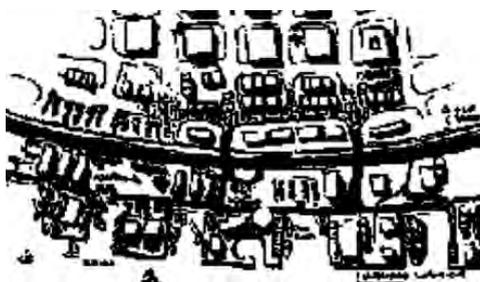
## 3. INDUSTRIALIZAÇÃO

Com a Revolução Industrial as cidades portuárias aceleraram o seu crescimento. O comércio e o transporte sobrepunha-se à necessidade do ser-humano. A distância entre o litoral e o centro aumenta de forma significativa.



## 4. DECLÍNIO

Excesso de cidades portuárias, foi uma das principais razões para o abandono de muitas instalações. No entanto, com o avanço tecnológico, os navios necessitavam de portos com maior dimensão e com outro tipo de serviços.



## 5. REGENERAÇÃO

Muitas das cidades abandonadas renascem com a introdução de novas estratégias urbanísticas. Muitas das antigas instalações são re-utilizadas para dar uso a programas de carácter público.

Figura 1 - Esquema da evolução de centros urbanos com frente marítima, imagens: *Remaking the Waterfront* in *Urban Land Institute*, realização própria

1. (RE)DESENHAR ESPAÇO PÚBLICO EM CIDADE COM FRENTE MARÍTIMA

*Cities seek a waterfront that is a place of public enjoyment. They want a waterfront where there is ample visual and physical public access – all day, all year - to both the water and the land. Cities also want a waterfront that serves more than one purpose: they want it to be a place to work and to live, as well as a place to play. In other words, they want a place that contributes to the quality of life in all of its aspects – economic, social, and cultural.*

*in Seattle Department of Planning and Design, 2012*



Figura 2 - Pintura, de autor desconhecido, de fábricas químicas da BASF em Ludwigshafen, Alemanha (1881)



Figura 3 - Nova Iorque, 1905. "O mais perto de uma carreira em Nova Iorque." Fotografia de Byron

As cidades costeiras viram intensificados o seu desenvolvimento em consequência da sua industrialização ao longo do século XIX e da crescente globalização. Estas foram desempenhando um papel particular como “receptores e distribuidores” de produtos. Para que houvesse um maior fluxo da industrialização, foram necessárias redes ferroviárias e rodoviárias, juntamente com um porto de grandes dimensões, localizado o mais próximo possível de forma a evitar custos adicionais. (Bunce e Desfor, 2007, pp. 1-2)

As cidades cosmopolitas com portos marítimos não serviram apenas para a indústria, mas também para a troca de ideais, informações e outro tipo de eventos culturais. Nestes contextos, localizavam-se edifícios industriais de grande escala e de construção maciça, assim como armazéns que acabaram por marcar durante séculos a idealização para uma cidade moderna, concebida pela forte presença da tecnologia de ponta, na época (figura 2).

Segundo Ryckbost (2005), as cidades com frentes marítimas eram locais sujos e com odores desagradáveis originários da forte presença industrial. Os marinheiros e comerciantes habitavam nas primeiras linhas urbanas, em contraste com as classes média e alta, as quais optavam por residir na periferia. O mal-estar da população levou a que as cidades costeiras começassem a ser abandonadas (figura 3).

O mesmo autor afirma que, no princípio do século XX, houve a necessidade de revitalizar os centros urbanos abandonados. Grande parte do transporte efetuado pela via marítima sofreu alterações com a introdução do contentor marítimo, possibilitando uma maior versatilidade de materiais e facilitando a chegada do produto ao porto, utilizando as vias férreas e/ou rodoviárias. Este facto originou o abandono dos grandes armazéns, porém os mesmos passaram a ter uma utilização diferente, como a execução de programas culturais ou de lazer. Isto permitiu que estes fossem transferidos para pontos mais longínquos dos antigos portos, o que acabou por possibilitar que os mesmos armazéns obtivessem uma diferente utilidade que nunca tinha sido pensada em ser abordada numa cidade com as características comuns, onde a cidade fora desenhada pelo cidadão para o cidadão.



Figura 4 - Fotografia do *Biltmore Hotel* (autor desconhecido), 1953

Assim que, um estudo desenvolvido pelo *Department Landscape Architecture* afirma que os Estados Unidos da América foram os pioneiros neste género de reabilitações, na qual Providence, situada no estado de Rhode Island, entrou em declínio após décadas de sucesso, servindo e acolhendo números exorbitantes de marinheiros e comerciantes. Com o passar dos anos, a cidade entrou numa fase recessiva relativamente ao que estava habituada. Um dos principais ícones de Providence encerra, o Hotel Biltmore (figura 4). Este era um edifício imponente e importante para a economia. Assim após uma análise, a autarquia juntamente com um grupo de investidores iniciou uma série de reabilitações. Deste modo, onde anteriormente todos os rios tinham fins comerciais, estes passariam a usufruir de belos espaços verdes e de lazer nas suas imediações, porém foi a reabertura do hotel que desenrolou um papel preponderante numa nova dinâmica na cidade, voltando a encaminhar a população para o centro urbano.

Por fim, podemos observar que, durante a Revolução Industrial, Providence optou por renovar o seu espaço e conseqüentemente o seu uso, do modo a que este consistisse na transformação e, em algumas situações, na mudança da direção dos rios, assim como na reestruturação das redes ferroviárias e rodoviárias. Estas intervenções foram fulcrais para que a cidade não se tornasse numa cidade fantasma, mas sim num exemplo de sucesso.

Por outro lado, nos anos 50, as cidades costeiras viraram sinónimo de repouso e lazer, de forma que, as mesmas sentiram a obrigação de desenvolver um novo planeamento urbano, onde fosse possível abrigar as populações sazonais. Assim, as cidades que outrora tinham como objetivo o comércio e a pesca, agora seria a receção de turistas. A partir deste pressuposto, as cidades costeiras localizadas acabaram por sofrer um desenvolvimento desorganizado e sem regulamentos que protegiam a cidade e os seus habitantes.

Assim, podemos concluir que com o declínio dos antigos locais industriais e comerciais, assim como dos portos de grande escala, após o término da Segunda Guerra Mundial, a adoção do planeamento da cidade de cariz turístico aumentou profundamente. Esta interpretação de idealização para uma frente urbana teve início nos Estados Unidos da América, tendo sido aplicada de forma gradual na Europa, a partir de 1980.

Na atualidade, várias das cidades que foram transformadas a partir dos seus portos industriais são vistas como referências comerciais e turísticas para quem as



Figura 5 - Baltimore's Inner Harbour, autor desconhecido, s/d



Figura 6 - London's Canary Wharf, autor desconhecido, s/d



Figura 7 - Nova Iorque, Battery Park City, autor desconhecido, s/d



Figura 8 - Plano sustentável para a costa de Toronto, Canada, in *Waterfront Toronto*, 2009

visita. Com isto, vários investidores privados aprenderam a usar um bem essencial ao ser humano, neste caso, a água, e transformar a mesma numa mina de ouro. Deste modo, as frentes de água foram exploradas para fins publicitários e de marketing para a cidade e os seus interesses. Consequentemente, isto resultou numa simbiose perfeita entre o investimento público e privado, na qual a cidade, num panorama geral, beneficiou.

Atualmente, com a crise mundial, muitas destas cidades não estão em condições de (re)construir o seu espaço público. No entanto, verificou-se que foram desenvolvidas certas estratégias para que estas possam acompanhar um desenvolvimento por parte do setor privado. Locais privados e públicos, assim como de entretenimento, são neste momento setores importantes para a manutenção de frentes de água de sucesso, na qual o lazer e o divertimento do utilizador são importantes.

Segundo Dong (2004, pp. 1-33), em resposta para a transformação das frentes de água debilitadas, foram desenvolvidas várias estratégias de projeto, sendo as mais comuns as seguintes:

- Frente de água como destino turístico (*Baltimore's Inner Harbour* (figura 4), *Sydney's Darling Harbour* e *Barcelona's Port Vell*);
- Frente de água como imagem de uma cidade económica (*New York's Battery Park City* e *London's Canary Wharf* (figura 5));
- Frente de água direcionada à habitação (*Battery Park City* (figura 6) e *Rotterdam's Kop Van Zuid*); mais recentemente com uma maior preocupação do ambiente;
- Frente de água como plataforma ecológica e sustentável (plano para toda a costa de Toronto (figura 7), seguindo as regras da *Waterfront Regeneration Trust*).

A regeneração das frentes urbanas encontra-se, atualmente, numa fase estável, verificando-se em todo o mundo inúmeros casos de sucesso. Com uma orientação cuidadosa e elaborada com foco no bem-estar da população, de forma a que os padrões de projeto estejam com objetivos bem delineados e confinados, de modo a proporcionar o melhor para a cidade. Aqui, a existência de uma parceria entre o público e o privado com uma estratégia bem delineada é fulcral para manter um progresso positivo que seja benéfico para a população.



Figura 9 - O Pavilhão Elétrico tornou-se na maior atração turística no estado do Texas, este junto a uma praia, autor desconhecido, 1881

Os edifícios, como terminais de cargas e descargas ou passageiros, em cidades pensadas para uma utilização específica direcionada a uma comunidade piscatória ou de indústria marítima (figura 9), começaram a ser repensadas em meados do séc. XX. Numa altura em que os investidores privados percebem a potencialidade da existência de um centro urbano localizado próximo da água, com a mais diversa oferta de rentabilização de um investimento. A procura de habitação próximo do mar aumentava, sendo necessária a existência de outras formas de sustento, além das já conhecidas indústrias marítimas que, aos poucos e poucos, foi desvanecendo.

Assim, passa a haver uma procura de soluções com a finalidade de revitalizar os espaços de frente-marítima, desprovidos de uma utilização regular, por consequente falta de manutenção ou de qualidade arquitetónica, onde os edifícios que não se enquadravam na cidade seriam reabilitados em edifícios com um carácter público.

Este foi um século de viragem para muitas cidades, que optaram por oferecer à população local e/ou de veraneio espaços de qualidade com equipamentos públicos, de forma proporcionar melhor qualidade de vida em relação à sua anterior utilização.

Segundo Guimarães (2000, pp.289-303 ), relativamente ao séc. XX, rápido foram os urbanistas que conseguiram perceber as vantagens numa construção em altura, onde estas centravam-se em permitir uma maior concentração populacional numa área reduzida, e que se traduziam num maior espaço para a introdução do tão aclamado, espaço de lazer. Se, com este método são perceptíveis os problemas urbanísticos e as suas consequências no que respeita à sua envolvente, a questão social, tecnológica, climático e arquitetónico são postas em causa (Matos, 1976, pp. 167-195). Era necessário, em todas as habitações de quatro andares, a utilização de um dispositivo tecnológico que permitisse facilitar a subida, no entanto estes proibiam que fossem utilizados por menores, salvo a exceção de estarem acompanhados por adultos. Isto originou um paradigma que impossibilitava a utilização de um espaço exterior pensado para o lazer e o conceito "brincar na rua" perdeu-se à medida que os pais optam pelas tais necessárias tarefas domésticas.



Figura 10 - Fase de construção do "Grande Hotel da Figueira", autor desconhecido, s/d



Figura 11 - O "Grande Hotel da Figueira", desenhado pelo arq. Inácio Peres Fernandes, 1953, autor desconhecido

Denota-se aqui, que a população que escolhia estas habitações eram as que careciam de crianças. Em várias situações, estas construções foram identificadas de forma isolada, desrespeitando por completo as condições favoráveis que o solo facultava para a prática da agricultura onde, em grande parte dos casos, destruiu por completo a paisagem, originando numa desorganização para com a restante envolvente, podendo ser comparado a uma torre de vigia, onde muitas das vezes conseguiram amenizar com a introdução de arvoredo ou mobiliário urbano.

Em Portugal, este costume surgiu com a revolução de 25 de Abril, em 1974, com a liberalização dos direitos civis a permitirem um período de férias com um ordenado fixo e superior ao que usufruíam anteriormente. Estas mudanças sociais viriam, mais tarde, a transformar algumas das cidades costeiras, anteriormente conhecidas pela sua atividade piscatória, em grandes atrações turísticas.

Infelizmente, várias destas cidades não conseguiram aguentar a pressão de grandes aglomerados populacionais em alturas de veraneio. A sua preocupação e necessidade de construir para suportar este *boom* populacional, de carácter temporário, permitiram aos grandes empreiteiros e imobiliárias que estes construíssem sem quaisquer limites. Naquela época, os planos urbanísticos eram praticamente inexistentes, e os poucos que existiam poderiam ser facilmente contornados, derivado à falta de rigor e fiscalização (Dias, 2008, pp. 539-549). Foi a partir desse momento que surgiram alguns conflitos entre a população local e as suas autarquias, onde os habitantes defendiam uma estratégia que salvaguardasse os seus interesses, de modo a que estes não fossem substituídos. Cidades como a Figueira da Foz (figuras 10 e 11), Nazaré, Póvoa de Varzim ou Viana de Castelo, são alguns dos exemplos, nas quais se consegue perceber a falta de preocupação no desenho urbano como elemento principal e de diretriz para execução de projetos particulares.

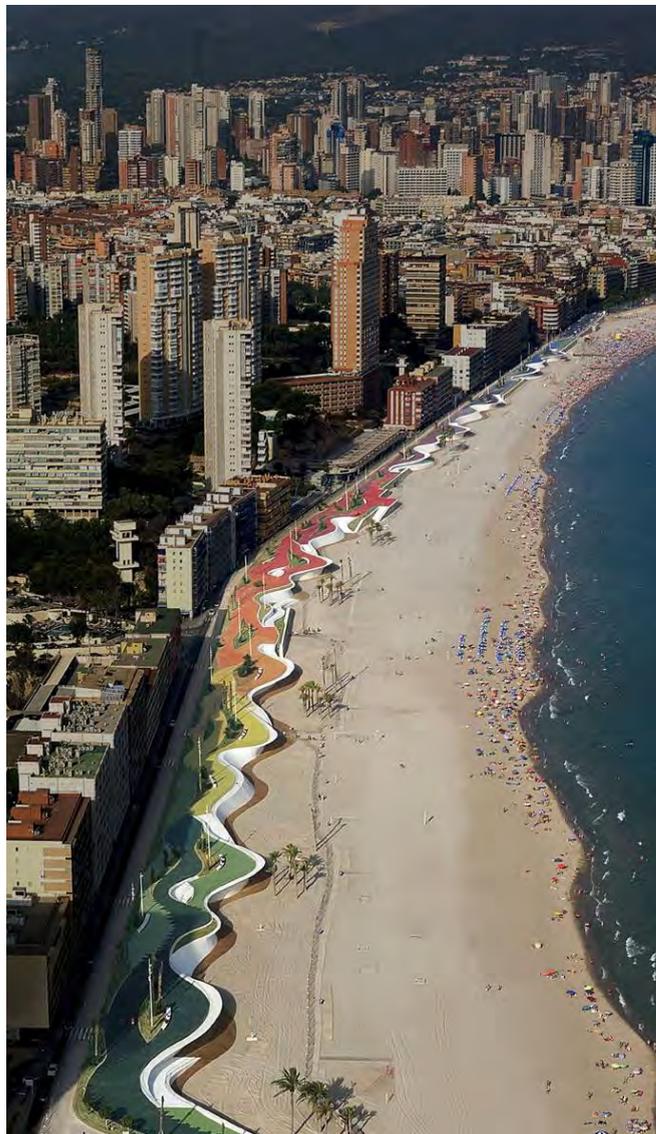


Figura 12 - Marginal de Benidorme, s/d, autor desconhecido

Ao contrário do que a maioria das populações nas cidades costeiras defendem, o equilíbrio entre espaços verdes e a orla costeira deve ser mantido. Apesar destas cidades possuírem um fator natural de grande escala, como o mar ou até o próprio rio, lagos ou outras fontes de água, a presença de uma zona verde é indispensável, não só por uma questão de embelezamento, mas também pela necessidade do bem-estar ao ser-humano. O seu fator preponderante à purificação do ar, assim como a utilização destas para a criação de zonas sombreadas em alturas de grande calor, barreiras visuais e auditivas a fatores desinteressantes, são alguns fatores vantajosos que os arquitetos têm em consideração quando as introduzem nos seus planos (Smith, 2010, pp 4-23).

Esta preocupação surgiu numa altura em que o aquecimento global se agravava. Desta forma, manifestou-se a necessidade de projetar cidades mais eco-eficientes e sustentáveis, contrastando com o objetivo anterior que se centrava em defender os interesses económicos de cada cidade e edificar a totalidade do território.

Mais do que nunca, a importância de um planeador urbano atingir o equilíbrio entre os espaços verdes e azuis, assim como o espaço construído é essencial para um projeto de sucesso. Com as constantes alterações climáticas, é necessário um maior cuidado para com a natureza, sendo os arquitetos um dos principais intervenientes. Cabe aos mesmos a responsabilidade de construir uma cidade autossustentável, seja a nível ambiental ou a nível económico, nunca negligenciando a necessidade de um desenho agradável e funcional para o cidadão.

Ao longo das últimas décadas, observou-se bastantes alterações no desenho urbano, especialmente em relação às frentes marítimas. De modo a conseguir reabilitar espaços degradados e até mesmo revitalizar a cidade, muitos destes planos empregaram diferentes estratégias, com o espaço público utilizado de forma elegante e controlada, porém, não era visada quase ou nenhuma preocupação ambiental, sendo a vegetação arredada para segundo plano (Desfor, Laidley,



Figura 13 - Esquema sobre ilhas de calor, Folha de São Paulo, Folha Cotidiano, 15 de Fevereiro de 2004, p. C1.

Stevens e Schubert, 2011, pp. 1-6). Como consequência deste desenvolvimento descontrolado e ganancioso, aconteceram vários fenómenos naturais. Isto deveu-se ao desrespeito pelo cadastro do terreno e da própria natureza. Como exemplo dos fenómenos naturais, temos as “Ilhas de Calor” (figura 13), que são conhecidas pelo efeito estufa que a construção massiva proporciona. Nova York, cidade com maior saturação demográfica dos EUA é exemplo deste tipo de fator, a qual é banhada maioritariamente pelo Rio Hudson e pelo Oceano Atlântico (Rosenthal, Crauderueff e Carter, 2008, pp. 2-22). Apesar da forte presença de um fator natural como a água, esta cidade não conseguiu “utilizar” os espaços verdes de forma equivalente em relação ao crescimento acelerado que a cidade teve, proporcionando uma cidade:

- Saturada pelos edifícios de grande escala e conseqüente excesso de população;
- Aquecimento do meio ambiente antropogénico;
- Pouca fauna e flora;
- Diminuição das espécies marinhas, devido à poluição excessiva;
- Espaços verdes reduzidos e limitados.

Várias cidades ao redor do mundo foram implantando um novo sistema, com uma maior sustentabilidade e também mais económico, a longo prazo. A *Water Sensitive Urban Design* (WSUD), é um movimento que tem como principais objetivos a reintegração equilibrada entre espaços verdes e zonas de água, na qual o planeamento e desenho urbano suportam, de forma saudável, o ecossistema e que estejam aliados a um desenho atrativo com espaços de regeneração e manutenção das águas pluviais. Segundo o WSUD, defende que este tipo de iniciativa beneficia as cidades em;

- Minimizar os impactos das frentes de água e até das próprias chuvas;
- Redução dos custos na infraestrutura e futuro desenvolvimento;
- Espaços públicos regenerados, que proporcionam uma melhor qualidade de vida para serem usufruídos.

Na Dinamarca, mais precisamente em Copenhaga, este movimento foi introduzido após inundações catastróficas causadas por chuvas fortes, nos anos de 2011 e 2014. Com o objetivo de prevenir futuros eventos climáticos extremos, o governo lançou um plano para a cidade, criando “bairros resistentes ao clima”.

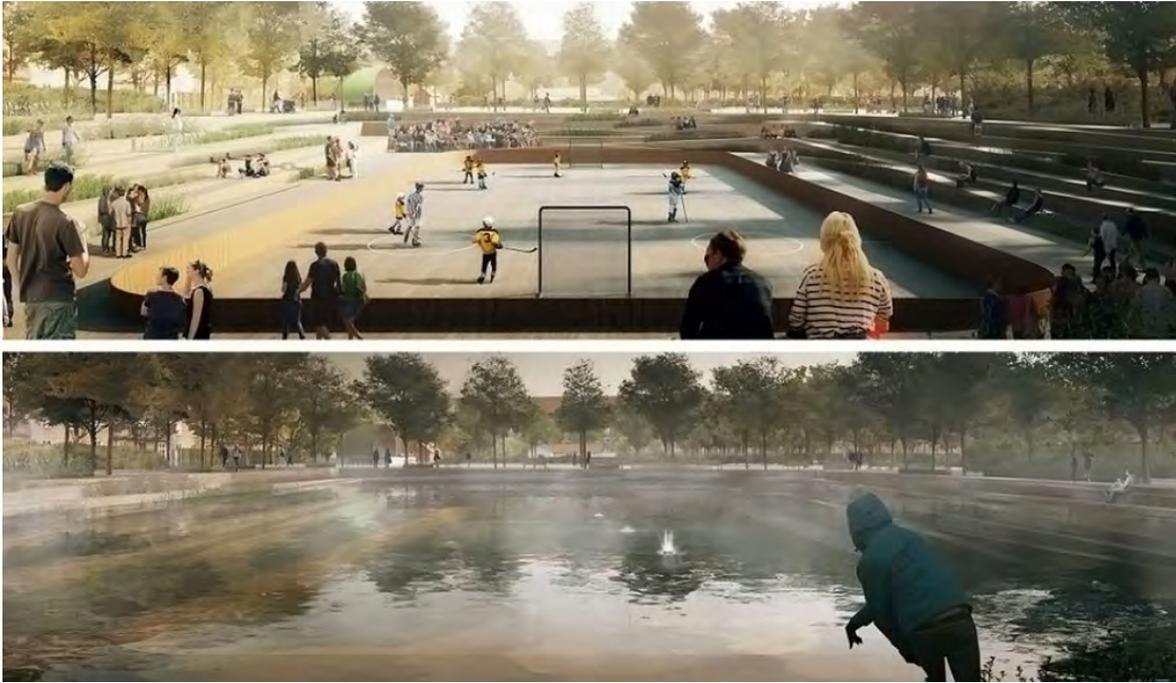


Figura 14 - *Renders* com a proposta para o Parque de Enghaveparken, autoria: COWI, Trendje Natur e Platant, s/d

A intervenção no Parque de Enghaveparken (figura 14), um espaço público de grande dimensão, estabelece um precedente para lidar com o excesso de precipitação. Foi projetado um espaço central, localizado num campo de desportos, utilizado em casos de chuvas fortes, com o objetivo de armazenar o excesso de água que, quando esta atinge o limite, a própria chuva é drenada para o solo. Assim, esta é uma estrutura adequada e prevista para este tipo de acontecimentos.

Este é um exemplo de como a harmonia entre espaços naturais, quer estes sejam verdes ou azuis, servem os interesses da sociedade de forma sustentável e inovadora. Podemos verificar algumas das vantagens desta harmonia entre os dois espaços:

- Equilíbrio de forma natural do efeito “ilha de calor”;
- Criação de espaços para a sustentabilidade de drenagem urbana sustentável;
- Criação de áreas naturais para lazer;
- Coberturas verdes e loteamentos com bastante espaço verde;
- Ambiente mais saudável e feliz;
- Maior exposição dos residentes à biodiversidade;
- Possibilidade de reabilitar espaços degradados em espaços verdes de lazer;
- Utilização de vegetação como fator preponderante na diminuição da poluição, aumentando assim a permeabilidade;
- Preservação do *habitat* e ecossistemas sustentáveis;
- Mais espaços para espécies migratórias em alternativa aos espaços ainda degradados;
- Pessoas mais saudáveis e felizes!

# Jedermann Selbstversorger

Eine Lösung der Siedlungsfrage  
durch neuen Gartenbau



von Leberecht Migge

Herausgegeben auf Veranlassung des Gr. Berliner  
Vereins für Kleinwohnungswesen vom Ausschuss  
Groß-Berlin für die Kriegsbeschädigten-Ansiedlung  
Verlegt bei Eugen Diederichs in Jena 1918

Z. XI

Figura 15 - Cartaz publicitário apelando às hortas urbanas, elaborado por Leberecht Migge em 1918

A Inglaterra foi o primeiro país a utilizar o conceito de horta urbana. Numa altura em que a industrialização estava em crescente ascensão, havia a necessidade de produzir produtos agrícolas nas imediações das fábricas para a classe operária. Foi nesse contexto que surgiu a ideia de criar espaços de cultivo, nas quais os próprios moradores se responsabilizavam de plantar e colher. Mais tarde, com a 1ª Guerra Mundial, houve uma crescente necessidade de obter alimentos, assim que, os governos americano e britânico incentivaram as suas populações a cultivarem. Esta necessidade acabou por originar uma crescente utilização e plantação de hortas urbanas.

Após a guerra devastadora, os países envolvidos na mesma, foram deixados com uma enorme destruição nos centros urbanos. Consequentemente, foi o arquiteto Adolf Loos e o paisagista Leberecht Migge que no decorrer da Primeira Guerra Mundial, que iniciaram vários projetos dedicados a uma população desalojada. A preocupação de construir habitações sustentáveis teve um papel importante para a sustentabilidade da população pois houve a introdução de jardins vocacionados para a prática da agricultura de modo a incentivar as famílias a produzirem as suas refeições.

Se, antigamente, existia um paradigma em relação à introdução de um espaço rural e da produção alimentar num centro urbano, na qual a finalidade dos mesmos seriam de interesse privado ou político, onde havia a promessa de uma maior valorização e dinamização da cidade, hoje em dia os urbanistas procuram novas políticas e formas de as reintroduzir. Não como um espaço de produção em massa, mas como um espaço que sirva os cidadãos, pois ao serem os mesmos a produzir, inevitavelmente têm a responsabilização para com os seus interesses e a cidade. Assim, por um lado temos o passado, na qual a base de implantação seria fundamentada em interesses, por outro lado, atualmente estas são introduzidas pensando no bem-estar da população aliada à já discutida sustentabilidade, não só ambiental, mas de forma pessoal, aliviando a população de encargos adicionais no que concerne à alimentação.



Figura 16 - Hortas urbanas localizadas em Cuba, autores do projeto: Katrin Bohn e Andre Viljoen

De modo que, este elemento funcional e sustentável beneficia a cidade com uma qualidade de vida melhor, este também poderá ser introduzido como fator preponderante no desenvolvimento e reabilitação do desenho urbano, no qual as mais variadas espécies de vegetais e/ou, legumes proporcionam (Viljoen e Bohn, 2009, pp. 50-60). São vários os formatos e cores que estes possuem, na qual se torna uma ferramenta de trabalho para o arquiteto, podendo este proporcionar, não só um espaço de cultivo, mas como de lazer e bem-estar. Foi nesse sentido que os arquitetos Katrin Bohn e Andre Viljoen (finais Séc. XX) iniciaram vários projetos na Europa, defendendo este tipo de utilização nos centros urbanos. Inspirados no modelo agrícola cubano e adaptando-o às necessidades das cidades europeias, estes arquitetos defendem que este modelo, o PUPC (Paisagem Urbana de Produção Contínua), fundamenta-se num traçado elaborado para a introdução da agricultura urbano em grandes centros. Considerado um projeto pioneiro na introdução das hortas urbanas, este introduz uma parcela de terreno direcionado ao cultivo, encarregue aos habitantes de os cuidar.

Por conseguinte, ao serem introduzidos novos métodos tecnológicos, a forma como as hortas urbanas seriam aplicadas iriam variar, onde estas poderiam ser estabelecidas como elemento arquitetural no centro de um quarteirão ou poderiam ser aplicadas de forma controlada numa fachada ou cobertura, de modo a introduzir um novo carácter e utilização em que a reutilização das águas acabariam por permitir uma regra natural, num espaço que, maioritariamente, seriam descaracterizados ou sem qualquer tipo de utilização.

Segundo Waibel (2009, pp. 15-31), estas são algumas das opções que podem proporcionar à cidade uma melhoria significativa da qualidade de vida nos seguintes aspetos:

- Analisar a malha urbana e identificar as zonas possíveis segundo a legislação em vigor, selecionando os locais onde a agricultura urbana é permitida;
- Para evitar um desenvolvimento descontrolado, é necessário incluir as zonas periurbanas nos planos de ordenamento da cidade;
- Criar e/ou preservar os espaços verdes no centro das cidades, ficando encarregue das mesmas: cooperativas agrícolas, pessoas desempregadas, grupos/associações locais;
- Maior dinamização na promoção da agricultura urbana possível em zonas públicas e/ou privadas. A possibilidade da existência de agricultura urbana



nas cidades ganhavam outra dimensão com uma análise e exposição dos locais possíveis para a prática das mesmas;

- *Promover o uso multifuncional da terra e incentivo da participação da comunidade na gestão dos espaços urbanos abertos. A produção de alimentos pode ser combinada com outras funções, tais como a recreação, o armazenamento de água, a conservação da natureza, as zonas de corta-fogo e as zonas com risco de inundação. Os agricultores podem ser encorajados, através de incentivos económicos e formação, para participarem na gestão dos espaços urbanos abertos, o que pode reduzir os custos públicos de manutenção desses espaços e protegê-los contra usos não oficiais* (Teixeira, 2016, p. 45);
- Em caso de um processo de loteamento e/ou planeamento urbano incluir um espaço direcionado para a prática da agrícola urbana individual e/ou comunitária.;



## 2. PÓVOA DE VARZIM, CIDADE DO LITORAL



Figura 17 - Planta de Urbanização - Evolução da Forma, Romanização do Território, reproduzida pelo *Arquivo Municipal da Póvoa de Varzim*, s/d

*Os solos de fraca pendente, com sub-solo granítico e coberto vegetal espesso, compondo uma pequena bacia hidrográfica, são férteis e apresentam condições muito favoráveis para a exploração agrícola sistematizada decorrente da romanização. Mas se a agricultura e a pastorícia são actividades importantes da Villa romana, mesmo situando-se ela no litoral, é o mar que se constitui como principal foco dinamizador da economia da Villa.*

*Centro de estudos da F.A.U.P., (1991)*

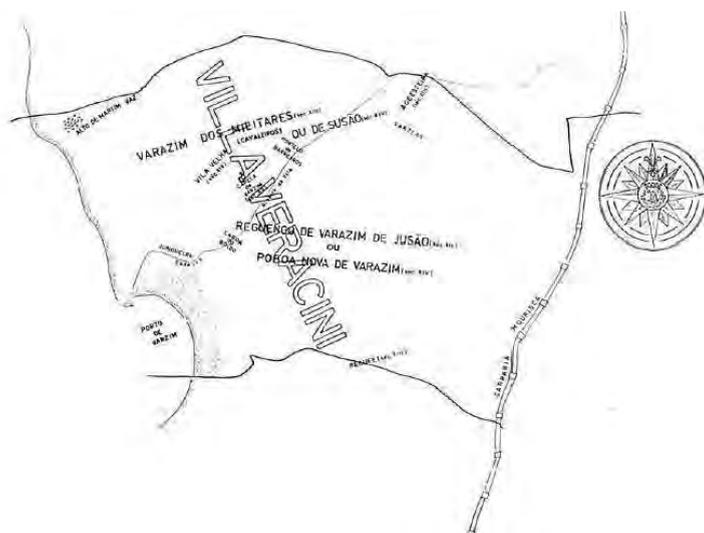


Figura 18 - Mapa de divisão territorial da cidade, época medieval, autor desconhecido, s/d



Figura 19 - Uma comunidade emancipada com o mar como horizonte de desenvolvimento, reproduzida pelo *Arquivo Municipal da Póvoa de Varzim*, s/d

Segundo o Centro de estudos da F.A.U.P. (1991, pp. 1-5), foi em 1308, que o Rei D. Dinis concedeu a carta de foral a 54 famílias com a jurisdição da vila costeira, denominada de *Póvoa Nova de Varazim*. No entanto, esta teria que responder ao Mosteiro de Santa Clara, localizada em Vila do Conde, durante século e meio. A vila subdividiu-se em dois núcleos, a *Póvoa de Susão*, localizada a norte da vila, esta era a herdeira da antiga *Villa Euracini* e estava mais direcionada para a prática da agricultura. O segundo núcleo denominado de *Póvoa de Jusão*, concentrava-se na atividade marítima, devido à sua localização no sul da Póvoa Nova e à sua proximidade que esta tinha ao porto marítimo (figura 18).

O estatuto de município foi adquirido em 1514 pelo Rei D. Manuel I, foi, no entanto, no reinado de D. João III, em 1537, que a jurisdição do Convento de Santa Clara terminou, incorporando assim na Comarca do Porto. Foi nesta altura que a vila ganhou uma maior autonomia, contando com sensivelmente quinhentos habitantes. O desenvolvimento da cidade incentivou, ainda mais, a necessidade de desenvolver as infraestruturas piscatórias, assim como toda a malha urbana (figura 19).

Bastante presente nos dias que decorrem, a atual Rua da Junqueira, com bastante importância na época, permite fazer a transição entre o atual bairro da Matriz, Câmara Municipal e conseqüente Praça do Almada, ao porto de pesca, constituindo assim um eixo essencial. Deste modo, desenvolve-se assim novas atividades na cidade, como construção naval e o comércio.

Consoante os séculos foram passando, a população duplicou e a vila sentiu a necessidade de se expandir, de modo que os núcleos habitacionais deixavam de se centrar no interior da mesma e começaram a aproximar-se da faixa marítima.

Em meados do séc. XVIII, a vila ganhou um novo núcleo, o Bairro Sul dos Pescadores, este estava mais direcionado para habitação da classe piscatória. Com a economia a aumentar, iniciou-se a construção da igreja da Lapa, em 1770, conseguida com o esforço económico dos seus habitantes. No entanto, é

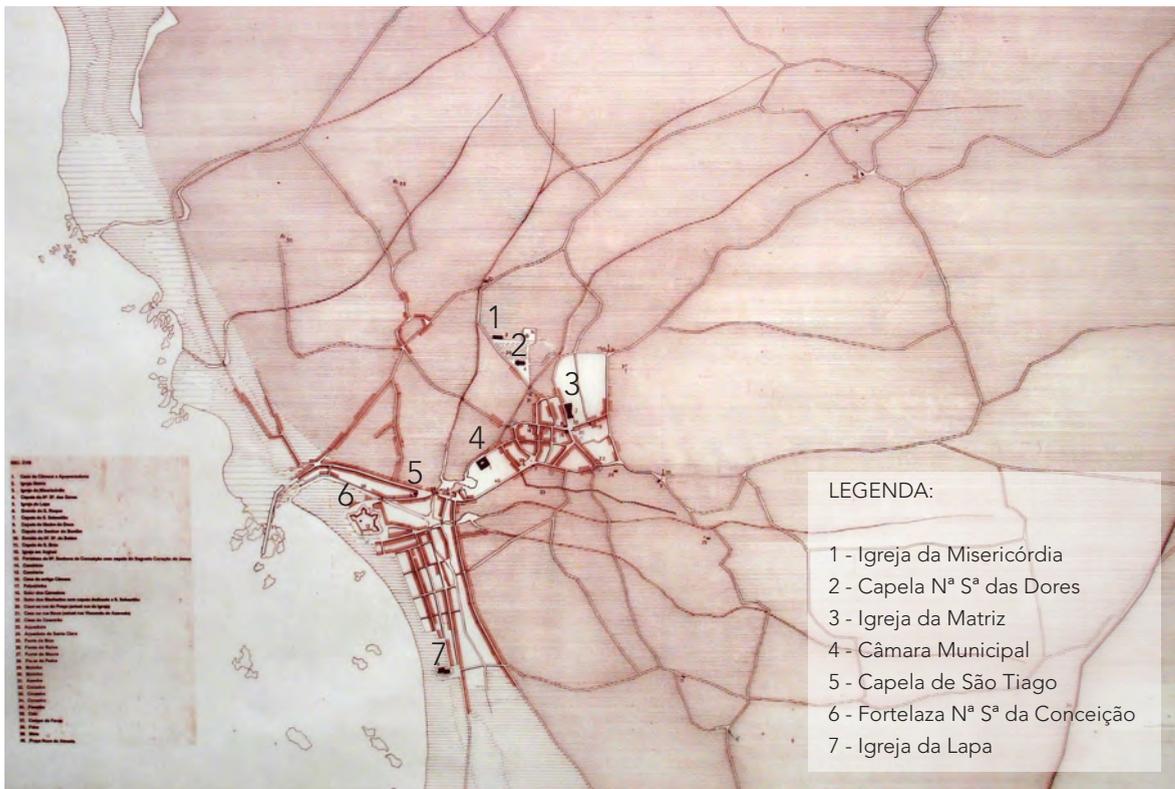


Figura 20 - A urbanidade clássica da Póvoa de Varzim no Séc. XVIII, reproduzida pelo *Arquivo Municipal da Póvoa de Varzim*, s/d



Figura 21 - Póvoa de Varzim no virar do Séc. XIX-XX, reproduzida pelo *Arquivo Municipal da Póvoa de Varzim*, s/d

a construção da atual Câmara Municipal que se assumiu como principal marco, assinalando uma nova centralidade com enorme carácter civil.

Equipamentos como o hospital, o mercado, antiga cadeia (que atualmente serve como instalações de apoio aos serviços municipais), escolas, hotéis, entre outros tipos de serviços são erguidos, mantendo assim a cidade na vanguarda da época onde, após o aparecimento do comboio a vapor que interligava Porto a Famalicão e com paragem obrigatória na Póvoa de Varzim. Estes foram fatores cruciais para uma revolução urbana, juntamente com o aumento da população, aliada a um aumento económico onde, nos meados do século XVIII, a atividade piscatória começou a decair em relação ao crescente uso das praias como local de veraneio. É a partir de então que a cidade se autoproclama como principal estância balnear da zona norte e começa assim uma nova etapa no desenvolvimento da cidade, esta mais direcionada para o turismo, mas nunca refutando o que realmente lhe transportara para a ribalta, a atividade piscatória (figura 20).

*A cidade dispõe-se a acolher multidões e à noite permanecerá iluminada. A Póvoa expande-se e muda a sua escala, as praças e espaços públicos tornam-se amplos, traçam-se avenidas, velhas ruas são alargadas, as estradas rectilíneas rasgam-se até ao horizonte. A Estrada Real bem paralela ao mar desenha com perfeição a cruz na antiga Calçada e propões uma nova ordem de ampliação urbana.*

*Centro de estudos da F.A.U.P., (1991, p. 8)*

Com igual importância do comboio, é a Estrada Real (atual EN 13) que se constituiu como eixo preponderante da organização da cidade. Numa altura em que as acessibilidades ganharam uma maior relevância nas vilas, esta servia como eixo paralelo à marginal, no qual foi necessária a criação de ruas perpendiculares de acesso ao mar. Numa época que a malha urbana era organizada em quarteirões, a zona norte, esta mais direcionada para a habitação precária de uma classe piscatória, começou a ganhar outra importância e carácter com as exigências da época, assim, iniciou-se uma procura acentuada às moradias próximas do mar, adquiridas por uma classe mais abastada das vilas vizinhas. A Avenida Mouzinho de Albuquerque viria a afirmar-se como uma das principais avenidas da vila, interligando dois locais importantes, o largo das Dores, onde se situa o Hospital e as igrejas da Misericórdia e Das Dores, ao Passeio Alegre. A Avenida serve ainda como fronteira entre a zona sul e norte (figura21).



Com o virar do século XX, a Póvoa de Varzim inicia a sua vocação como cidade turística, mas nunca ignorando a sua atividade piscatória, surgindo lentamente equipamentos de apoio a uma população de veraneio, mas de igual forma servia a população local. Confirmava-se assim uma intenção de a cidade se tornar uma estância balnear de sucesso. De referir que a malha urbana neste início de século não sofre grandes alterações estruturais, apenas se verifica uma maior densificação dos quarteirões mais próximos ao mar, surgindo pontualmente edifícios recentes.

No entanto, é com o aparecimento do Estado Novo, que a cidade se desenvolve de forma exponencial. A introdução de novas infraestruturas ou funcionalidades na via pública, assim como na habitação privada, conseguiu manter a cidade num patamar elevado, assim como a introdução da eletricidade e com a introdução do automóvel, como um meio de transporte que se foi afirmando até aos dias de hoje. A morfologia urbana, iniciou assim uma série de transformações, sendo nesta altura de carácter tipológico, de forma que houve uma renovação da frente mar relativamente aos quarteirões localizados no bairro norte, em que este tinha um regulamento que permitia uma linguagem consensual e agradável voltada para o Passeio Alegre (figura 22).

*Os edifícios escolares restam dispersos, o correio ocupa uma posição central junto a um largo, o Póvoa-Cine aproxima-se do centro lúdico, representado pelo contacto com o mar. Aí instalam-se, entre outras instituições, o Casino e o Palácio-Hotel. A casa dos Pescadores Poveiros tem uma colocação exemplar perto da Igreja da Lapa.*

*Centro de estudos da F.A.U.P., (1991, p. 13)*

Foi em 1948, que surgiu um dos primeiros planos para a cidade (figura 23), com a criação de um bairro direcionado para uma população em condições precárias. Consistiu em construções económicas, mas não ignoraram a intenção de as fazer pertencer à cidade, assegurando assim uma expansão controlada para os limites da cidade. Este foi um plano de urbanização concebido num curto espaço de tempo e teve como objetivo melhorar os espaços da cidade de uma forma consciente que não iria conseguir resolver todos os problemas. Porém, é de frisar, que é com este mesmo plano que surgem as melhores intervenções, até aos anos 70. Ainda neste plano, houve uma intervenção na zona norte da cidade, na qual a construção de uma zona desportiva e a Praça de Touros limitavam o Passeio Alegre. Com



uma proximidade ao centro e à EN 13, os quarteirões envolventes ao Liceu foram reajustados, de forma a acolher uma área residencial direcionada para famílias de classe alta. Também planeada em 1948, estava a Escola Industrial, que só veio a ser construída na década de 60.



Figura 24 - A Póvoa nos anos 70, reproduzida pelo *Arquivo Municipal da Póvoa de Varzim, s/d*

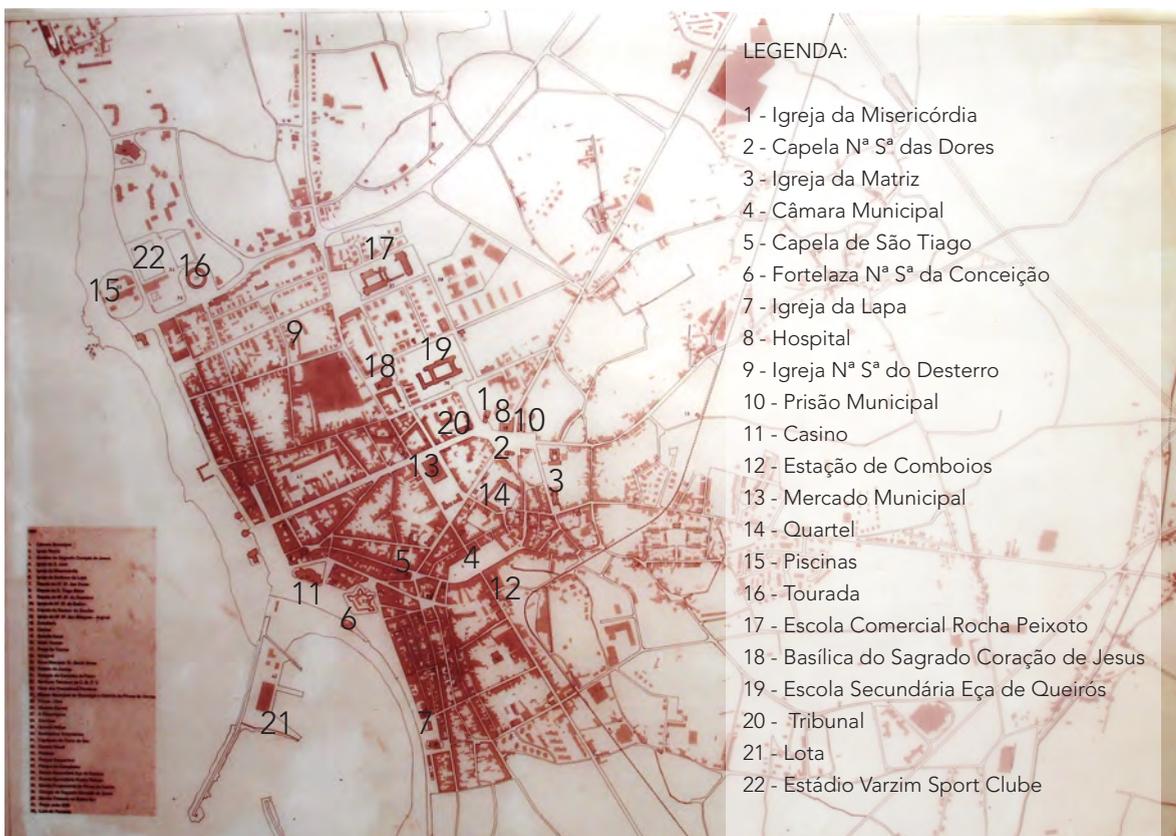


Figura 25 - A Póvoa nos anos 80, reproduzida pelo *Arquivo Municipal da Póvoa de Varzim, s/d*

Apesar de todos os esforços para uma cidade equilibrada do Plano de Urbanização de '48, esta não conseguiu se adaptar, possivelmente devido ao forte investimento no setor privado que se viria a verificar demasiado ganancioso e abusivo numa cidade que necessitava de melhorar a sua qualidade de vida, visto que todos os recursos para se vir a afirmar como uma estância balnear de sucesso já estavam reunidos.

A indústria imobiliária ganhou uma nova força na cidade, onde vários edifícios de carácter habitacional foram frequentemente erguidos com vista em novos inquilinos, com especial foco para residentes temporários, ou seja, turistas. Esta mudança teve lugar no final da ditadura do Estado Novo e que deu lugar a uma democracia mais liberal que tinha como principal objetivo a liberdade de expressão, na qual proporcionava o bem-estar do cidadão, onde os horários de trabalho viriam a ser alterados de modo a favorecer a classe trabalhadora. Aqui viria a ser introduzida uma época de férias para todas as classes sociais. Estas mudanças acabaram por incentivar a população, no geral, a ocupar o seu tempo livre em locais de lazer, por sua vez, as zonas costeiras. (Centro de estudos da F.A.U.P., 1991, pp. 13-14)

Foi com vista nisto, que o famoso “prédio de 28 andares” foi construído, tendo sido considerado, durante vários anos, o edifício mais alto de Portugal. Esta construção exemplifica as perspetivas expectantes da cidade para o futuro.

Com um crescimento acelerado, a pesca também se desenvolveu, levando ao estabelecimento de uma das fábricas de conservas com maior prestígio do país, A Poveira S.A., para além da já conceituada fábrica do Quintas & Quintas Lda., tendo assim um grande impacto na indústria poveira.

No entanto, todas estas evoluções e crescimento não proporcionaram uma transformação urbanística de qualidade, onde conseguiram destruir grande parte do património arquitetónico em prol do lucro pessoal, substituindo estes por edifícios volumosos e de fraca qualidade. Se, por sua vez, estes edifícios com qualidade foram substituídos, outros terão sido erguidos em zonas baldias, que não respeitaram a

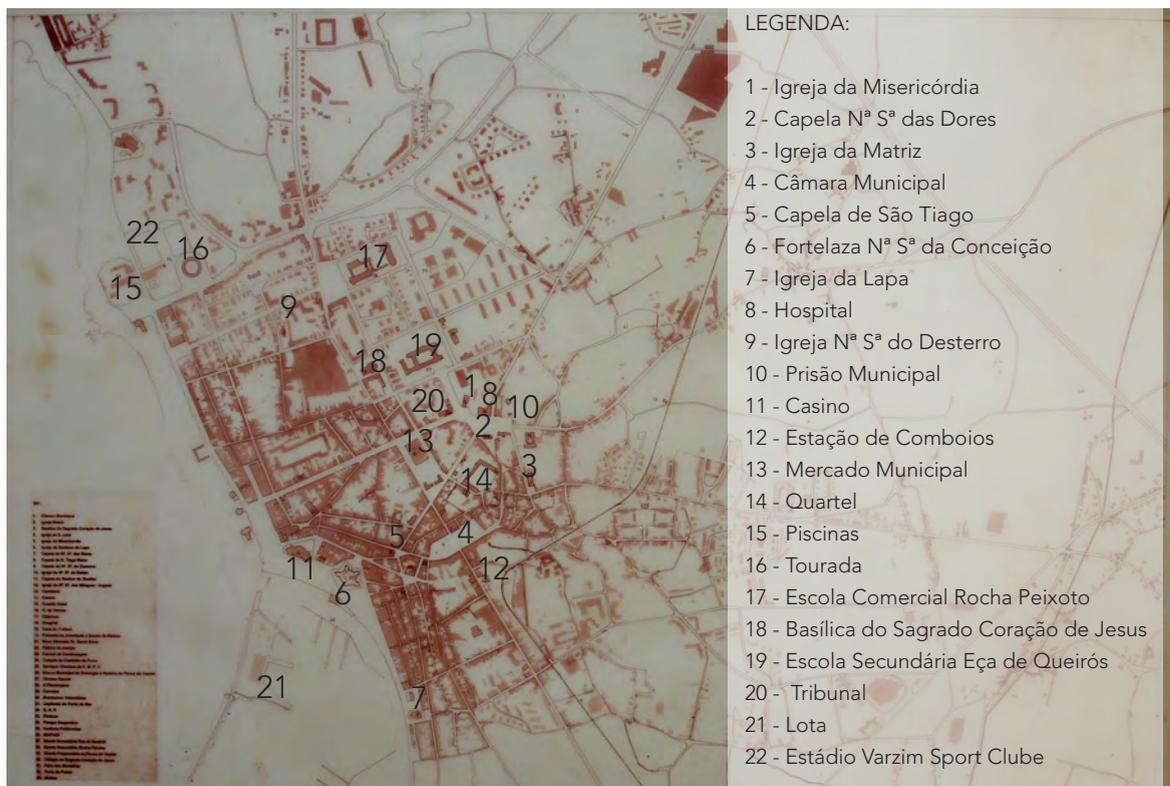


Figura 26 - A Póvoa nos anos 90, reproduzida pelo *Arquivo Municipal da Póvoa de Varzim, s/d*



Figura 27 - A Póvoa em inícios do Séc. XXI, reproduzida pelo *Arquivo Municipal da Póvoa de Varzim, s/d*

cidade num todo. Acabando por ser verificado, após alguns anos, a fraca organização urbanística da cidade, na qual edifícios de grande escala desqualifica os edifícios circundantes, verificou-se este tipo de construção desordenada nas imediações da Avenida dos Banhos, com uma frente mar de arquitetura moderna em prol dos quarteirões adjacentes, com habitações de dois ou três andares.

Relativamente aos anos 80, o planeamento urbano não conseguiu, de igual forma aos anteriores, uma resposta para todos os problemas que a cidade vinha a acolher. Além das suas principais fontes económicas, foi adicionada a indústria turística, um fenómeno nacional, em grande crescimento, que a Póvoa de Varzim liderava na zona norte.

A Rua de Junqueira, esta de carácter comercial e onde a circulação automóvel ainda era permitida, o forte crescimento populacional originou a que esta passasse a ter outro tipo de programa. Aqui, a alteração para o uso exclusivo dos peões, interligava a zona histórica da cidade ao Casino e à marginal.

O aumento de uma população sazonal originou a migração de classes menos abastadas a procurar habitações localizadas na periferia da cidade.

*Quer dizer que uma maior fragilidade social favorece a permuta dos usos em espaços residenciais: uma pequena habitação, em lote proporcional, com um pequeno pátio soalheiro, uma laranjeira e a roupa branca a secar dá lugar a um imóvel de vários alojamentos sobrepostos.*

*Centro de estudos da F.A.U.P., (1991, p.18)*

Numa altura em que a Póvoa se destacava pela forte exploração imobiliária, a cidade deixou de seguir o plano de '48, para iniciar a construção em altura, os quais acabariam por ser construídos sem quaisquer legislações. Com isto, deixou-se de optar por construir edifícios que já não se adaptavam à realidade da época para edifícios altos e rentabilizáveis para a alta demanda da sociedade. (Campos, 1976, pp. 171-180)

Apesar da construção descuidada ou simplesmente visada para o lucro pessoal, esta foi deliberadamente permitida por uma população passiva, esta que com o passar dos anos conseguiu perceber o erro cometido e as consequências que



Figura 28 - Foto aérea da Avenida dos Banhos, inícios do Séc. XXI, Calendário de 2002, Tipografia Camões

viria trazer. Com isto, surgiu assim edifícios de grande porte, visíveis a quilómetros de distância, os quais poderiam ser avistados como o hastear de bandeira numa cidade que pretende se afirmar como estância balnear de topo.

A indiferença de uma autarquia desinteressada em proteger os interesses da cidade para o futuro, onde esta permitiu um planeamento urbano surreal, em que foram edificadas construções com um número elevado de pisos, afastados por uma curta distância de uma habitação unifamiliar, por vezes implantados em zonas de dimensões reduzidas, nas quais seria possível a construção de uma habitação. Foram nestes parâmetros que a cidade se desenvolveu, provocando um ordenamento irregular e mal preparado para as restantes gerações. É de referir ainda a onda de destruição que a cidade padeceu, onde foram substituídas construções com qualidade arquitetónica em prol de edifícios desagradáveis de dimensões demasiado grandes na frente mar. (Campos, 1976, pp. 180-183)

Deste modo, foi possível observar as mudanças do cenário pela qual a Póvoa de Varzim era conhecida, ou seja, uma cidade romântica nos anos 50, para uma cidade monótona, nas quais deixaram de haver vários espaços de verdes para serem substituídos pelas construções em betão, tudo em prol de um maior lucro. Com isto, as habitações erguidas nesta época carecem deste tão necessário espaço verde, na maioria das vezes erguidas em locais superlotados ou isolados.

Com uma grande aderência de grandes massas a procurarem estâncias balneares, era imprescindível abdicar de zonas direcionadas à prática de desporto. Foi nesse sentido que a cidade optou por as localizar na zona norte da cidade. Estas que seriam edificadas próximas do, já conhecido, Estádio do Varzim, onde estariam várias alocações direcionadas às mais variadas práticas de desporto. É nesta zona que se concentrou grande parte dos edifícios de maior escala, os quais eram completamente desfigurados relativamente à restante cidade tradicional, sempre em busca do aclamado conforto, mas sempre bastante longe de o conseguir. Uma zona que procura, não só os turistas, mas também a população fixa, a qual era prejudicada por habitar numa zona que procurava o melhor do modernismo, mas que se viria a transformar numa mera especulação. Defeituoso e desconfortável, eram dois adjetivos que alguns dos moradores caracterizaram e caracterizavam a área, onde o único elogio era a facilidade que estes possuíam de poderem usufruir a praia. (Campos, 1976, pp. 183-187)

Numa altura em que os transportes ganhavam um carácter de maior



importância na vida da população apenas separada por trinta quilómetros do Porto, este desempenhava um fator essencial no desenvolvimento da cidade. A preocupação de criação de espaços suficientes e de qualidade para o acolhimento de grandes massas, são notórias. Os edifícios de grande escala, maioritariamente juntos às mencionadas avenidas ou zonas de acesso à praia, produzem um efeito negativo na vivência da cidade, onde atraídas pela facilidade de acesso, as intermináveis filas de trânsito tornam-se cada vez mais um dado adquirido para os poveiros. Se, por sua vez, estes edifícios e esta facilidade de acesso a que as pessoas se acostumaram eram benéficas para a maioria, existia quem pensasse de forma diferente, procurando espaços nas imediações da cidade, afastada de uma desordem cada vez mais acentuada, aliada ao fator económico.

*Planos de urbanização elaborados dentro dos mais correctos e mais actuais princípios de disciplina urbanística e aparatos legislativos estabelecidos como apoio dessa disciplina, resultarão de todo inúteis, contudo, sem a transformação radical dos mecanismos mercantilistas.*

*CAMPOS (1976, pp. 184)*

Consequentemente, a indispensável criação de espaços públicos face à imponência do privado sobre a expansão urbanística, foi um tema bastante abordado na década de 80, altura em que as necessidades de construir em determinados terrenos pertencentes a particulares, não viessem prejudicar a população sem recursos para as rendas ou terrenos resultantes dessas operações. A segregação social, presente nesta altura, e ainda atual tornou-se um tema frágil, onde várias pessoas foram “obrigadas” a abandonar as suas habitações em troca de uma quantia inferior ao valor do local, para a construção de um outro edifício de maior escala, de modo a que acabassem por mudarem-se para os chamados bairros sociais.

*A uma época caracterizada pelo individualismo e pela concorrência lucrativista que deixou as suas marcas bem vincadas nos aspectos da organização do espaço, seguir-se-á uma outra em que os interesses colectivos virão a ser efectivamente predominantes de modo a que um novo equilíbrio urbano possa ser reencontrado.*

*CAMPOS (1976, pp.186)*



Figura 29 - Imagem satélite da cidade, retirada do *Google Maps*

Indivíduo

População residente			
1960	1981	2001	2011
-	-	63.435	63.494

Figura 30 - Tabela informativa da população residente na Póvoa de Varzim, disponível *on line* em <http://pordata.pt>

A Póvoa de Varzim assume-se como uma das principais estâncias balneares nacionais, oferecendo espaços de lazer, recreio, culturais e de incentivo à prática de desporto. O Casino da Póvoa afirma-se como uma das principais referências na cidade. (Centro de Estudos da F.A.U.P, pp. 26-27)

Apesar de um forte desenvolvimento proveniente das décadas anteriores, sendo na maioria dos casos executados sobre um mau planeamento, atualmente mantém grande parte da sua estrutura e organização, readaptando-se a uma realidade diferente, na qual opta pela preservação do edificado e malha urbana.

Com uma população média de 63 mil habitantes (figura 30), esta consegue triplicar em alturas de veraneio, passando a acolher entre 150 mil a 200 mil habitantes (Rebelo, 2017)<sup>1</sup>. Observa-se uma maior atividade de construção nas imediações das cidades, na qual grande parte da população prefere um local sossegado, onde os preços se tornam mais acessíveis.

Observando a planificação da Póvoa de Varzim (figura 29), compreende-se uma massificação excessiva nas imediações da zona balnear, no entanto denota-se a existência de pequenos vazios, nomeadamente no interior de alguns quarteirões paralelos à Avenida dos Banhos. Contudo, os mesmos estão ocupados, mas descuidados, ou deixados ao abandono. Uma malha urbana densa, com uma acessibilidade rodoviária e pedonal fraca, sendo todas estas habitações servidas por ruas de sentido único, quase como um labirinto onde direcionam para as saídas de maior fluxo automóvel, a EN 13 e Avenida dos Banhos.

O areal, limitado por um pequeno muro que serve de apoio à Avenida dos Banhos, alberga grandes massas populacionais em alturas de grande calor ou festas na cidade. Esta premiada em toda a sua extensão com zonas de descanso, apoiada por uma diversidade de estruturas, espaços de atividade física, assim como

<sup>1</sup> Entrevista realizada pelo autor ao Arquiteto Eurico Rebelo (Chefe da Divisão de Gestão de Projetos da CMPV, 20 anos de serviço autárquico), no dia 15 de Dezembro de 2017. Disponível no capítulo 7, Anexos.



Figura 31 - Capa do Flyer turístico fornecido pelo Posto de Turismo da Póvoa de Varzim, 2016



Figura 32 - Flyer da planta de acesso rodoviário fornecido pelo Posto de Turismo da Póvoa de Varzim, 2016

de lazer e cultural pontualmente localizadas ao longo de toda a sua extensão. Uma estratégia já definida nos anos 80, que tem vindo a ser repensada ao longo destes anos e aprimorada em toda a sua extensão no presente século.

Apesar de ter uma rede de transportes públicos delineada, esta por vezes acaba por ser ineficiente, na qual os autocarros destacam-se como transporte principal aquando o uso do veículo pessoal. Apesar de servirem vários pontos da cidade e arredores, estes por vezes tornam-se ineficazes derivada ao enorme trânsito que a cidade acolhe nas alturas de verão ou horas de ponta. A falta de uma linha turística, poderia ser uma mais valia para a cidade, permitindo uma maior dinamização do turismo local e até mesmo como transporte local, utilizado pelos cidadãos até ao areal, onde o estacionamento é limitado. No entanto, esta é uma ideia já muito debatida e com pouco sentido na estratégia que a CMPV defende. Uma cidade em que os cidadãos e os próprios turistas usufruem, de forma pedonal, o melhor que a cidade tem a oferecer.

Em alturas de uma maior massificação, os acessos rodoviários não conseguem suportar a chegada à praia e, para tal, a autarquia tem vindo a realizar um conjunto de esforços para que o tráfego seja desviado para zonas mais interiores da cidade, libertando o antigo Passeio Alegre somente para os peões. Uma das ruas que recentemente foi aprovada, bloqueando o acesso automóvel e deixando apenas em certas situações o seu uso, apenas para cargas e descargas e/ou acesso a moradias privadas, é a Rua António Graça, uma das ruas que serve o quarteirão que aprofundarei com mais pormenor no seguinte capítulo.

*Nós, somos uma cidade de lazer, que cada vez mais tem vindo a ter utilização (...) ao longo do ano. (...) Somos das cidades que reúne o maior conjunto de equipamentos - temos piscinas olímpicas, temos o campo de tiro, temos uma marina, temos um pavilhão municipal, temos um estádio municipal para a prática do atletismo (...) temos ainda o complexo de ténis.*

Rebelo (2017)

Muita da atividade turística que a cidade tem vindo albergar provém dos conhecidos imigrantes, dos habitantes de cidades vizinhas localizadas no interior, na maioria com residência na cidade, que acabam por triplicar a população, em época balnear. No entanto, nota-se um decréscimo na percentagem de turistas



balneares. Em contrapartida, a cidade aumentou de forma significativa o número de turista ao longo do ano, com uma oferta variada de equipamentos, existe uma maior projeção mundial, influenciada pela proximidade à cidade do Porto, esta com o Aeroporto Sá Carneiro.



### 3. ESTRATÉGIA URBANA: REABILITAÇÃO DE UMA MEMÓRIA PERDIDA

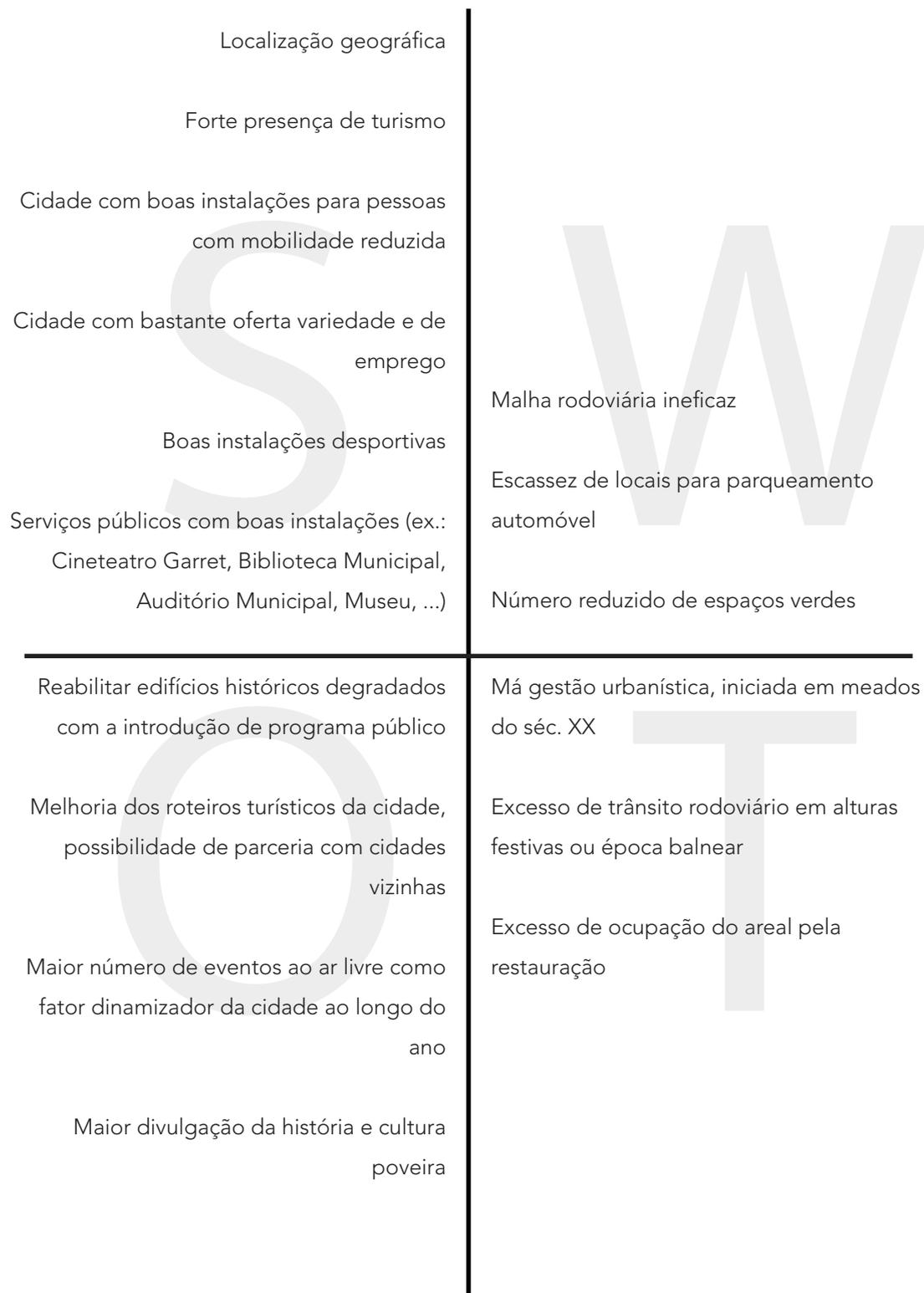


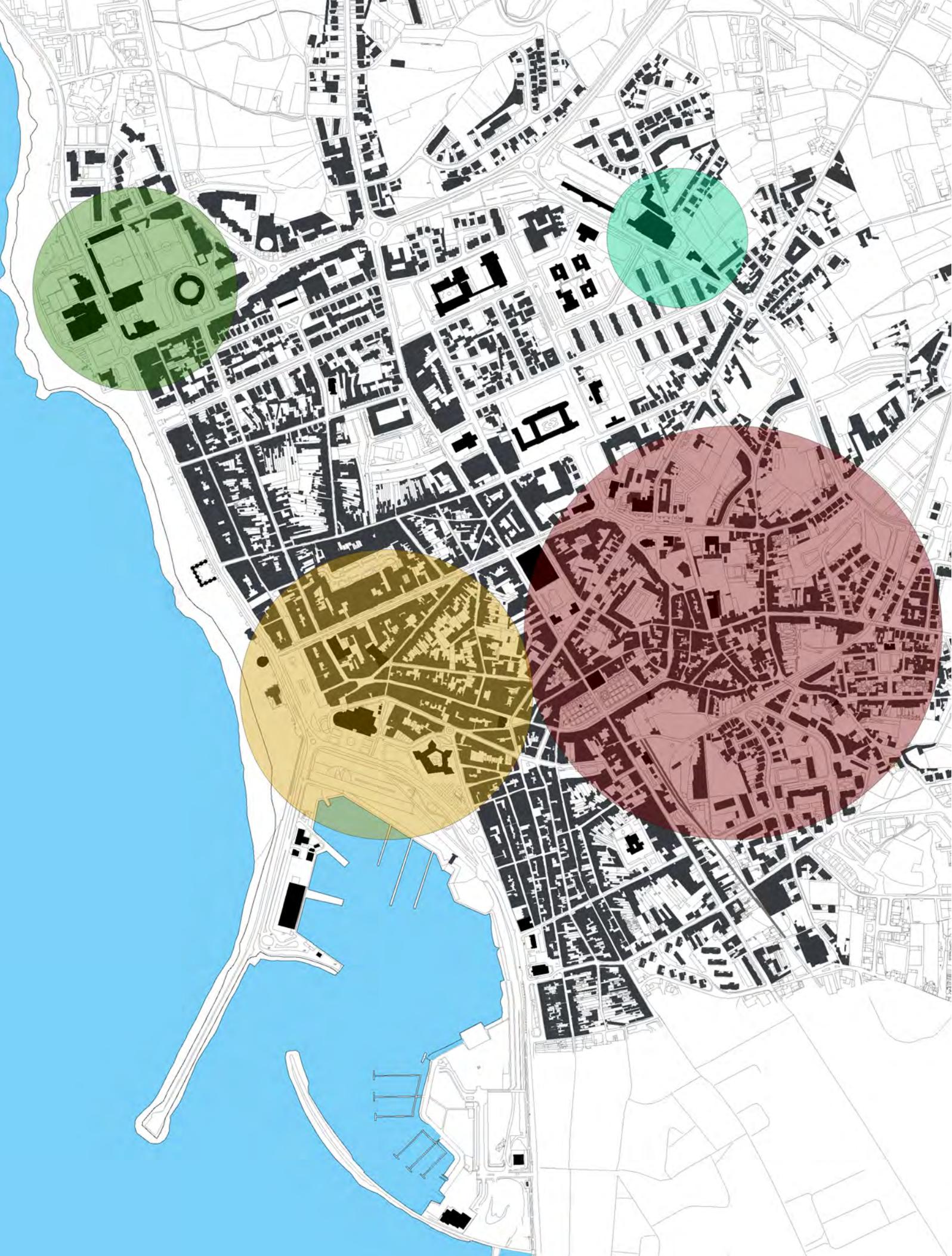
Figura 33 - Análise SWOT da Póvoa de Varzim, realização própria

Com uma evolução desorganizada e inconstante, a Póvoa de Varzim dos anos 70 iniciou a sua pior fase no que diz respeito ao planeamento urbano. Apesar de toda uma preocupação para com um desenvolvimento controlado e em prol de uma cidade capaz de suportar grandes ondas turísticas, consegue-se após anos perceber onde é que se falhou.

Não ignorando o facto de ser uma das três primeiras cidades a receber um Plano Geral de Melhoramentos, em 1920, por intermédio do Eng. Ezequiel de Campos, onde já nessa altura havia a consciência de que a cidade necessitava de uma estratégia para um desenvolvimento cauteloso. Após anos e vários planos, a Póvoa de Varzim apresenta erros de organização espacial, excesso de tráfego rodoviário, a falta de respeito para com os edifícios anteriores, substituídos por outros, estes de grande escala e na sua maioria com falta de qualidade arquitetónica, em relação aos que se situam a poucos metros das suas traseiras, obstruindo por completo a pequena hipótese de estes usufruir o melhor que a natureza nos permite, o sol (Campos, 1976, pp. 180-186). Apesar de toda uma preocupação da época com a necessidade de suportar grandes massas durante o verão, esta não é desculpa para uma expansão descontrolada e pouco regulada pela autarquia, sabendo que, se esta tivesse uma outra postura, mais firme e ignorando os interesses económicos que a época proporcionava talvez houvesse o que ainda hoje se presencia no pensamento de muitos dos poveiros. Já com alguma idade, uma cidade romântica que se foi perdendo aos poucos e poucos em troca de interesses financeiros.

*(...) a Póvoa tem a circunstância de ser, digamos, meia cidade. Uma cidade que não tenha a condicionante do mar, acaba por ter uma situação concêntrica e que se expande em vários raios, ou seja, há sempre alguma alternativa, nós não. Essa questão que está a referir tem a ver com a circunstância da Póvoa ter uma limitação natural a poente, que é o mar e, portanto, que não permite alternativas.*

REBELO (2017)



■ Centro histórico    ■ Zona Cultural    ■ Zona Desportiva    ■ Zona de Lazer

Figura 34 - Esquema de zonas da Póvoa de Varzim, à escala 1/10 000, realização própria

Embora, atualmente e após a criação de PP, PU ou PDM, haja uma tentativa em corrigir e melhorar a vivência do espaço há já muito tempo perdida. A CMPV tem desenvolvido esforços para colmatar o excesso de tráfego automóvel no centro da cidade. Com a criação da Avenida 25 de Abril ou Via B, esta contorna a cidade a nascente, na qual pretende desviar o tráfego de atravessamento no centro (Rebelo, 2017). No ponto de vista desta dissertação, esta torna-se irrelevante nas horas de ponta. A CMPV valoriza a circulação pedonal, assim como o incentivo de uso das ecovias e ciclovias (uma das primeiras do país).

De igual forma, a criação de um espaço verde de grande escala numa das freguesias da cidade, intitulado de Parque da Cidade, presenteia a cidade com um espaço dedicado ao desporto e ao lazer. De igual forma, foi introduzido um espaço dedicado às hortas urbanas, um caso de enorme sucesso e com uma lista de espera, segundo o Arq. Eurico Rebelo (2017). Apesar de já haver uma intenção e até estudos de interligar este espaço com o centro da cidade, através de um acesso pedonal e ciclovia até à marginal de Aver-o-Mar, esta se interliga até à Avenida dos Banhos. Este conjunto de intenções é algo que ainda não se verifica, pelo que, neste momento, só os residentes próximos ou após uma longa caminhada se consegue usufruir deste espaço. (Castro, Conceição e Moreira, n/a)

A cidade da Póvoa de Varzim possui no seu atual desenho uma presença histórica que evidencia a sua forte ligação às atividades marítimas, como a pesca e as indústrias conserveiras. Derivado ao facto de ser uma cidade costeira, esta possui um solo fértil, prevalecendo assim também uma forte atividade agrícola nas freguesias.

Um dos fatores mais preocupantes do ponto de vista ambiental no centro da cidade é a escassez de espaços verdes, em que, apesar da forte presença do mar na cultura poveira, a necessidade de mais locais com arvoredo é imprescindível. Não é necessário remontar até muitos anos atrás para perceber uma estratégia por parte da autarquia nos seus projetos, onde a mesma abdica deste bem-essencial, que de certa forma fazia de barreira para as conhecidas “nortadas” oriundas da zona do mar, em prol de uma arquitetura minimalista, na qual jardins de dimensão reduzida com vegetação de pequeno porte são aplicados. A partir da imagem satélite é perceptível ver uma cidade densa, mas com poucos espaços verdes, em contrapartida, em alguns quarteirões conseguimos perceber a existência de algum verde, no entanto estes não passam de espaços deixados ao abandono pelos proprietários ou pequenos jardins privados.



Figura 35 - Esquema do sentido rodoviário da Póvoa de Varzim, à escala 1/5 000, realização própria

*É a Póvoa envolvida por uma zona rural onde predomina a cultura hortícola. Sendo planos os terrenos que constituem essa zona e tal tipo de cultura rasteira, acrescendo que nenhum elemento vegetal avulta na paisagem circundante, esta estende-se perder de vista, monótona, sem qualquer pontuação verde de vulto onde repousar a vista.*

CAMPOS (1976, p. 173)

Assim que, numa primeira etapa, foi necessária fazer uma análise crítica à organização da malha urbana atual da cidade, na qual são identificadas as principais referências da cidade e de que forma estas possam valorizar a cidade.

Uma estratégia urbana assente na regeneração de espaços urbanos degradados, na qual se pretende valorizar a cidade, população local e ocasional. Para tal, foram selecionados três quarteirões com as seguintes características:

- Interior de um quarteirão desqualificado;
- Localização;
- Dimensão;
- Utilização;
- Pertinência para a cidade;

O ponto de partida para o desenvolvimento da estratégia centra-se na valorização da cultura poveira e o melhor que esta oferece, ou seja, uma cidade com frente marítima, conhecida pelos seus fins medicinais e que, aliada a uma boa qualidade de vida, proporciona um bom local para se viver. Porém, a qualidade de vida da população pode prosperar ao ser introduzido novos espaços públicos de lazer e convívio.

Relativamente ao centro da cidade, a estrada nacional divide duas zonas: a ponte, com uma malha mais densa, na qual se destaca uma organização com um alinhamento ortogonal ao areal, onde os quarteirões formam arruamentos estreitos, para os dias que decorrem, sendo estes todos de sentido único e com um passeio estreito. A nascente, a cidade mantém a sua organização ortogonal, excetuando a zona histórica.



Figura 36 - Interior do quarteirão de maior dimensão situado a poente, fotografia própria, 2017

Com uma malha urbana estabelecida, são necessários espaços de transição entre zonas, sobretudo nas proximidades de edifícios com carácter público, à imagem da atual Praça de Almada ou Largo das Dores, em que estas proporcionam um espaço aberto preparado para acolher grandes massas populacionais e, simultaneamente, servir como espaço de estar.

Por conseguinte, os espaços requalificados valorizam a cidade e proporcionam pontos de conexão entre as principais referências e zonas de movimento, o que poderá eventualmente incitar vários tipos de experiência, como uma praça ou local confortável.

Assim que, denota-se uma necessidade de haverem espaços públicos de repouso, onde há a possibilidade de haver interação entre os turistas e a população local, o que levou a ser um ponto fulcral a levar em conta, na estratégia elaborada.

Um dos fatores determinantes para a minha proposta, é a preocupação de reabilitar alguns dos quarteirões, nomeadamente o seu interior, onde estes carecem de cuidados de manutenção (figura 35). Porém, os mesmos são vistos com enorme potencialidade de modo a beneficiar a qualidade de vida dos habitantes locais, proporcionar espaços de transição, convívio e lazer aos turistas. Com tal característica, existe a preocupação de criar espaços verdes de qualidade nas intervenções, onde a utilização de hortas urbanas como fator preponderante num dos quarteirões propostos, permite aos turistas terem um contacto aberto com as pessoas responsáveis pelas mesmas, de modo a possibilitar os responsáveis acolherem alguns turistas e que, conseqüentemente, possam ensinar a cuidar e usufruir dos alimentos, enquanto permanecem na cidade. Sendo a primeira horta urbana no centro da cidade, e próxima da zona balnear, esta poderá incentivar a prática ativa, quando estes regressarem a casa, na qual sugere um modo de vida saudável e sustentável.

A expropriação é um tema fundamental na proposta, visto que a aquisição ou apropriação de terrenos particulares está implícita em todas as propostas. Nesta situação, é pretendido que ambas as partes consigam chegar a um acordo, na qual será evitada a hipótese de esta ser adquirida com a compra do terreno. Na maioria dos casos, a expropriação não é total, isto é, com a necessidade de requalificação de edificado, estes, atualmente, identificados como anexos, para a apresentação de uma proposta enquadrada com a estratégia, e de qualidade, havendo a possibilidade destes antigos anexos, substituídos por novas instalações, pertencerem aos seus



Figura 37 - Local da antiga fábrica Quintas & Quintas, agora um espaço de transição pedonal, na qual a proposta assenta, fotografia própria, 2017

proprietários. A diminuição de IMI, ou outras taxas moderadoras poderão ser apresentadas como solução às exigências.

Os moradores circundantes nas propostas também iriam beneficiar da intervenção, de forma direta ou indireta, sendo que os terrenos automaticamente iriam ser valorizados. Os moradores que facilitassem o processo de execução, no seu todo, teriam o privilégio de usufruir e acolher um espaço da horta-urbana, sendo a restante levada a concurso público.

Num outro caso, proponho revitalizar um edifício com a introdução de um programa público, um museu da história e cultura poveira. Assim, a estratégia defende uma divisão dos lucros num período de tempo a estabelecer.

Um dos graves problemas que se pode encontrar pontualmente na cidade, é o facto dos passeios não respeitarem as normas da Carta de Atenas, visto que não contribuem para o conforto e segurança do peão. Com a explícita intenção de proporcionar locais de transição de forma pedonal para uma cidade debilitada, no que respeita à sua malha rodoviária, ciclável e pedestre. Estas servirão de zonas de transição entre pontos turísticos na cidade.

Com este tipo de estratégia, existe uma clara intenção de proporcionar espaços com as seguintes características:

- Uma maior coesão social (melhoria na relação entre a comunidade local e turistas);
- Proporcionar mais espaços verdes, no centro da cidade;
- Aumentar a sustentabilidade económica da cidade;
- Espaços, como alternativas à sobrelotação da população, em locais com bastante movimento;
- Evitar o excesso de tráfego rodoviário em zonas próximas à Avenida dos Banhos;
- Evitar o uso do veículo pessoal no centro;
- Mais serviços de carácter público espalhados pela cidade (hortas urbanas, zonas de merenda, WC público, parque infantil).

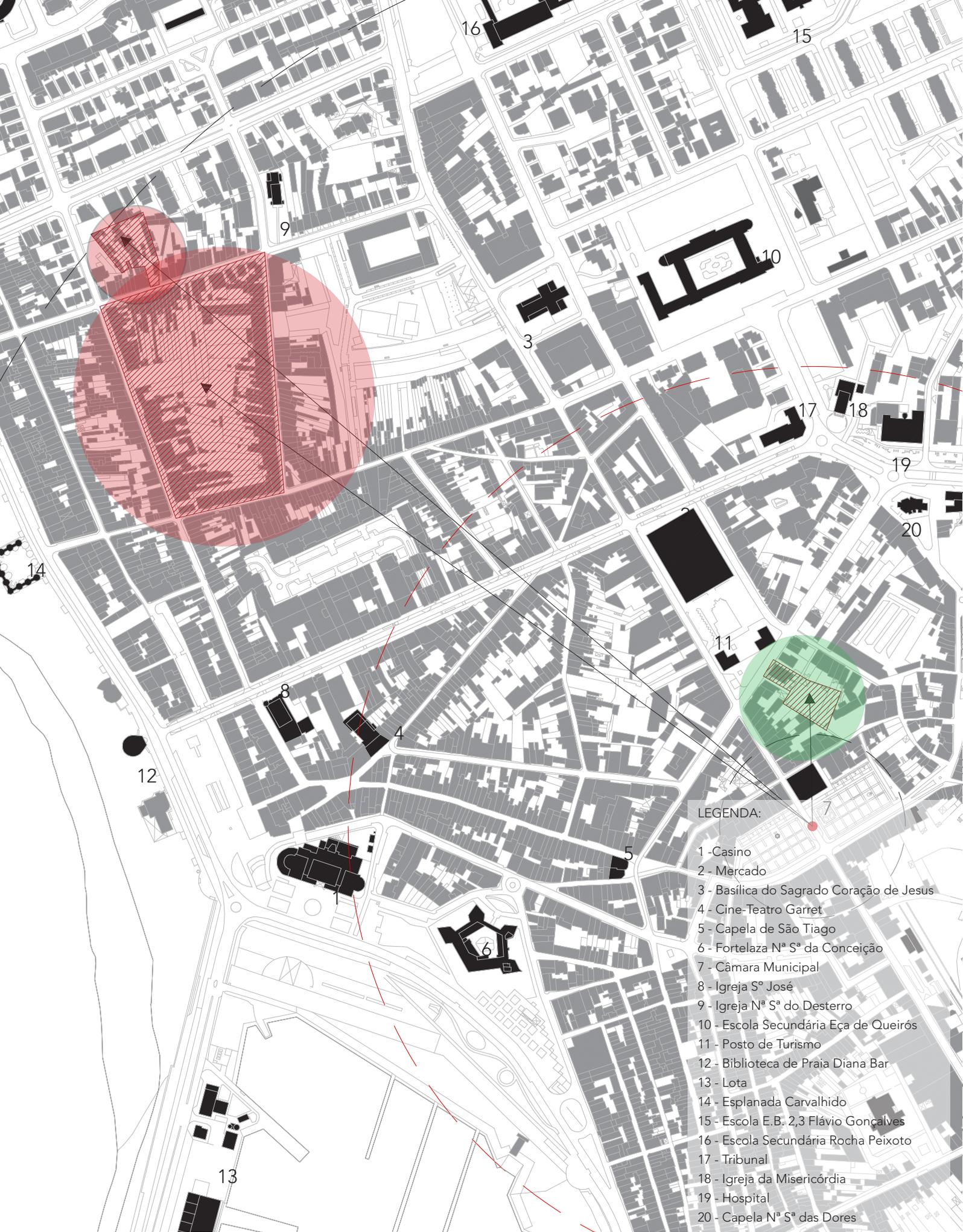


Figura 38 - Planta dos quarteirões selecionados e a sua distância em relação ao Centro, realização própria

Após delineados os objetivos centrais da estratégia foram selecionados três quarteirões, os quais respeitam as premissas identificados no tema anterior. Na figura 36, pode-se observar a sua localização e relação com a cidade, sendo perceptível a escolha em duas zonas diferentes:

- Zona Histórica (verde): o quarteirão selecionado tem uma curta área, este permite valorizar o espaço circundante, com a reabilitação de um edifício do Séc. XIX, expandindo-se nas suas traseiras. Um espaço esbelto, com uma requalificação e espaço público de lazer qualificado.
- Poente (vermelho): dois quarteirões com características semelhantes, mas com dimensões díspares provenientes de uma classe social baixa/média. Nos anos 70, o Bairro Norte densifica de forma exponencial, juntamente com a sua malha;

Localizado numa zona histórica, com proximidade a duas praças com bastante importância na cidade, é delineado uma estratégia de intervenção. A reabilitação de um edifício do séc. XIX, com elementos, no ponto de vista arquitetónico interessantes, com a frente-rua direcionada para a Rua Cidade do Porto e as traseiras com a possibilidade de acolher um espaço de área considerável. A introdução de um programa semipúblico, pretende proporcionar um espaço bastante interessante, com um jardim remetendo a uma época clássica, constituído com elementos ornamentados.

Numa primeira aproximação aos dois quarteirões localizados na proximidade da Avenida dos Banhos, o programa selecionado difere da outra localização. Com uma malha urbana e densidade populacional diferente, as características dos quarteirões proporcionam um espaço amplo com um desenho inspirado na cultura poveira proveniente da romanização, mas que de uma forma diminuta, ainda permanece na atualidade, a agricultura como modo de subsistência.



Figura 39 - Planta da proposta, escala 1/ 2 000, realização própria



Figura 40 - Corte transversal A, escala 1/ 2 000, realização própria

Com uma organização espacial saturada e reprimida pelos edifícios envolventes, por vezes de grande escala, o interior do quarteirão aparenta possuir uma curta área. No entanto, estes possuem características próprias de uma época assinalada pela escassez financeira, na qual a população procurava habitar nas imediações do seu local de trabalho. Estes, edifícios unifamiliares com uma fachada de curtas dimensões, possuem logradouros, na qual serviam, e em muitos casos continuam a servir, como uma zona de cultivo próprio. Mais tarde, com a especulação imobiliária, a maioria dos proprietários optaram por construir anexos nas traseiras, cedendo as suas habitações para os turistas de veraneio. Atualmente, grande parte dos logradouros encontram-se ao abandono ou com pouco uso dos proprietários.

Separado pela Rua Serpa Pinto, é um quarteirão de dimensão equivalente ao anterior. No entanto, este com um programa direcionado ao público em geral, uma zona resguardada com a possibilidade de acolher, de igual forma, as hortas urbanas propostas no lote anterior. A opção por um desenho livre e minimalista acabará por proporcionar um espaço calmo e relaxante. O desenho de pavimento, juntamente com outros elementos arquitetónicos de pequena escala, apresentará um espaço alternativo à sobrelotação da marginal.

Nesta zona enquadra-se um quarteirão, este objeto de estudo e com desenhos de detalhe, na qual será exemplificado o que se pretende nesta dissertação. Apesar deste integrar no PU como uma zona de estacionamento, a solução que se defende seria exequível, visto que a uma curta distância do local existe um parque de estacionamento recente. Embora, o Arq. Eurico Rebelo (2017) defenda a continuação do atual PU, não abdica da hipótese sugerida, realçando os seguintes aspetos:

- Coesão social: *"(...) questão da integração social, tem a ver com o facto de ser o retorno de uma economia mais familiar(...)"* (Rebelo, 2017)
- Criação de mais espaços verdes: *"(...) introduzir os espaços verdes na cidade e contribuir para a permeabilização do solo(...)"* (Rebelo, 2017)

Como fator negativo, o mesmo autor realça *"(...) a questão do que seria o estacionamento para aquela zona ficar condicionado com esta solução (...)"*, embora esta, poderia ser resolvida com o atravessamento delineado entre o quarteirão e a localização da antiga fábrica do Quintas & Quintas, atualmente habitação coletiva usufrui de um espaço público amplo, na qual *"(...) acaba por haver aquela*

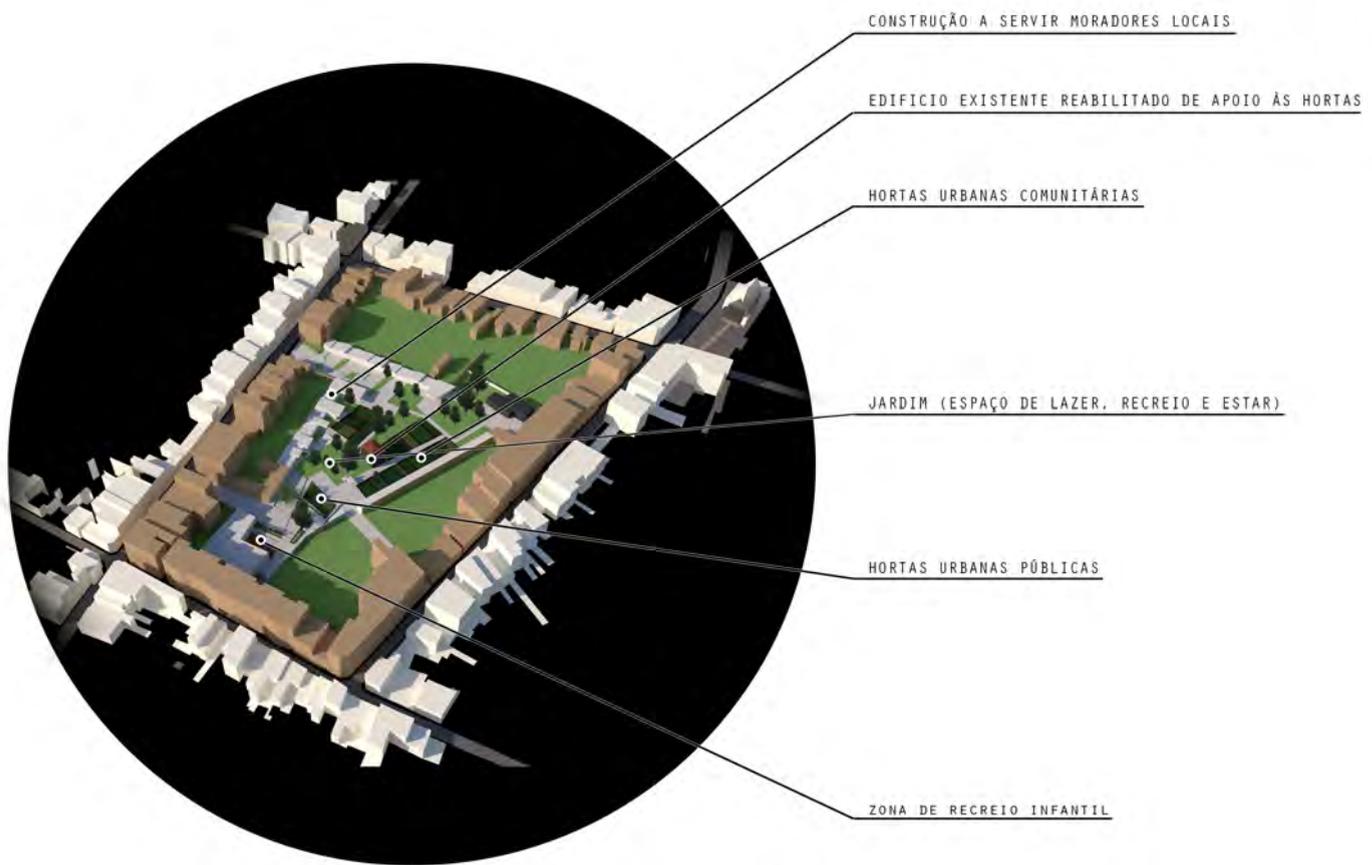


Figura 41 - Esquema 3D da proposta, realização própria

*alternativa e quando se abrir o arruamento que faz parte dessa urbanização que existe de acesso a este quarteirão vai haver (...). Nesta zona está prevista a abertura de um canal pedonal de ligação. Portanto, será aí estabelecida uma ligação muito direta com esta zona mais a poente desse quarteirão. Efetivamente poderá ser uma situação a ter em conta.”(Rebelo, 2017).*

Com o fim de que, esta circulação oriunda a partir de uma das referências na cidade, a Basílica Coração de Jesus, vá até à marginal. Esta é uma ideia que acaba por reforçar a intenção da população abdicar o uso automóvel numa zona próxima à Avenida dos Banhos e ruas circundantes. É necessário ainda salientar o desenho cuidado e pensado das zonas de transição entre locais de interesse na cidade.

Um quarteirão com bastante potencialidade, tendo em conta a sua área e, conseqüentemente, a falta de uso por parte dos seus proprietários. Este reúne as dimensões necessárias para a criação de um espaço de lazer dirigido para a população local e/ou turismo sazonal. Ladeado pelas traseiras dos edifícios, é necessário proporcionar um espaço acolhedor, sendo fulcral criar barreiras visuais, obstruindo o máximo possível a visão de algumas fachadas degradadas.

Assim, ao analisar este quarteirão, verifica-se uma intenção clara de desenhar o seu interior. Averigua-se em dois edifícios, um localizado na Rua Patrão Sérgio e o outro na Rua Elias Garcia, acesso ao interior. Atualmente, estas entradas estão bloqueadas por chapas metálicas, o que sugere uma clara intenção de revitalizar um espaço de grande dimensão e desqualificado. À semelhança do que havia acontecido num dos quarteirões que o ladeia, a Praça João XXIII.

A Praça João XXIII, encontra-se dividida apenas pela Rua Elias Garcia, tendo uma área e perímetro semelhante. Esta foi executada nos anos 80 com a intenção de proporcionar espaços de habitação familiar em altura, servidos por uma rua no seu interior, de forma a permitir o acesso às garagens privadas, e de igual forma, proporciona espaços de estacionamento. A praça é provida de um desenho modernista, na qual se destaca o arvoredado de grande escala aliado aos inúmeros bancos de jardim, o que indica um espaço de estar e, que de igual forma, servia como um percurso interior até ao areal. Atualmente, este conceito depara-se com algumas lacunas, visto que é uma praça que serve única e exclusivamente como local de passagem ou de serviço para os moradores e trabalhadores das redondezas.



Figura 42 - Render da proposta, ponto de vista da entrada poente, Rua Santos Graça, realização própria



Figura 43 - Render da proposta, ponto de vista da entrada sul, Rua Elias Garcia, realização própria

Após a análise de um exemplo na cidade, na qual anteriormente respondia às necessidades da época, este tornou-se um espaço sobrelotado pelo tráfego automóvel, o que não corresponde na perspetiva da presente proposta, ou seja, uma praça de carácter público, mas focada especialmente nos moradores onde o programa seria focado em três pontos:

- Espaço verde: optando por ocupar maioritariamente a área, com aplicação de hortas urbanas, está direccionada à produção de alimentos biológicos para consumo próprio, sendo que poderá, ou não, ser comercializada em alguns locais estrategicamente colocados na proposta;
- Espaço público: esta uma vertente mais ambígua e desenhada para acolher todas as faixas etárias. Possui zonas de lazer, descanso, recreio, ...;
- Proibição da circulação automóvel: este foi um tema discutido anteriormente, na qual se pretendia incentivar a circulação pedestre na cidade.



#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAS



Com o passar dos séculos, as cidades com frentes de água desenvolveram particularidades conforme a época e os contextos (sociais, económicos, políticos...).

Atualmente, verifica-se um maior interesse na programação de políticas urbanas visando a mistura de usos do solo, desde o turismo, indústria, grandes portos marítimos dedicados à exportação e importação de matérias, entre outros.

Em virtude do que foi mencionado, a escolha de uma cidade caracterizada pela sua faixa marítima, na qual foi abordado no desenrolar da dissertação os diferentes usos do seu desenvolvimento morfológico. A Póvoa de Varzim apresenta-se, atualmente, como uma cidade turística de eleição. A multiplicidade de serviços públicos e/ou privados que a cidade dispõe, permite ao turista e à população local diferentes tipos de atividades, sejam estas culturais, lazer, desportivas, entre outras. No entanto, a especulação imobiliária proveniente do século passado, facultaram um desenvolvimento da malha urbana deficiente.

A partir de meados do século XX, a Póvoa de Varzim alienou, à pesca e à agricultura, o turismo balnear como meios de subsistência da população. A cidade expandia-se rapidamente, com a malha urbana a apresentar uma maior densificação, não só pelas suas novas construções, mas, por vezes, por estarem desordenadas e irrealistas face à caracterização de uma cidade pequena. Um desenvolvimento desconectado com a envolvente, onde as construções recentes remetiam as antigas para segundo plano e desenquadradas. Por todos esses aspetos, a introdução do PDM permitiu à autarquia uma regularização eficaz e controlada do desenvolvimento urbano, na qual se destacam um conjunto de intervenções positivas. De referir a criação do Parque da Cidade, constituído por um complexo desportivo, jardim e hortas urbanas com bastante sucesso, a Via B, alternativa viável à EN 13, localizada numa zona mais interior, e por último a Avenida Mouzinho de Albuquerque, um projeto de requalificação urbana numa das zonas mais importantes da cidade, na qual proporcionou uma grande oferta de estacionamento automóvel numa extensão de aproximadamente quinhentos metros, onde permite uma circulação pedonal mais segura em relação ao seu anterior desenho.



A identidade do local adquirida na época permanece até à atualidade. Podemos verificar a permanência de edifícios de habitação coletiva a poucos metros duma habitação unifamiliar de um ou dois pisos, os bairros históricos caracterizados pelos seus extensos logradouros, entre outras. Em suma, existe um conjunto de situações que requerem uma abordagem prudente e minuciosa, com vista num futuro confortável e sustentável para os cidadãos locais e temporários.

Pela observação dos aspetos analisados é apresentada no terceiro, e último, capítulo uma estratégia urbanística para a cidade. O objetivo central da proposta é regenerar o interior dos quarteirões com a introdução de um espaço público lúdico e utilitário para a cidade. A introdução de hortas urbanas, permitem (re)introduzir o que outrora, na maioria destes espaços era praticado, tendo sido selecionados três quarteirões. A ilustração da proposta recai num único quarteirão, este escolhido pelas mais derivadas razões, nas quais evidencio a sua localização e escala, assim como a importância histórica que o local presencia. As intervenções urbanísticas e arquitetónicas na sua periferia proporcionam um espaço sedutor para a reabilitação do espaço, esta agendada no atual PU da Póvoa de Varzim. Apesar de estar estipulado uma zona de estacionamento automóvel, na minha opinião de mestrado, não parece a mais correta, defende-se um espaço de transição aberto e usual para os peões.

Concluindo, a realização da presente dissertação defende a regeneração urbana em frentes de água e a reabilitação de espaços desagradados e/ou abandonados com forte presença histórica e cultural do local, na qual poderão ser o ponto de partida para uma regeneração urbana gradual e positiva. A introdução de espaços verdes, na sua variedade de forma e uso, são elementos sustentáveis e arquitetónicos que visam valorizar o sítio, na qual os arquitetos e planeadores urbanos tendem, cada vez mais, a ter uma preocupação de os valorizar nas suas propostas, de igual forma foi utilizada como ponto fulcral na estratégia ensaiada.



## 5. BIBLIOGRAFIA



- AMADO, Miguel. (2002). *O Processo do Planeamento Urbano Sustentável*. Dissertação de Doutoramento em Ciências da Engenharia do Ambiente na especialidade de Planeamento e Ordenamento do Território. Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa
- AMORIM, Manuel. (1969). *Boletim Cultural n.º1, Volume VII*. Edição da Câmara Municipal, Póvoa de Varzim
- AMORIM, Manuel. (1975). *Boletim Cultural n.º2, Volume XIV*. Edição da Câmara Municipal, Póvoa de Varzim
- BANDARIN, Francesco, OERS, Ron Van. (2012). *Reconnecting the city, The Historic Urban Landscape. Managing heritage in an urban century*. Chichester, West Sussex, UK; Hoboken, NJ: Wiley Blackwell.
- CAMPOS, Matos. (1976). *Algumas reflexões sobre uma cidade em crescimento: a Póvoa de Varzim*. Em: Gonçalves, F. (eds.). *Boletim Cultural n.º1, Volume XV*. Edição da Câmara Municipal, Póvoa de Varzim
- CARDOSO, F. (2009). *Waterfronts: Cidades de Água*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura. Departamento de Arquitetura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra
- CARTA, Maurizio., RONSIVALLE, Daniele. (2016). *The Fluid City Paradigm, Waterfront Regeneration as an Urban Renewal Strategy*. Itália, Universidade de Palermo, Springer
- CARVALHO, Paulo. (2008). *Cidades e Valorização Paisagística de Frentes Aquáticas*. Universidade de Coimbra
- CENTRO DE ESTUDOS DA F.A.U.P. (1998). *Água - cidades e frentes de água*, F.A.U.P publicações, Porto
- CENTRO DE ESTUDOS DA F.A.U.P. (1992). *Plano de Urbanização da Cidade da Póvoa de Varzim, Evolução da Forma Urbana*, F.A.U.P publicações, Porto
- CENTRO DE ESTUDOS DA F.A.U.P. (1992). *Relatório de Urbanização da Cidade da Póvoa de Varzim, Evolução da Forma Urbana*, F.A.U.P publicações, Porto



- CUNHA, Irene. (2009). *Planeamento e Gestão da Infra-Estrutura Viária Urbana O Caso Da Póvoa De Varzim*. Dissertação de Mestrado em Engenharia Municipal. Escola de Engenharia da Universidade do Minho
- DIAMOND, John. et al. (2010). *Urban Regeneration Management. International Perspectives*.  
Nova Iorque: Routledge.
- DIAS, Carvalho. (2008) *A Póvoa Verde*. n/a (eds.). Boletim Cultural nº1, Volume XLII. Edição da Câmara Municipal, Póvoa de Varzim
- FIGUEIRA, João. (1995). *Desenhar a Cidade Alargada, O Litoral da Póvoa de Varzim: uma hipótese interpretativa e operativa*. In: Revista "Sociedade e Território" - Nº 21 - Março - 1995
- FIGUEIRA, João. (1996-97). *Desenhar a Cidade Alargada, O Litoral da Póvoa de Varzim: uma hipótese interpretativa e operativa*. Em: Amorim, M. (eds.). Boletim Cultural nº1, Volume XXXIII. Edição da Câmara Municipal, Póvoa de Varzim
- GUIMARÃES, Margarida. (2002). *A Importância da Frente de Mar como Espaço público, Análise da Evolução da Marginal da Póvoa de Varzim*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura. Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto
- GUIMARÃES, Egídio. (1984). *Póvoa de Varzim - Ano 2000*. Em: Gonçalves, F. (eds.). Boletim Cultural nº1, Volume XXIII. Edição da Câmara Municipal, Póvoa de Varzim
- KOOLHAAS, Rem. (2014). *Três textos sobre a cidade*. Editora G.Gili, Ltda, Brasil
- LYNCH, Kevin. (1960). *The Image of the City*. Cambridge. Londres: The M.I.T. Press, 1990.
- NORTH, Alissa. (2012). *Operative Landscapes, Building Communities Through Public Space. Germany*. Birkhauser Verlag AG, 2013
- PORTAS, Nuno. (1969). *A Cidade como Arquitectura*. Lisboa: Livros Horizonte, 2007.
- PORTAS, Nuno. et al. (2003). *Políticas Urbanas, Tendências, Estratégias e Oportunidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- PORTAS, Nuno. (2005). *Os Tempos das Formas: vol. I: A Cidade Feita e Refeita*. Guimarães: Departamento Autónomo de Arquitectura da Universidade do Minho.



RUSKIN, John. (1849). *The Seven Lamps of Architecture*. New York: John Wiley & Sons.

SANTOS, Maria Margarida, FERREIRA, Ana Maria, COSTA, Carlos. (2014). *Identificação dos recursos nucleares do destino como suporte para o desenvolvimento de produtos turísticos inovadores*. In: Revista: "Turismo & Desenvolvimento" - N°21/22, pp. 315-330

SANTOS, Joana. (2016). *Frentes Urbanas Marítimas, Caso de Estudo da Frente Mar do Funchal*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura Paisagista. Instituto Superior de Agronomia da Universidade de Lisboa

TEIXEIRA, Diana. (2016). *Hortas Urbanas, O contributo da arquitetura para a integração das hortas urbanas na (re)qualificação da cidade*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura. Departamento de Arquitetura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra



BUNCE, Susannah. (s/d). *Developing sustain ability: sustain ability policy and gentrification*

*on Toronto's waterfront.*

Acedido em 16 de Dezembro de 2017, no *Web site* da *York University*: <https://yorkspace.library.yorku.ca/xmlui/bitstream/handle/10315/6361/2009%20Bunce.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

BUNCE, Susannah, DESFOR, Gene. (2007). *Introduction to "Political ecologies of urban waterfront transformations.*

Acedido em 16 de Dezembro de 2017, no *Web site* da *York University*: <https://yorkspace.library.yorku.ca/xmlui/bitstream/handle/10315/1208/BunceDesfor2007.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

DESFOR, Gene, LAIDLEY, Jennefer (s/d). *Changing Urban Waterfronts: A Fixity and Flow Perspective.*

Acedido em 16 de Dezembro de 2017, no *Web site* da *Association for the Collaboration between Ports and Cities*: [http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus\\_plus/1\\_2011/Tem%C3%A1ticas/La\\_recalificaci%C3%B3n\\_de\\_los\\_waterfront/04\\_GeneDesfor\\_JenneferLaidley.pdf](http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus_plus/1_2011/Tem%C3%A1ticas/La_recalificaci%C3%B3n_de_los_waterfront/04_GeneDesfor_JenneferLaidley.pdf)

DESFOR, Gene, LAIDLEY, Jennefer, STEVENS, Quentin, SCHUBERT, Dirk. (s/d). *Transforming Urban Waterfronts, Fixity and Flow.*

Acedido em 16 de Dezembro de 2017, no *Web site*: <http://files.eshkolot.ru/transforming.pdf>

DONG, Lina. (2004). *Waterfront Development: A Case Study of Dalian, China.*

*Master Thesis of Applied Environmental Studies in Local Economic Development - Tourism Policy and Planning, University of Waterloo.*

Acedido em 16 de Dezembro de 2017, no *Web site*: <https://uwspace.uwaterloo.ca/bitstream/handle/10012/988/l2dong2004.pdf?jsessionid=A3E810981BC7B99F1C10BED005C01B4C?sequence=1>

GROZDANIC, Lidija. (2016). *Copenhagen's Enghaveparken public park is designed to be flooded.*

Acedido em 16 de Dezembro de 2017, no *Web site* da *inhabitat*: <https://inhabitat.com/copenhagens-enghaveparken-public-park-is-designed-to-be-flooded/>



LEMOS, Cláudia. (s/d). *Análise das Susceptibilidades e Planeamento de Espaços no concelho da Póvoa de Varzim*.

Acedido em 16 de Dezembro de 2017, no *Web site* da Associação Nacional de Geógrafos: [http://www.apgeo.pt/files/docs/CD\\_V\\_Congresso\\_APG/web/\\_pdf/p3\\_14out\\_claudia.pdf](http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_V_Congresso_APG/web/_pdf/p3_14out_claudia.pdf)

PLANNING DEPARTMENT HKSARG (2016). *Green and Blue Space Conceptual Framework*.

Acedido em 16 de Dezembro de 2017, no *Web site* da *Hong Kong 2030+*: [http://www.hk2030plus.hk/document/Green%20and%20Blue%20Space%20Conceptual%20Framework\\_Eng.pdf](http://www.hk2030plus.hk/document/Green%20and%20Blue%20Space%20Conceptual%20Framework_Eng.pdf)

RYCKBOOST, Paul. (2005). *Redeveloping Urban Waterfront Property*

Acedido em 16 de Dezembro de 2017, no *Web site* da *University of Michigan*: <http://www.umich.edu/~econdev/waterfronts/>

RUAF FOUNDATION (s/d). *Urban agriculture: what and why?*

Acedido em 22 de Dezembro de 2017, no *Web site* da *RUAF Foundation*: <http://www.ruaf.org/urban-agriculture-what-and-why>

SEATTLE OPEN SPACE 2100 (s/d). *Waterfronts, open spaces and interfaces of edge environments*.

Acedido em 16 de Dezembro de 2017, no *Web site* da *University of Washington*: [https://depts.washington.edu/open2100/pdf/2\\_OpenSpaceTypes/Open\\_Space\\_Types/waterfront.pdf](https://depts.washington.edu/open2100/pdf/2_OpenSpaceTypes/Open_Space_Types/waterfront.pdf)

SMITH, Diane. (2010). *EC Conference: Green Infrastructure Implementation*.

Acedido em 16 de Dezembro de 2017, no *Web site* da Comissão Europeia: [http://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/docs/6\\_DS\\_GI\\_191110.pdf](http://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/docs/6_DS_GI_191110.pdf)

TIMUR, Umut. (2013). *Urban Waterfront Regenerations*. In: Revista, *Advances in Landscape Architecture*. editado por Murat Özyavuz , ISBN 978-953-51-1167-2, Publicado em: 1 Julho, 2013

Acedido em 16 de Dezembro de 2017, no *Web site*: <https://www.intechopen.com/books/advances-in-landscape-architecture/urban-waterfront-regenerations>

VILJOEN, Andre, BOHN, Katrin. (2009). *CONTINUOUS PRODUCTIVE URBAN LANDSCAPE*

*(CPUL): Essential Infrastructure and Edible Ornament*. In: *open house international* Vol 34, N.º.2, June 2009 *Continuous Productive Urban Landscape (CPUL)*

Acedido em 16 de Dezembro de 2017, no *Web site* da *McGill University*: <https://www.mcgill.ca/mchg/files/mchg/08-viljoen.pdf>



## 6. FONTES DE IMAGENS



Figura 1 - Esquema da evolução de centros urbanos com frente marítima

Imagens disponíveis *on line* em: [https://depts.washington.edu/open2100/pdf/2\\_OpenSpaceTypes/Open\\_Space\\_Types/waterfront.pdf](https://depts.washington.edu/open2100/pdf/2_OpenSpaceTypes/Open_Space_Types/waterfront.pdf)

Realização própria

Figura 2 - Pintura, de autor desconhecido, de fábricas químicas da BASF em Ludwigshafen, Alemanha (1881)

Disponível *on line*: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9e/BASF\\_Werk\\_Ludwigshafen\\_1881.JPG?1505146993565](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9e/BASF_Werk_Ludwigshafen_1881.JPG?1505146993565)

Figura 3 - Nova Iorque, 1905. "O mais perto de uma carreira em Nova Iorque." Fotografia de Byron

Disponível *on line*: <https://i0.wp.com/rebelmetropolis.org/wp-content/uploads/2014/09/4a09038a.jpg>

Figura 4 - Fotografia do *Biltmore Hotel* (autor desconhecido), 1953

Disponível *on line*: <http://www.provlib.org/state-house/state-house-new-providence-biltmore-hotel>

Figura 5 - Baltimore's Inner Harbour, autor desconhecido

Disponível *on line*: <http://baltimorewaterfront.com/wp-content/uploads/2015/05/WPob-Jpeg-209.jpg>

Figura 6 - London's Canary Wharf

Disponível *on line*: [https://i.ebayimg.com/00/s/NDUwWDgwMA==/z/AwJAAOSwhvFZMUr/\\$\\_86.JPG](https://i.ebayimg.com/00/s/NDUwWDgwMA==/z/AwJAAOSwhvFZMUr/$_86.JPG)

Figura 7 - Nova Iorque, Battery Park City

Disponível *on line*: <https://cdn-img0.streeteasy.com/nyc/image/76/89954976.jpg>

Figura 8 - Plano sustentável para a costa de Toronto, Canadá

Disponível *on line*: <http://www.waterfronttoronto.ca/nbe/wcm/connect/waterfront/bdc89554-b852-4e8e-9912-4d1a1d67e23e/environment+and+sustainability.jpg?MOD=AJPERES&CACHEID=bdc89554-b852-4e8e-9912-4d1a1d67e23e>

Figura 9 - O Pavilhão Elétrico tornou-se na maior atração turística no estado do Texas, este junto a uma praia, foto 1881

Disponível *on line*: <https://i.pinimg.com/originals/57/70/0a/57700ae60562d477371a8c88395e11bf.jpg>



Figura 10 - Fase de construção do “Grande Hotel da Figueira”

Disponível *on line*: <http://lh6.ggpht.com/-X9GSz8qMtjY/UbgrhktLX7I/AAAAAAAAA6VY/z6j3GoEcZRY/s1600-h/Grande-Hotel-da-Figueira.164.jpg>

Figura 11 - O “Grande Hotel da Figueira”, desenhado pelo arq. Inácio Peres Fernandes, 1953

Disponível *on line*: <http://lh4.ggpht.com/-ZCRaUlgRXzw/UbgrI-4AKGI/AAAAAAAAA6Vk/URQcVRNftcg/s1600-h/Grande-Hotel-da-Figueira.175.jpg>

Figura 12 - Marginal de Benidorme

Disponível *on line*: [https://www.archdaily.com/61529/benidorm-seafront-oab/artwork\\_images\\_112210\\_347639\\_julie-mehretu-2](https://www.archdaily.com/61529/benidorm-seafront-oab/artwork_images_112210_347639_julie-mehretu-2)

Figura 13 - Esquema sobre ilhas de calor, Folha de São Paulo, Folha Cotidiano, 15 de Fevereiro de 2004, p. C1.

Disponível *on line*: <https://ocetico.files.wordpress.com/2008/04/ilhasdec calor2.jpg>

Figura 14 - *Renders* com a proposta para o Parque de Enghaveparken, autoria: COWI, Trendje Natur e Platant

Disponível *on line*: <https://inhabitat.com/copenhagens-enghaveparken-public-park-is-designed-to-be-flooded/>

Figura 15 - Cartaz publicitário apelando às hortas urbanas, elaborado por Leberecht Migge em 1918

Disponível *on line*: <http://www.cityfarmer.info/wp-content/uploads/2010/09/selfsuff.jpg>

Figura 16 - Hortas urbanas localizadas em Cuba, autores do projeto: Katrin Bohn e Andre Viljoen

Disponível *on line*: <https://folio.brighton.ac.uk/user/dmpg10/bohn-and-viljoen-archiects>

Figura 17 - Planta de Urbanização - Evolução da Forma, Romanização do Território  
Arquivo Municipal da Póvoa de Varzim

Figura 18 - Mapa de divisão territorial da cidade, século XIV

Id., *ibid*

Figura 19 - Uma comunidade emancipada com o mar como horizonte de desenvolvimento

Id., *ibid*

Figura 20 - A urbanidade clássica da Póvoa de Varzim no Séc. XVIII

Id., *ibid*

Figura 21 - Póvoa de Varzim no virar do Séc. XIX-XX

Id., *ibid*

Figura 22 - A Póvoa nos meados do Séc. XX

Id., *ibid*



Figura 23 - Ante Plano de Urbanização da Póvoa de Varzim  
Id., ibid

Figura 24 - A Póvoa nos anos 70  
Id., ibid

Figura 25 - A Póvoa nos anos 80  
Id., ibid

Figura 26 - A Póvoa nos anos 90  
Id., ibid

Figura 27 - A Póvoa em inícios do Séc. XXI  
Id., ibid

Figura 28 - Foto aérea da Avenida dos Banhos, inícios do Séc. XXI  
Calendário de 2002, Tipografia Camões

Figura 29 - Imagem satélite da cidade  
Retirada do Google Earth

Figura 30 - Tabela informativa da população residente na Póvoa de varzim  
Disponível *on line*: <https://www.pordata.pt/DB/Municipios/Ambiente+de+Consulta/Tabela>

Figura 31 - *Capa do Flyer* turístico com planta de acesso rodoviário fornecido pelo Posto de Turismo da Póvoa de Varzim  
Reproduzida do Posto de Turismo da Póvoa de Varzim

Figura 32 - *Flyer* da planta de acesso rodoviário fornecido pelo Posto de Turismo da Póvoa de Varzim  
Id., ibid

Figura 33 - Análise SWOT da Póvoa de Varzim  
Realização própria

Figura 34 - Esquema de zonas da Póvoa de Varzim, à escala 1/10 000  
Realização própria

Figura 35 - Esquema do sentido rodoviário da Póvoa de Varzim, à escala 1/5 000  
Realização própria

Figura 36 - Interior do quarteirão de maior dimensão situado a poente  
Foto própria

Figura 37 - Local da antiga fábrica Quintas & Quintas, agora um espaço de transição pedonal, na qual a proposta assenta



Foto própria

Figura 38 - Planta dos quarteirões selecionados e a sua distância em relação ao Centro  
Realização própria

Figura 39 - Planta da proposta, escala 1/ 2 000  
Realização própria

Figura 40 - Corte transversal A, escala 1/ 2 000  
Realização própria

Figura 41 - Esquema 3D da proposta  
Realização própria

Figura 42 - Render da proposta, ponto de vista da entrada poente, Rua Santos Graça  
Realização própria

Figura 43 - Render da proposta, ponto de vista da entrada sul, Rua Elias Garcia  
Realização própria



## 7. ANEXOS



## ENQUADRAMENTO DA ENTREVISTA:

- Perceber as políticas de desenvolvimento da cidade e, em particular, se há um interesse maior em intervir/valorizar a frente marítima do que no miolo/interior da Póvoa?
- Clarificar a pertinência do objetivo das propostas para a cidade, ensaiadas no âmbito da dissertação e Mestrado Integrado em Arquitetura (dARQ-UC);

## OBJETIVO:

O objetivo central das propostas é a distensão do foco de atenção e do uso de espaço público, desde a frente marítima, para o miolo/interior da Póvoa, com a ambição de contribuir para o reforço da coesão social e para a qualificação ambiental do interior dos quarteirões confinantes com a faixa costeira (proporcionando uma melhor qualidade de vida), ou seja, o reforço da coesão urbana.

Como caso prático, a estratégia ensaiada na dissertação incide em três quarteirões. Num deles, as propostas são desenvolvidas até escalas de detalhe, com base na implementação de programas funcionais baseados na agricultura urbana, de forma a criar um valor útil e um papel ativo no dia-a-dia (hortas, espaços de repouso, restauração, lazer, recreio). Nos outros dois, são definidos os termos de referência para guiar as intervenções a realizar, como base nos mesmo programas funcionais, embora com abordagens diferentes daquele.

A concretização deste objetivo central com aquele tipo de propostas/intervenções, deverá resultar também numa maior permeabilização da malha urbana, com a criação de novas possibilidades de transição entre a Avenida dos Banhos e, por exemplo, a zona do Bairro Norte.

## PROBLEMA DE ESTUDO:

Com o desenrolar da dissertação surgiram algumas dúvidas e espera-se que a entrevista ajude a tomar as melhores decisões ou a definir uma fundamentação mais sólida para as decisões a tomar. Entre estas dúvidas encontram-se as seguintes:

- Quais são, ou qual é a estratégia da Póvoa de Varzim para reforçar a coesão social? Inclui a criação/oferta de espaços de lazer, culturais, entre outros?
- De que forma é que a CMPV procurou ao longo do tempo criar/manter um equilíbrio entre os interesses/necessidades da população local e os/as da população de veraneio? O turismo de praia é um fator preponderante da economia da Póvoa de Varzim e, por isso,



muito influente no governo, planeamento e gestão da cidade. Porém, os benefícios deste fator têm sido conseguidos de diferentes formas e com diferentes expressões no que diz respeito à tipologia de edifícios (hotelaria e/ou alojamento local) e à sua influência na imagem da cidade.

- No(s) quadro(s) jurídicos atinentes à urbanização e edificação ou, de um modo geral, à gestão territorial e urbana, existem disposições legais que impediriam a implementação desta estratégia? Quais?

## PERGUNTAS:

*A minha posição sobre este assunto, apesar de eu ser chefe da divisão de gestão de projetos, é necessariamente uma posição pessoal, não é? Não pode ser considerada como a posição formal do Município da Póvoa de Varzim, porque para haver uma posição formal da entidade do município, tem que haver, digamos, uma ode de validação de digamos, das decisões ou da solução por parte do executivo. Por isso, neste momento é uma conversa informal em que eu vou dar alguma na interpretação dos mecanismos de interpretação do território, por isso não é mais do que isto e não constitui uma posição formal da Câmara. Um dos poderes que eu tenho, digamos de delegados e subdelegados no cargo que eu apresento, obviamente que tem a ver com a interpretação do município, mas não é necessariamente a posição da Câmara Municipal sobre este assunto. É uma interpretação pessoal sobre esta questão.*

- Neste momento verifica-se, ao longo do ano, um excesso de tráfego automóvel, sobretudo, na N13 e na faixa costeira. Existe alguma estratégia para controlar este excesso?

*É assim, essa questão do excesso do tráfego de automóvel é questionável, porque depende do que é um excesso de tráfego automóvel. Só se sabe que é um excesso de tráfego automóvel se forem feitas medições, contagens, saber quantos carros passam em determinado cruzamento, em determinado local. Só nesse momento é que podemos determinar se há um excesso de tráfego automóvel, ou não. Mas partindo do princípio que há um tráfego automóvel intenso porque a cidade de facto tem crescido, nós temos o problema da sazonalidade, em que nos três meses de verão, a cidade passa de 62 mil habitantes, ou o concelho, para 150 ou 200 mil, também não há dados rigorosos sobre isso porque é impossível quantificar, mas triplica a população, obviamente nesses momentos, há um tráfego automóvel intenso. Neste contexto é difícil gerir a situação, porque quando se lida com uma situação de tráfego permanente, consegue-se dimensionar as infraestruturas para essa situação, quando são questões pontuais concentradas num mês, é muito difícil estar tudo dimensionado para responder num mês e nos outros 11 meses não estar. Mas têm sido feitos alguns desenvolvimentos nesta área, desde há vários anos, a Câmara previu o desdobramento da EN 13, em consonância com as autoridades, com a Administração Central. Numa 1ª fase, ao criar a A28 que vem, digamos tirar o tráfego de atravessamento do centro da cidade, e depois numa perspetiva*



*mais local, criamos a denominada via B, que neste momento é a Avenida 25 de Abril. A via B, que é a designação do plano - se for ver os planos que aparecem antes de ela ter nome - era designada por via B, já constituiu o desdobramento da EN 13 porque lhe é praticamente paralela e contorna a cidade à nascente tentando desviar o tráfego de atravessamento. Neste momento, estamos a finalizar o projeto de ligação entre a rotunda da entrada da Póvoa do nosso acesso à A28, na rotunda do Continente, ali naquela rotunda de entrada, vai-se estabelecer a ligação até Aver-o-Mar, junto à estação Rádio Naval, que vai fechar este circuito. É possível ir desde Vila do Conde até Aver-o-mar atravessando o Parque da Cidade e fazendo a ligação a norte, estando criada uma alternativa à EN 13 - que neste momento é, basicamente, o único eixo de acesso para Norte e a partir de agora vamos passar a ter a Nacional 13. Esta nova via será fechada a curto prazo.*

- A CMPV (neste caso, o arquiteto) acha pertinente o reforço da coesão social? O que é que pretende fazer para esse efeito?

*Esta parte da coesão social, escapa-me um bocadinho ao controlo. Porque aqui, neste serviço, somos mais vocacionados para as obras, para o projeto, planeamento, em termos de intervenção. Quando se fala em coesão social, engloba toda uma estrutura da Câmara e existe um departamento respetivo que trata dessa situação e há uma série de medidas que são implementadas nesse sentido. Do que eu conheço - dos programas da Ação Social não posso falar porque não conheço especificamente - mas do que conheço por exemplo da Habitação, trabalhamos com Habitação Social e com as obras e com a reabilitação da Habitação Social, há um grande, digamos, um grande acompanhamento, do Município. Tenta-se dar dignidade às pessoas, tenta-se que as pessoas tenham condições para ter uma vida digna, agora existem programas inclusive, económicos com subsídios com disponibilização de uma série de mecanismos do município, e nós vemos sempre a cidade como um todo. Temos o exemplo que foi falado a nível nacional, como a experiência que tínhamos com problemas de criminalidade inclusive, eu não queria dizer tráfico de droga, porque é um termo muito forte, mas alguns comportamentos marginalizantes, por exemplo, aqui no Bairro Social de Barreiros. Abrimos o bairro à cidade e ao tráfego e conseguimos abrir duas novas ruas, transformando o bairro numa zona atravessamento, incluindo-o na malha urbana da cidade. As questões problemáticas desapareceram, porque hoje em dia ninguém tem medo de passar a pé ou atravessar o bairro social porque está perfeitamente integrado na estrutura urbana da cidade. É também através do planeamento e urbanismo, e da obra, que se conseguem por vezes, ver resolvido estes problemas sociais. Portanto, tem havido uma intervenção clara e muito direta nessa área.*

- A CMPV acha pertinente reforçar/melhorar as articulações funcionais entre a Avenida dos Banhos e as zonas centrais da cidade? Tem programas intervenções/ações para esse efeito?



*Esta pergunta tem um bocado a ver com o que se passa e com o que respondi no início. O problema da marginal, se calhar estamos a falar de um mês no ano e só nesse mês é que há esta questão desta interligação.*

Entrevistador: Mesmo nas alturas das épocas festivas também se nota um bocado deste excesso, porque as épocas festivas, algumas procissões ou mesmo na altura quando o Varzim jogava na 1ª divisão notava-se bastante esse tipo de problemas. Agora, neste momento, não se nota tanto, só mesmo na época de veraneio.

*Arq. Eurico: Sim, mas é a tal questão, nós neste momento, não identificamos nenhuma necessidade específica no trânsito da Avenida dos Banhos. Há essas questões pontuais, mas em qualquer situação desse gênero, há essas restrições. Se quiser fazer um evento de ciclismo na marginal, tem que se fechar a marginal e acaba por cortar o trânsito. Depois, a Póvoa tem a circunstância de ser, digamos, meia cidade. Uma cidade que não tenha a condicionante do mar, acaba por ter uma situação concêntrica e que se expande em vários raios, ou seja, há sempre alguma alternativa, nós não. Essa questão que está a referir tem a ver com a circunstância da Póvoa ter uma limitação natural a poente, que é o mar e, portanto, que não permite alternativas. O que nós temos previsto para toda a zona costeira, é mais um reforço dos modos suaves de mobilidade, ou seja, bicicletas, ecopistas vamos ver se começamos a implementar para o ano e no ano seguinte, ligações de acessibilidades pedonais e cicláveis portanto, não é tanto um problema tráfego rodoviário, mas sim permitir o acesso dos modos suaves à zona da marginal e aquela vivência pedonal e a ciclovia que já lá temos, que foi uma das primeiras do país, poder transpor isso para a cidade.*

- Quais são as prioridades e os critérios da CMPV para a requalificação de espaços públicos e para a criação e/ou prestação de serviços públicos? Quais os seus objetivos?

*Ao nível de critérios, começa logo com o planeamento. Há os mecanismos de planeamento de território, que no caso da Póvoa de Varzim são em 1º lugar o Plano Diretor Municipal, na zona urbana da cidade, o Plano de Urbanização, depois temos o Plano de Urbanização de Aguçadoura, ou seja, não se consegue começar a fazer projeto sem fazer planeamento. Em primeiro lugar, vem o planeamento e toda a estruturação das redes viárias, da classificação do solo e é isso que determina todo o desenvolvimento e todo o ordenamento do território. Quando se chega à fase de requalificação do espaço público, já estamos numa fase muito mais a jusante, ou seja, todas estas questões já foram abordadas e já se clarificou o que se pretende para determinada situação. Em relação a intervenções específicas, normalmente já está determinado o que se pretende fazer em determinado local, se é para ser uma zona pedonal, se é para ser uma zona de tráfego rodoviário e com que qualificação, se é rede principal, se é rede de distribuição. Portanto, todos esses fatores acabam por influenciar na organização do espaço. E depois temos o Zonamento, o Tipo de Solo, que determina que tipo de utilização é que tem, onde é para ser equipamento, está previamente determinado que tipo de equipamento, se é para ser espaço verde.*



*Tudo acaba por estar bastante articulado. A Câmara tem apostado, anos após anos, na valorização do espaço público e na utilização pedonal. Nós, somos uma cidade de lazer, que cada vez mais tem vindo a ter utilização (e eu falo nos pontos de crise no mês de agosto) ao longo do ano. Até por resultado do equipamento que nós temos, porque temos equipamentos únicos no país. Somos das cidades que reúne o maior conjunto de equipamentos - temos piscinas olímpicas, temos o campo de tiro, temos uma marina, temos um pavilhão municipal, temos um estádio municipal para a prática do atletismo, ou seja, temos um conjunto de equipamentos, até me pode estar a escapar algum agora, temos ainda o complexo de ténis. É difícil num município reunir-se um conjunto tão grande de equipamentos como nós temos. Temos que valorizar a cidade, no sentido de ela ser usada todo o ano em todas as circunstâncias e não só no mês de agosto, portanto, a missão da cidade é dinamizar o turismo, é valorizar o espaço público, dar prevalência ao peão, e temos trabalhado nesse sentido, como aliás se tem visto.*

- Como é de conhecimento público, existem algumas hortas urbanas públicas. Na sua opinião, tem fundamento a introdução de hortas urbanas numa zona mais central da cidade?

*Na minha opinião pessoal, esta questão não é pacífica, porque obviamente, o conceito de hortas urbanas faz todo o sentido e numa fase que se assiste cada vez mais à impermeabilização do solo nas cidades, que é um problema que depois potencia as inundações e todas as questões inerentes, porque a cidade não tem capacidade de absorver qualquer água das chuvas. Obviamente, que as questões das hortas urbanas ajudam nesse sentido, porque as pessoas têm tendência a pavimentar todos os bocadinhos de terra que encontram disponível. Apesar de também existir disposição regulamentar sobre isso, muitas das vezes, as traseiras e os interiores dos quarteirões e dos quintais escapam ao controlo das entidades reguladoras. Portanto, a questão das hortas urbanas é pertinente. Do meu ponto de vista pessoal, faz todo o sentido. Aliás, a Câmara tem uma horta urbana, perto do Estádio Municipal, numa zona que era predominantemente agrícola - tem sido um enorme sucesso, e tem uma lista de espera significativa.*

ENTREVISTADOR: Por esse mesmo fator, essa mesma razão também na questão do meu projeto, por isso mesmo proponho numa zona mais central.

*ARQ. EURICO: poderá fazer sentido porque é um programa que colhe alguma simpatia por parte da população em geral. Tem que ser avaliado o problema da poluição, nomeadamente a do tráfego automóvel porque a questão da poluição acaba por libertar gases, e metais pesados, entre eles o chumbo. E tem que ser bem ponderada, apesar deste quarteirão especificamente de que nós estamos a falar ser uma zona que está protegida da circulação rodoviária, só fazendo alguns estudos ao solo, para avaliar qual o nível de contaminação é que se pode dizer com rigor se é viável, ou não. Eu diria a partir do conceito, sim. É um conceito interessante e, aliás, não é mais do que se fazia tradicionalmente na cidade. A Póvoa está muito estruturada assim, tem a frente do quarteirão com*



*fachada para a rua e depois há sempre os quintais que eram cultivados, onde era praticada (nem eram jardins) uma agricultura de subsistência - eram mesmo produtos agrícolas que eram cultivados no interior dos quarteirões. Toda a malha urbana está organizada nesses termos.*

- Está programada ou existe algum compromisso assumido que permita algum tipo de intervenção no interior do quarteirão ladeado pelas Ruas Serpa Pinto, Elias Garcia, Patrão Sérgio e Santos Graça? De referir que existem dois edifícios com pórtico que permitem o acesso ao interior do quarteirão, um pouco à imagem do que acontece na Praça João XXIII. É para este quarteirão que as propostas da estratégia que ensaio na minha dissertação, são desenvolvidas até uma escala de detalhe.

*Esta zona está definida como a zona E20 do Plano de Urbanização da Póvoa de Varzim, e se formos ver ao regulamento está classificada quanto ao tipo de utilização que esta zona seja uma zona de estacionamento. Isto porque toda aquela zona da cidade tem uma malha urbana muito forte, visto que não há possibilidade de introduzir estacionamento automóvel dentro das próprias habitações sem ser com a destruição das fachadas tradicionais porque, para a entrada de automóveis é necessária determinada dimensão que não é compatível com as fachadas tradicionais.*

ENTREVISTADOR: até porque as fachadas não têm essa largura.

*ARQ. EURICO: exato, não têm sequer essa métrica, e é por isso que no plano está prevista esta zona de estacionamento. Não há nenhum projeto específico, há um desenho de intenções, uma situação muito esquemática só para dar alguma ideia de ocupação do espaço e definir os alinhamentos porque, teoricamente, havendo ali uma concertação de moradores poderia ser criado uma nova frente de construção como, aliás, aconteceu no quarteirão da Praça João XXIII, onde foi possível criar uma nova frente de construção. Esse é, contudo, um quarteirão maior do que o quarteirão da Serpa Pinto/Elias Garcia, onde a escala é mais reduzida.*

*Entrevistador: apesar de que elas são muito semelhantes, a nível de escala.*

*Arq. Eurico: sim, e a nível de estrutura também, apesar de que a João XXIII tem outra dimensão que permitiu fazer o que atualmente existe, eventualmente este é ligeiramente maior, mas conseguir-se-ia fazer algo semelhante.*

- Tem conhecimento de intervenções semelhantes à que proponho, noutras cidades?

*Não tenho, neste contexto de introduzir hortas urbanas no interior dos quarteirões, não tenho conhecimento específico sobre funções deste gênero. Os projetos que conheço das hortas urbanas são todos em terrenos dedicados para o efeito e não inseridos na malha urbana, da forma como aparece aqui proposto.*



- Do ponto de vista de legislação existente, quais seriam os principais entraves para a implementação desta proposta? Tem conhecimento de mais algum tipo de condicionante? Como já tinha referido, uma das condicionantes, foi a condicionante do solo e

*Sim, mas isso é uma questão de estudo e ver se tem condições ou não. Porque podem feitas análises ao solo que detetam, ou seja, cada vez que nós pensamos na implementação de uma horta urbana, a 1ª coisa que se faz é mandar analisar o solo, portanto, isso é perfeitamente viável de ser referido e é só constatar se tem condições ou não. Quanto à questão da legislação existente, com os mecanismos de planeamento urbano que há neste momento, temos a questão de no Plano de Urbanização estar previsto o parque de estacionamento para aquele local. Eu não digo que o planeamento que não possa ser alterável, ou seja, o que temos em determinado momento é uma determinada posição institucional sobre uma determinada situação e não quer dizer que o planeamento não possa - aliás os Planos Diretores Municipais são obrigatoriamente revistos de 10 em 10 anos, por alguma razão. É precisamente para, com a introdução de novas condicionantes e novas realidades, os mecanismos serem adaptados à realidade do território, portanto é sempre uma questão que poderá estar em aberto.*

- Na sua opinião, quais são os pontos fortes e fracos da estratégia?

*R: Pontos fortes - temos desde logo a questão da integração social, tem a ver com o facto de ser o retorno de uma economia mais familiar, introduzir os espaços verdes na cidade e contribuir para a permeabilização do solo, acaba por ter todos estes pontos fortes. O que me parece como ponto fraco, é a questão do que seria o estacionamento para aquela zona ficar condicionado com esta solução. Se estivéssemos a falar de um grande espaço público, até se podia admitir que o estacionamento ficaria no subsolo, neste tipo de solução não. Portanto, não são nitidamente compatíveis.*

Entrevistador: até porque ali na proximidade naqueles novos apartamentos, aquela nova urbanização do Quintas&Quintas também tem lá estacionamento subterrâneo. E à medida que se foi desenvolvendo o projeto também se jogou um bocado com essa questão. Proximidade de quarteirão, há sempre ali alternativas de estacionar, embora seja a pagar, mas há sempre ali alternativa.

*Arq. Eurico: Sim, de facto acaba por haver aquela alternativa e quando se abrir o arruamento que faz parte dessa urbanização que existe de acesso a este quarteirão vai haver, de facto, uma interligação muito direta porque a antiga fábrica do Quintas&Quintas tinha uma ligação para a rua Patrão Sérgio. Nesta zona está prevista a abertura de um canal pedonal de ligação. Portanto, será aí estabelecida uma ligação muito direta com esta zona mais a poente desse quarteirão. Efetivamente poderá ser uma situação a ter em conta.*



- Até que ponto é que esta estratégia poderia encaixar nas políticas de desenvolvimento da cidade?

*Extrapolar esta situação em termos de cidade? (Sim) Esta questão não é de resposta imediata. Digamos, depois de ser validada toda esta solução e de validarmos tudo isto que nós falamos teríamos sempre que ver se há outros quarteirões com esta potencialidade. A questão das hortas urbanas ainda se mantém - nós temos ainda na malha da cidade muitos casos desta ocupação familiar que continuam a ter o quintalzinho e a haver este bocadinho de espaço verde nas traseiras das casas. O que estamos a falar aqui é, num contexto mais social, com um projeto integrado e, pela proposta que se vê aqui, seria algo difícil conciliar um espaço público com um espaço das hortas urbanas e transformar isto numa espécie de um miniparque, minijardim, em que conciliam as duas vertentes. Teríamos que ver se haveria outros quarteirões disponíveis.*

ENTREVISTADOR: eu identifico três que são mais pequenos, mas conseguem de certa forma encaixar num perfil semelhante.

*ARQ. EURICO: Seria uma situação que teria que ser analisada, pensada e, eventualmente, ser ponderada no futuro porque outro dos problemas que este tipo de solução poderá colocar tem a ver com o cadastro. Para implementar uma situação destas, os moradores teriam que estar de acordo. Pelo menos aqui, na cedência de alguns espaços públicos, - os que ficassem na posse do domínio privado talvez fosse mais pacífico - necessitariam de uma posição concertada. Não sendo necessário uma expropriação coletiva ou um grande acordo para definir a operação - que são os mecanismos normais neste tipo de situações - seria vantajoso. Quer dizer, é um caso a estudar. Neste momento não tem enquadramento nos mecanismos que estão vigentes, mas é uma situação que poderá ser estudada e que, eventualmente, no futuro poderá acolher alguma simpatia. Na questão do desenvolvimento urbano também é preciso que hajam ideias e, a partir daí, vai-se trabalhando a situação e ver qual o melhor enquadramento que possa ser dada à situação.*