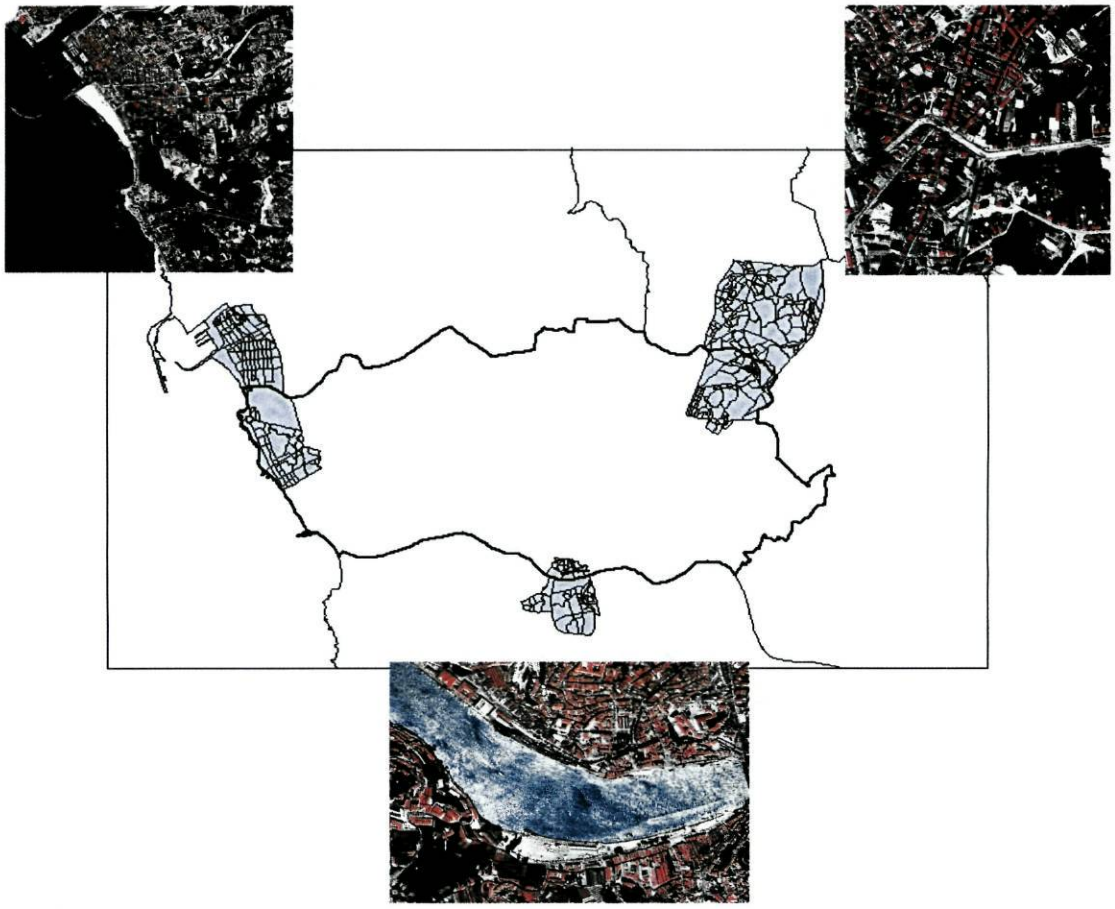
FERNANDO AMADEU RIBEIRO GOMES

"Centralidades e Periferias em torno da Cidade do Porto – (des) Encontros de Política e Planeamento Urbano"



Porto

2003

FERNANDO AMADEU RIBEIRO GOMES

"Centralidades e Periferias em torno da Cidade do Porto – (des) Encontros de Política e Planeamento Urbano"

Dissertação de Mestrado apresentada para a obtenção do Grau de Mestre em Planeamento Urbano e Regional

Porto

2003

Agradecimentos

Ao Professor Doutor José Alberto Rio Fernandes, pelo apoio imprescindível prestado desde a primeira hora em que aceitou tornar-se Orientador deste trabalho, pela pertinência das opiniões e correcções, mas sobretudo pela vontade e confiança desde cedo demonstradas. Agradeço também os conhecimentos ministrados e transmitidos ao longo da minha licenciatura, que aliados aos profícuos e apaixonantes percursos pelas nossas Cidades contribuíram de forma decisiva para esta minha paixão pela Geografia Urbana.

Com o derradeiro encerramento deste ciclo da minha vida que foi a permanência durante tantos (e bons) anos nesta Faculdade, não posso deixar de agradecer ao conjunto de professores e colegas do Curso de Mestrado em Planeamento Urbano e Regional, pela partilha de conhecimentos que contribuíram para o meu amadurecimento científico.

Aos meus Pais, pelo esforço e dedicação, pelo trabalho e ajuda ao longo de toda a minha vida. Pelo apoio nas horas mais difíceis e pela vossa presença constante.
À minha irmã, pelo carinho e ombro amigo que sempre foi.

Ao Paulo, em primeiro lugar pela Amizade que nos une mas, neste caso, pelas "tertúlias modernas e pós modernas" cujos resultados muito contribuíram para levar este trabalho a bom porto.

À Josefina pelo apoio na concretização deste projecto, pelas soluções criadas e apresentadas, pelo incentivo que foi em algumas fases complicadas e pela troca de ideias e de conhecimentos que em muito valorizou este trabalho.

Ao grupo de técnicos que me receberam nos vários organismos e entidades que contactei, com especial relevância para a Dr.ª Carla Martins e o Sr. Arq.º Rui Loza.

À Ana, pelo Apoio, pela Motivação e pelo Amor. Sem a sua presença tudo seria em vão. "Eu sei que vou te amar por toda minha vida" (Jobim e Moraes, 1976)

Índice

INTRODUÇÃO 2

1. EVOLUÇÃO/REVOLUÇÃO DO URBANISMO 6

2. A REGIÃO METROPOLITANA 33

3. A ÁREA METROPOLITANA DO PORTO 38

4. ESTUDOS DE CASO DE CONTIGUIDADE URBANA 55

5. PLANEAMENTO E GESTÃO – (DES) ENCONTROS DOS INSTRUMENTOS DE PLANEAMENTO 94

CONSIDERAÇÕES FINAIS 124

BIBLIOGRAFIA 129

ANEXOS 135

Introdução

"Em todas as épocas alguém, vendo Fedora tal como era, imaginara o modo de fazer dela a cidade ideal, mas enquanto construía o seu modelo em miniatura já Fedora não era a mesma de antes, e o que até ontem havia sido um seu possível futuro agora era apenas um brinquedo dentro de uma esfera de vidro." (Calvino, 2000)

O nosso "modus vivendi" enquanto cidadãos inseridos numa área metropolitana caracteriza-se por uma intensa mobilidade e diversidade territorial, sendo que, as nossas deslocações diárias contêm um leque diversificado de destinos face à finalidade da nossa deslocação.
A consciência desta diversidade e a consequente diluição de fronteiras inter urbanas motivou em nós particular interesse para empreendermos este trabalho, visando aferir a emergência de uma política intermunicipal.

Actualmente é indubitável a crescente e progressiva urbanização do território com particular relevância nas Áreas Metropolitanas, onde se observa uma sociedade caracterizada por uma complexa heterogeneidade cultural, social e económica que motiva uma constante mutabilidade do espaço urbano sendo que, a percepção dessas transformações não é imediata e evidente.

De facto, se durante a primeira metade do século XIX a localização de actividades e de novas zonas habitacionais foi determinada pelo transporte público (caminho de ferro e linhas de eléctrico como é o caso da cidade do Porto), hoje domina fundamentalmente a acessibilidade rodoviária, o que não impede a definição de linhas estratégicas ainda baseadas no transporte público (atente-se no caso do metropolitano de superfície na Área Metropolitana do Porto).

Este desenvolvimento urbano onde a mobilidade impera, conduziu a um ritmo exponencial de fluxos migratórios de índole, intra e inter urbana, que veio motivar a necessidade de novas formas de planear e gerir o território, da definição de uma

estratégia ou um projecto metropolitano, que consolide a emergência de uma cidadania metropolitana e implante uma política efectiva de cooperação inter – municipal.

Verifica-se actualmente um aceso debate sobre a emergência de novos conceitos urbanos face a estas alterações, nomeadamente na emergência de novas formas urbanas, ditas "pós modernas", "pós – industriais" ou "pós fordistas".[1]
Com efeito, apesar das diferenças entre as várias formas de desenvolvimento urbano a nível mundial, ele é caracterizado por uma mutabilidade veloz e com um carácter fragmentador.[2]

O Urbanismo ao tratar da cidade e do território em geral constitui um amplo domínio interdisciplinar responsável pelas condições físicas e sociais que contextualizam a acção humana. A investigação urbanística não pode assim, socorrer-se de modelos laboratoriais nem de campos de ensaio artificialmente preparados. O laboratório do planeamento territorial é, afinal, a própria cidade com os seus habitantes e a sua história. (Lobo, 2000)

Partindo desta realidade urbana, a nossa pesquisa visa fundamentalmente aferir o grau de desenvolvimento da concertação ou cooperação intermunicipal ao nível do manancial de instrumentos de planeamento/ordenamento do território.

O presente trabalho estrutura-se em cinco pontos de abordagem. No primeiro, procurou-se proceder a uma breve resenha da evolução do urbanismo, conferindo particular ênfase às principais teorias urbanas e respectivas implicações. Procuramos também ainda a este nível, abordar o caso concreto português, nomeadamente os diferentes níveis de planeamento e respectivos instrumentos que orientam a intervenção urbanística em Portugal.

[1] "...salienta-se territorialmente, a emergência de grandes superfícies periféricas e a proliferação de centros comerciais pericentrais que, em conjunto, (...) contribuindo para um completo requestionar dos papéis do centro e da periferia, num território onde a complexidade das alterações parece mesmo solicitar que se repensem conceitos como os de cidade, metrópole e área metropolitana" (Fernandes, 1997).
[2] "(...) a city witch, rather than being a single coherent entity, consists of a number of large spectacular residential and commercial developments with large environmentally and economically degraded spaces in between." (Hall,1998).

No segundo ponto, procura-se analisar a emergência de uma nova realidade urbana, o da região metropolitana como um território onde se verificam situações de pluripresença e pluripertença territorial conducentes a uma ruptura com a coincidência, uma população/um território/uma circunscrição administrativa.

Nesta óptica, os vértices de abordagem que a investigação privilegiou dividem-se em dois enfoques territoriais distintos corporizados nos pontos três e quatro do nosso trabalho.
Por um lado, o enquadramento territorial da Área Metropolitana do Porto (ponto três), conferindo particular relevância ao "Grande Porto" como espaço de profusas confluências urbanas que o afirmam cada vez mais como um espaço supra municipal.

Por outro lado, no quarto ponto, procedemos à selecção de três trechos urbanos tendo como base de referência a fronteira administrativa da Cidade do Porto. Constituem os três estudos de caso a contiguidade entre Matosinhos Sul e o Parque da Cidade, numa perspectiva de criação de uma nova centralidade; a contiguidade entre Rio Tinto e Campanhã na sua condição de periferia "excêntrica" e a bacia histórica formada pelos Centros Históricos do Porto e Vila Nova de Gaia. A delimitação destes três fragmentos do "Grande Porto", foi executada tendo como base a divisão do território à subsecção estatística definida pelo Instituto Nacional de Estatística.[3].

Relativamente ao ponto cinco, procedeu-se à análise dos vários instrumentos de planeamento/ordenamento para os territórios em análise (com particular relevância para a Cidade do Porto), procurando aferir os seus objectivos, acções e a existência de eventuais complementaridades ou conflitos entre eles.

A metodologia adoptada para esta investigação tem como base um conjunto de etapas interligadas entre si. Assim, numa primeira fase, procedemos a uma leitura atenta e apurada face às várias fontes documentais consultadas, visando compreender a sua evolução e situação urbana actual.

[3] Segundo o Instituto Nacional de Estatística designa-se por subsecção estatística a mais pequena área homogénea e contínua, de construção ou não, existente dentro de uma secção estatística. A subsecção estatística corresponde ao quarteirão, nas áreas urbanas e, ao lugar ou parte do lugar nas áreas rurais.

Posteriormente, avançamos no sentido da recolha de informação estatística a três escalas: concelho, freguesia e subsecção estatística. A organização e tratamento da informação efectuaram-se ao nível destas três escalas, mediante a representação gráfica e cartográfica de vários indicadores relacionados com a população e habitação.

Procedemos também à recolha junto dos diversos serviços das Autarquias em questão, de planos e projectos urbanos que corporizam a intervenção urbanística nos territórios em análise, visando aferir as propostas idealizadas e o grau de complementaridade entre elas.

De referir, a utilização da observação directa e registo fotográfico como técnicas auxiliares, visando a ilustração e consolidação dos conteúdos expostos neste trabalho.

Por último, importa salientar que a presente investigação não deve ser entendida como um exercício de originalidade e de melhoria do património do conhecimento colectivo mas, simplesmente, como um itinerário de aprendizagem e um contributo para a reflexão sobre os conteúdos tratados.

1. Evolução/Revolução do Urbanismo

"O vocábulo urbanismo, embora na sua etimologia signifique o conhecimento e o estudo da cidade, teve uma evolução semântica que lhe confere um sentido mais lato, integrador das temáticas relacionadas com a concepção, organização e gestão do território em geral." (Lobo, 1993).

O Urbanismo, enquanto processo de Gestão e Perspectivação de Desenvolvimento Urbano, conheceu um longo e moroso processo, cujas origens remontam já à Antiguidade Clássica, e perspassa a Idade Média naquilo a que Jean Paul Lacaze designou por pré – urbanismo.

As raízes do Urbanismo podem ser datadas no século XVII com a definição de dois vectores de orientação: a ordenação do espaço e o embelezamento da cidade.

De facto, imbuído do período do Renascimento e período Clássico, observa-se o desenvolvimento de uma arte dos espaços urbanos (ao serviço do poder monárquico), colocando-se a tónica na componente física da cidade. A verdadeira institucionalização ocorre no séc. XIX com a presença de duas correntes: o higienismo que preconiza a salubridade das cidades e o socialismo utópico (alojamento das massas operárias).

"A última modificação fundamental que as cidades sofreram nos tempos modernos foi ocasionada por essa complexa série de acontecimentos a que se tem chamado a revolução industrial (...) A violenta apropriação do espaço levada a cabo pela indústria constituiu uma verdadeira catástrofe para a estrutura urbana." (Goitia, 1982).

Neste contexto, são trabalhos como o de Cerdá (Barcelona), Howard (Garden City, a que vamos dar particular destaque) e Haussman (Paris) que conferem um corpo teórico e prático à noção de Urbanismo.

Com efeito, o "Proyecto de Reforma Interior y Ensanche de Barcelona" de Ildefonso Cerdá, constitui um dos exemplos pioneiros e paradigmáticos da renovação programada da cidade industrial emergente face à insuficiência da cidade fortificada, dado que, tratava-se de um projecto que pretendia multiplicar dez vezes a cidade preexistente. O conceito de "Ciudad post – industrial" é introduzido, caracterizando-se pelo ordenamento das vias com um traçado ortogonal (como uma rede de meridianos e paralelos), o que constitui uma característica dos projectos do século XIX, e prevê já instrumentos de gestão (associações de proprietários), operações prévias de ordenamento do solo, de urbanização e construção, entre outros.

O Trabalho de Cerdá resultou numa ampla reflexão sobre as questões urbanas, a "Teoria General de la Urbanizacion" de 1867, que corresponde ao 1.º tratado de Urbanismo.

Outro nome a destacar corresponde ao de Ebenezer Howard, (apontado como um dos precursores do urbanismo moderno e cujas ideias ainda hoje são muitas vezes avocadas).

A sua obra, "To – morrow – A peaceful Path to Real Reform" remonta a 1898, tendo sido republicada com o nome "Garden Cities of tomorrow" em 1902, desta vez com enorme sucesso, sendo que nessa obra supracitada, Howard defende que as cidades deviam ser concebidas reunindo as virtudes da vida no campo e da vida nas cidades, para assim combater as enormes pressões que estavam a afectar as cidades existentes (Croft, 2001).

Howard ficou conhecido pelo seu modelo de cidade designado por Garden City ou Cidade Jardim, criando para tal o seu famoso diagrama de três magnetos ("three magnets") que visava corresponder a uma reflexão, sobre os vícios e virtudes da cidade britânica vitoriana (a que Hall designou por "the city of dreadful night", a cidade dos "slums") e do campo[4], conferindo particular ênfase à questão de suster e reverter o intenso fluxo migratório para as cidades (estamos na presença da dicotomia town versus country).[5]

Assim, Howard no referido diagrama propõe uma terceira via (o terceiro magneto), através da criação de uma nova cidade localizada no coração do meio rural, fora da esfera da "big city", onde o solo poderia ser comprado a um baixo custo.

Estamos assim na presença da Garden City, sendo que o seu efectivo demográfico deveria rondar no máximo os 32.000 habitantes, ocupando uma área de 405 ha, devendo ser rodeada por "um green belt". [6]

Esta Cidade Jardim admitia a instalação de alguns equipamentos, indústrias leves, residências próximas do local de trabalho (admitindo-se um limiar máximo de distância entre o centro e a periferia (edge) de 1,2 km, sendo atravessada por seis "radial

[4] "The first and overwhelmingly the most important response to the Victorian city was the garden – city concept of Ebenezer Howard, a gentleman amateur (there being, by definition, no professionals then), of great vision and equal persistence, who conceived it between 1880 and 1898. It proposed to solve, or at least to ameliorate, the problem of the Victorian city by exporting a goodly proportion of its people and its jobs to new, self – contained, constellations of new towns built in open countryside, far from the slums and the smoke – and most importantly, from the overblown land values – of the giant city" (Hall. 1988).

[5] "Almost precisely in 1900, as a reaction to the horrors of the nineteenth century slum ciy, the clock of planning history started ticking." (Hall, 1988).

[6] Concretização em duas cidades: a cidade de Letchworth (iniciada em 1903), planeada por B. Parker e R. Unwin para 30. 000 pessoas (50 km ao N de Londres) e a cidade de Welwyn (iniciada em 1903), planeada por Louis de Soisson para 50.000 pessoas a 40 km de Londres.

boulevards"). No centro, proceder-se-ia à instalação de um jardim público (2 ha) rodeado de edifícios públicos. Assim, assiste-se à execução da primeira Cidade Jardim, Letchworth (Barry Parker e Raymond Unwin), sendo considerada a mais pura das cidades jardim (emprego mais próximo da residência, cintura industrial à volta da "edge" da cidade servida por uma circular – railway).

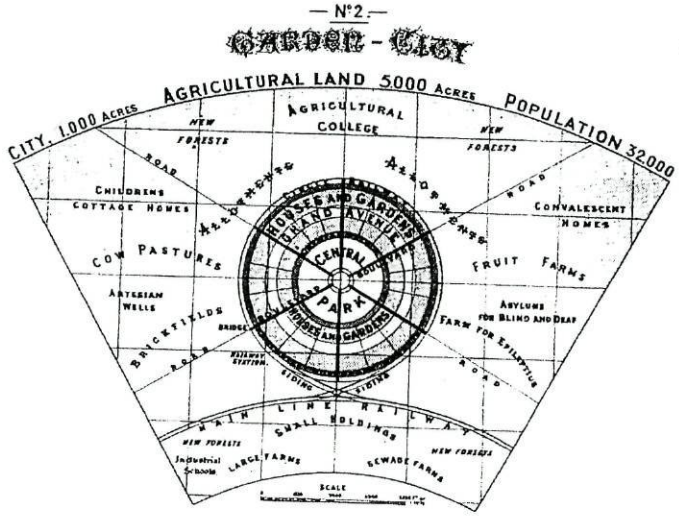


Figura 1 – Modelo da "Cidade Jardim" de Ebenezer Howard

Howard advogava o crescimento exponencial das cidades jardim, formando uma espécie de "cluster" ligadas por uma "intermunicipal railway", o que é revelador da inovação de Ebenezer Howard, introduzindo o conceito de uma visão policêntrica, que daria origem à formação da "social city".[7]

"As more and more people moved out, the garden city would reach its planned limit; then, another would be started a short distance away. Thus, over time, there would develop a vast planned agglomeration, extending almost without limit; within it, each garden city would offer a wide range of jobs and services, but each would also be connected to the others by rapid transit system (for, as Howard called it, an Inter – Municipal Railway), thus giving all the economic and social opportunities of the giant city. Howard called this polycentric vision Social City." (Hall, 1988).

Assim, diremos que Howard foi o pioneiro da descentralização da cidade industrial com o seu modelo "cidade jardim", sendo que, preconizava a adopção de três princípios

[7] "Ebenezer Howard...actually proposed the planning of conurbations with hundreds of thousands, perhaps millions, of people." (Hall, 1988).

fundamentais: a terra pertença da comunidade, envolvimento das populações no planeamento e harmonia entre construções e planeamento.

As cidades de Howard eram satélites na influência de uma cidade maior; o seu crescimento tomaria a forma de uma nova cidade protegida sempre por uma cintura verde, sendo essas cidades ligadas por caminhos-de-ferro até que a cidade mãe ficasse rodeada por cidades satélites. Cada cidade possuía zonas de emprego industriais e oficinais, quintas agrícolas, instituições sociais de forma a garantir a auto-suficiência da população, visando sempre o aliviar da pressão sobre o valor dos solos nas áreas centrais da cidade mãe.

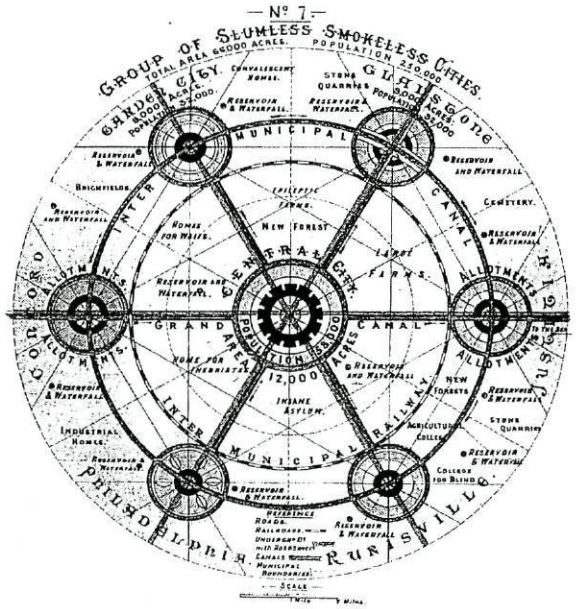


Figura 2 – Modelo da "Social City" de Ebenezer Howard

O que se observou posteriormente foi uma progressiva deformação dos ideais de Howard (Unwin rompe inclusive com o movimento), assim como, uma exportação dos seus ideais para além do Canal da Mancha (embora com adaptações), como são os casos de Arturo Soria y Mata com a sua "Ciudad Lineal" (Espanha)[8], a Gartenstadte de Hans Kampffmeyer (Alemanha), ou a "Cité Jardin" de George Benoit Levy (França).

[8] "(...) Arturo Soria y Mata, em 1882. Referimo-nos à cidade linear, situada a sete km do centro de Madrid...A Cidade Linear é uma fórmula que permite que todas as habitações gozem de oportunidades análogas; que resolve o problema das comunicações por meio de uma única via; que permite um prolongamento indefinido; e que põe a cidade em contacto estreito com o campo visto que a sua característica linear não permite a concentração de edifícios que lhe voltem as costas." (Goitia, 1982).

Esta deformação levou a que autores como Hall[9] considerassem que o "mainland europeu" falhou na compreensão da herança de Howard, ou não a interpretou de forma correcta. Dado que, as "garden cities", na maior parte dos casos, significaram desenvolvimentos da metrópole existente, sem a mínima separação física ou o mínimo investimento em vias de comunicação, para aumentar a acessibilidade e reduzir o tempo de viagem.

Todavia, segundo Hall a proposta dos três magnetos é perfeitamente aplicável aos dias de hoje, mediante uma reactualização. Se Howard fosse vivo, não concordaria com este modelo urbano que impede os mais pobres de terem acesso à habitação, conducente a fenómenos como o N.I.M.B.Y. (Not in my back yard) e o B.A.N.A.N.A (Build absolutely nothing anywhere near anything).

Assim, o desafio que se coloca actualmente é a necessidade do crescimento urbano sustentável, o que implica uma reorientação da questão de Howard - "The people – where will they go?" deverá ser substituída por "The people – How should they live?".

Podemos assim considerar que Ebenezer Howard foi pioneiro na abordagem ao problema das cidades à escala regional, apostando em unidades de vizinhança como forma de requalificar os dormitórios.

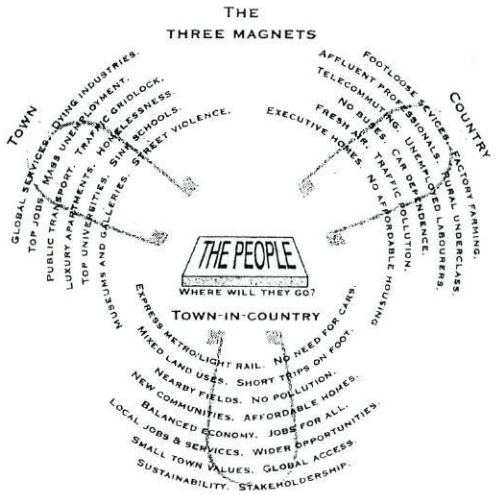


Figura 3. Os três magnetos de Howard revisitados por Hall

[9] "Howardian vision, were executed by his lieutenants, who thereby acquired their own special niche in the pantheon of planning, second only to his: Raymond Unwin, Barry Parker, and Frederic Osborn in Britain, Henri Sellier in France, Ernst May and Nartin Wagner in Germany, Clarence Stein and Henry Wright in United States. Others were conceived independently, like the Spanish Arturo Soria's vision of the Linear City, or Frank Lloyd Wright's decentralizaed Broadacre City. Each, ant the interrelations of all, will demand a special place in the story" (Hall, 1988).

Chegamos assim, a finais do século XIX onde se verifica um "confronto" de duas correntes sobre a orgânica da cidade: o culturalismo e o funcionalismo.

Os primeiros (como é o caso de Camilo Sitte) preconizam a preservação do edificado, e a protecção do valor simbólico e histórico dos monumentos e lugares. Por sua vez, os funcionalistas (ou modernos) alinham pela criatividade arquitectónica, "a obra deve tomar posse do local".

Em pleno séc. XX, no pós guerra e com as consequências que daí advêm, são colocados em marcha vários projectos urbanos, consoante o modelo definido por cada país, mas é em França que a oposição entre estas duas correntes é mais evidente. Conduzindo ao aparecimento dos CIAM – Congressos Internacionais de Arquitectura Moderna ao qual está ligado o nome de "Le Corbusier", que constituíram um autêntico legado urbanista materializado na "Carta de Atenas".

"A conquista da altura traz em si a solução de problemas essenciais postos pela urbanização das cidades modernas, a saber: a possibilidade do restabelecimento das condições da natureza (sol, espaço, verdura); a separação do peão e do automóvel; a criação dos dispositivos qualificados de prolongamentos da habitação" (Le Corbusier, 1980).

Segundo este documento, a cidade deve ser zonada de acordo com determinadas funções específicas, eliminando assim o caos reinante: preconiza-se a densificação do habitat, enquanto que a circulação automóvel é afastada para vias especializadas independentes aos volumes construídos.

Assim, ao movimento moderno é associado uma crença inabalável nas novas tecnologias da industrialização, sendo que a sua aplicação à arquitectura e urbanismo, conduziriam a uma indubitável melhoria da qualidade urbana da cidade.

Este projecto de modernidade tinha como base preocupações sociais (aspecto que consideramos esquecido pelos seus detractores como veremos nas próximas linhas) e igualmente com a forma.

As expressões da arquitectura moderna caracterizaram-se por uma quantidade de movimentos diferentes do século XX, dominadas pelo *Estilo Internacional*. Nos anos 20, várias ramificações do modernismo – expressionismo, futurismo, funcionalismo, para nomear somente três ismos – convergiram para uma abordagem à arquitectura que foi designada por internacionalista. (Kahn, 2001).[10]

[10] Muitas vezes se tem caluniado a arquitectura dos anos 50 – 70 pela pobreza do pluralismo e menosprezo do lugar e da cultura. Embora algumas dessas criticas possam ser justificadas, uma grande

A expressão "Estilo Internacional" inventada por Henry Russel Hitchcock e Philip Johnson em 1932, caracteriza as facetas prevalecentes da arquitectura moderna como estava a ser executada na Europa por Le Corbusier e membros da Bauhaus, entre outros. O Internacionalismo foi uma maneira de funcionar num mundo que se globalizava, e em simultâneo promover a arquitectura internacionalista – ou seja, a arquitectura sem raízes num lugar, transmissível a todas as zonas do mundo e encarnando princípios modernos e universais.

Assim, o advento do Projecto da Modernidade teve como base as novas tecnologias, através do qual afinou-se o funcionalismo que, assentou fundamentalmente na interpretação prática e estética da forma, sendo que, construção e plano obedeciam a uma meta, sendo marginalizados embelezamentos para efeitos de ornamentação.

É em 1925, que a Bauhaus, dirigida por Walter Gropius e Mies Van der Rohe procede à articulação entre a arquitectura moderna e o Estilo Internacional, mas é a Le Corbusier que devemos dar algum destaque.

A tecnologia significava mudança, ruptura e o caminho-de-ferro acelerou o *modus vivendi* da população. A arquitectura não necessita mais de "estar em consonância" com o local, observando-se uma fascinação pela máquina e o seu impacto social.



Figura 4 – "Metropolis" de Fritz Lang (o fascínio pela máquina)

Neste contexto emerge o Funcionalismo ("a forma deriva da função") que abraçou assim os aspectos técnicos do modernismo.

quantidade brota da mudança de gerações dos anos 60, onde a economia cada vez mais global, gerada pelo multinacionalismo, também era considerada uma força que estava a nivelar culturas e o desenvolvimento autóctone (Kahn, 2001).

"Arquitectos e designers da década de 1920 abraçaram a noção de responsabilidade social e de que a arquitectura, associada à tecnologia, podia melhorar a vida humana em todo o mundo" (Kahn, 2001).

Charles Éduard Jeanneret ("Le Corbusier"), nascido na Suiça e influenciado pela Cité Industrielle de Garnier coloca em prática uma arquitectura geométrica, conferindo ao espaço um ordenamento racional, que lhe inspirou o conceito de "uma machine à habiter": a máquina para habitar.

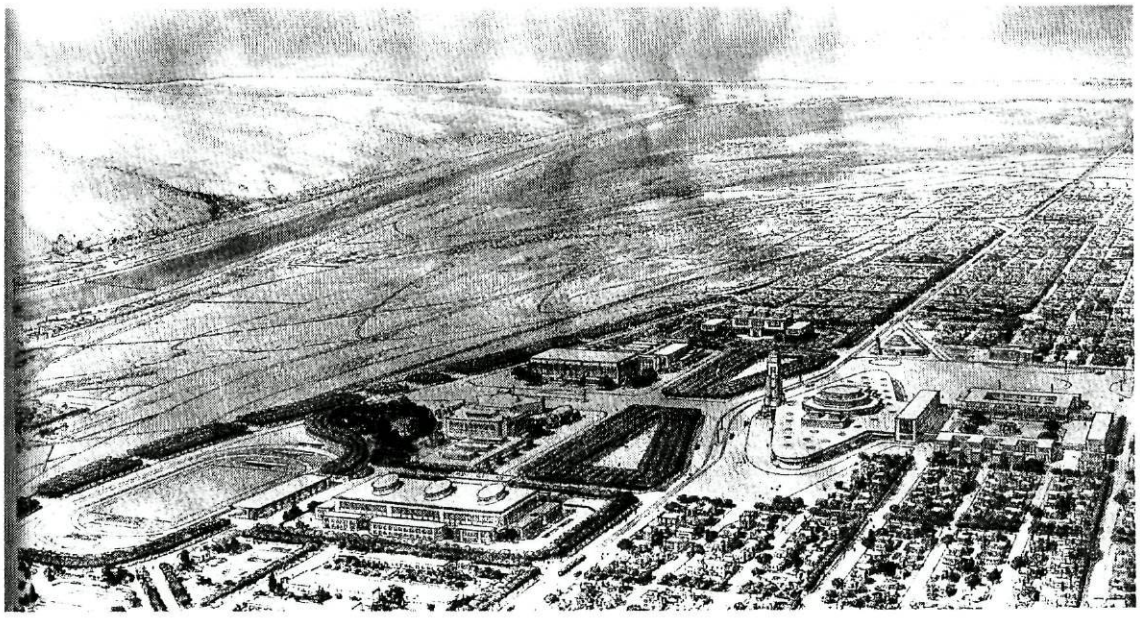


Figura 5 - A Cité Industriel de Tony Garnier

"A sua planta de Ville Contemporaine (Cidade Contemporânea), para três milhões de habitantes, foi exposta em Paris, em 1922. Influenciado pelos centros urbanos que iam emergindo, com seus altos edifícios – nos Estados Unidos –, a Ville Contemporaine era uma cidade elitista, capitalista, composta por arranha-céus e situada num parque, com um centro administrativo, institucional e comercial, rodeado por uma cintura verde com cidades jardins para os seus trabalhadores." (Kahn, 2001).

Na óptica de Le Corbusier, a cidade iria providenciar as "alegrias essenciais" do sol e dos espaços verdes, mas também facilitaria o movimento, em conformidade com a sua máxima: "Uma cidade feita para a velocidade é uma cidade feita para o sucesso".

"...Le Corbusier defendia a grande concentração urbana, Wright pensava na sua cidade, chamada Broadacre, como num caso extremo de dispersão, até chegar a algo de híbrido, entre o campo e a cidade" (Goitia, 1982).

Depois de 1927, Le Corbusier afasta-se do conceito de "Immeuble – Villas" em direcção à produção em massa de casas, como o quarteirão contínuo da sua "Ville Radieuse" (Cidade Radiosa)[11]. Esta era um burgo mais igualitário: substituía-se a divisão entre a elite e as classes trabalhadoras, por áreas centralizadas e densamente povoadas, onde cada um tinha de viver em unidades (Unités - veja-se o caso de Marselha). Estas associavam apartamentos, espaços comunitários e lojas, num complexo com largas avenidas para o trânsito e níveis separados para peões que impossibilitavam a comunicação nas ruas e alguns bairros (são os casos das cidades de Brasília de Lúcio Costa (1957) e de Le Corbusier em Chandigarh (Índia em 1950).[12]

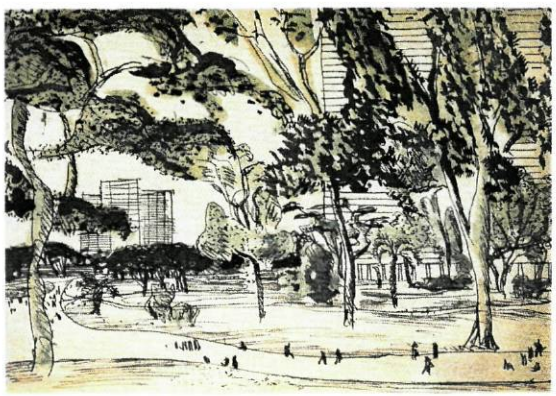


Figura 6 - A « Ville Radieuse » de Le Corbusier (1930)

A instituição dos CIAM, foi o princípio de um diálogo académico internacional sobre a arquitectura da época, desencadeado pela suíça Hélène de Mandrot, Corbusier e Giedion (segundo estes, a construção encontra-se mais relacionada com aspectos económicos e políticos do que a fórmulas arquitectónicas históricas).

"A ideia de arquitectura moderna inclui o elo entre o fenómeno da arquitectura e do sistema económico geral. O método mais eficaz de produzir é o que brota da racionalização e estandardização manifestado na redução de certas necessidades individuais para fomentar a satisfação máxima das necessidades do maior número de pessoas." (Kahn, 2001).

[11] " "Le Corbusier", who argued that the evil of the modern city was its density of development and that the remedy, perversely, was to increase that density" (Hall, 1988).

[12] Numa segunda reacção à cidade industrial, surge-nos a cidade radiosa de "Le Corbusier", onde se regista a imperativa necessidade de conferir sol, ar puro, luz. A cidade tem que nascer de um espaço verde.

Assim, observa-se uma atitude radical para com o planeamento urbano – "uma ordem funcional... (onde) a redistribuição da terra (é) a base indispensável preliminar para qualquer planeamento urbano" (Le Corbusier, 1980).

O CIAM IV (1933), a bordo do navio S.S. Patris (entre Marselha e Atenas) teve como tema "A Cidade Funcional" e conduziu ao documento "mais mal aplicado que saiu de um CIAM: a Carta de Atenas" (Kahn, 2001).

O documento citado criticava a sociedade contemporânea devido ao primado do individualismo sobre o interesse colectivo, sendo necessária a reorganização do planeamento a uma "escala humana", constituindo a unidade de habitação o elemento fundamental, tendo como base o progresso tecnológico (zonamento funcional rígido, cinturas verdes e alojamento urbano de alta densidade).

A modernidade corresponde na óptica de Harvey, a "uma ruptura com as condições históricas precedentes, interrompe um sentido de continuidade" (Harvey, 1999)

Na arquitectura, por exemplo, as ideias do CIAM, de Le Corbusier e de Mies Van der Rohe tinham a primazia na luta para revitalizar cidades envelhecidas ou arrasadas pela guerra (reconstrução e renovação urbana), reorganizar sistemas de transporte, construir fábricas, hospitais, escolas, obras públicas de todos os tipos e, por último, mas não menos importante, construir habitações para uma classe trabalhadora potencialmente inquieta.[13]

Charles Jencks data o final simbólico do modernismo e a passagem para o pós – moderno às 15h32m de 15 de Julho de 1972, quando o projecto de desenvolvimento da habitação Pruitt – Igoe, de St. Louis (uma versão premiada da "máquina para a vida moderna" de Le Corbusier) foi dinamitada e classificada como um ambiente inabitável para as pessoas de baixa renda que abrigava.

Doravante, as ideias do CIAM, de Le Corbusier e de outros "apóstolos do alto modernismo", cederam cada vez mais à irrupção de diversas possibilidades.

Jane Jacobs, no seu famoso livro de 1962, "The Death and Life of Great American Cities" observava como os lucros comerciais (referindo-se especialmente a bancos) desvitalizavam a rua. Os edifícios que correspondiam à "imagem da empresa" lutavam uns com os outros para "chamar a atenção numa cacofonia de formas", que, no fim,

[13] "O espírito do Movimento Moderno tem sido abandonado, na nossa opinião, por razões erradas, favorecendo formas mais superficiais de fazer arquitectura, ou os intuitos mercantilistas do pós modernismo" (Croft, 2001)

tendia a provocar uma quebra no sentido tanto de continuidade como de identidade urbana. (Harvey, 1999).

Nos finais dos anos 60, tendo já todos os Mestres falecido – Le Corbusier, Gropius e Mies –, os heróis do Movimento Moderno já não dispunham de uma presença real, que se fizesse sentir. A única figura genuinamente heróica e presente era Louis Kahn. Os CIAM's – organizados internacionalmente, que tinham sido pioneiros do Estilo Internacional e da arquitectura moderna – também tinham deixado de existir, e os interesses de outras organizações derivaram em sentidos diferentes. Os ataques à arquitectura moderna tornaram-se mais duros e surgiu um novo credo "menos é uma maçada", que substituiu "menos é mais" (Kahn, 2001).

Com a chegada de Charles Moore, Robert Venturi e Aldo Rossi à cena da arquitectura, no princípio dos anos sessenta, "a revolta do Ocidente" contra o Estilo Internacional atingiu o seu pico. De facto, " L' Árchitectura della Citá" (1966), de Rossi, e a "Complexity and Contradiction in Architecture" (também de 1966), de Venturi, contribuíram, para uma oposição ao que estava estabelecido, ou pelo menos às opiniões estabelecidas e apontaram uma via alternativa à arquitectura vindoura.

Todavia, o Estilo Internacional e, mais em particular, a arquitectura modernista, nunca morreu realmente, nem desapareceu – transformou-se, sim, sob vários disfarces, em países diferentes. Embora o modernismo nunca tivesse sido um estilo único, nem sequer uma atitude única (como já referimos anteriormente), não obstante, caracterizava-se por uma perspectiva internacional.

"Depois dos anos 60, houve uma pluralidade maior na expressão arquitectónica, gerada por um mundo cada vez mais consciente de si próprio. Como os laços globais se estão constantemente a desenvolver, através de novos meios de comunicação e redes de computadores, assim o programa internacional se continua a expandir." (Kahn, 2001).

A partir dos anos 60 e particularmente a partir da crise internacional de 1972 observa-se uma reacção à corrente modernista nos Estados Unidos e Europa Ocidental.

"In reaction to the high modernism witch had informed most urban development after the World War II and witch mandated a clean break from the past, European Urban designers began turning to the pre industrial past for inspiration and legitimization." (Ellin, 1999).

Tal como já mencionamos atrás, um nome emerge nesta corrente revivalista, o de Aldo Rossi, um dos primeiros críticos do modernismo na Europa, que rejeitava o funcionalismo dado o seu carácter de negação da complexidade da cidade, colocando ao

invés, a tónica na importância da monumentalidade, na memória colectiva, no "sense of place".

Este movimento encarava o modernismo e o seu expoente máximo "Le Corbusier" segundo as palavras de Léon Krier, como um "destroying angel", por causa do seu desejo de reconstruir cidades antigas segundo os princípios modernistas.

No outro lado do Atlântico verifica-se também uma enérgica reacção à corrente moderna. Assim, o "Townscape Movement" reage à forma do modernismo encarar a cidade como um "sculpture garden", sendo que esta visão global ou holística da cidade era acolhida por nomes como Kevin Lynch, Jane Jacobs, cuja principal meta correspondia a humanizar a cidade.[14]

Ainda nesta lógica de enunciação de correntes que se opõem aos ideais do Movimento Moderno, devemos salientar o *"Regionalism and vernacular design"* – onde emerge o nome de Lewis Mumford que propõe uma nova via para o planeamento através da reconstrução regional, como forma de criar um "sense of place", sendo que, um dos meios é reavivar estilos regionais naquilo a que se designou por vernacular design. Este assenta em dois princípios básicos: o passado (historicismo) e o local ou sitio (regionalismo).

Tal como já referimos anteriormente, nesta corrente pós – moderna salienta-se também o nome de Robert Venturi que é considerado por muitos como sendo o pai da arquitectura pós moderna. "I am for messy vitality over obvious unity(...) I like elements that are hybrid rather than pure, compromising rather than clean" (Ellin, 1999).

Ao postulado de Mies Van der Rohe´s "Less is more", Venturi responde "Less is a bore". Onde o modernismo postulava a pureza, unidade e ordem, Venturi proclama a complexidade, a diversidade, privilegiando programas de complexidade urbana onde se devem observar a multifuncionalidade dos edifícios e a diversificação de materiais sobre a especialização de materiais, estruturas, programas e espaço.

"While some found what they were looking for in the new suburbs, other's found suburbia to be disturbia or subtopia" (Ellin, 1999).

Outra das correntes associadas a este período pós moderno, corresponde às *"Master – Planned Communities, Gated Communities"*, que correspondem aquilo a que muitos designam por urbanismo defensivo.

[14] "We should not copy the old, but determinate the identity of place and interpret it in new ways (Ellin, 1999)

"The emphasis on creating a sense of community is usually important to the developers and designers of MPC's. But in order to create this sense of community, MPC turn their backs on adjacent areas and are usually surrounded by greenbelts as well as walls" (Ellin, 1999).

Assiste-se à proliferação de sistemas de segurança e portões, com um sistema de vídeo, de "safe rooms" nas habitações. Estamos na presença da designada cidade fechada, baseada na segregação espacial e social das metrópoles contemporâneas, conducentes a uma nova forma urbana, composta por enclaves fortificados, por cidades "muralhadas" culturalmente e socialmente homogéneas. Atente-se no caso português, com a proliferação de condomínios fechados, muito em voga no desenvolvimento imobiliário dos nossos dias.

As *"Edge Cities"* constituem também outra forma urbana que corresponde a uma politica de desenvolvimento urbano nas "outskirts of cities" dando origem às designadas "outer cities", "urban villages" ou o termo mais popular "edge cities". Esta forma urbana rivaliza com as centralidades históricas, dada a inclusão na sua orgânica de "business centers" com edifícios de volumetria assinalável, actividades high tech, "shoppings mall" rodeado de parques de estacionamento e algum espaço público. O seu acesso processa-se através de vias rápidas de velocidade considerável. Assim, observa-se a absorção de algumas características das inner cities, enquanto que as inner cities adquirem algumas características da periferia (shopping malls, cadeias de fast - food restaurantes, entre outros).[15]

"Some argue that these edge cities will never achieve "true urbanity" while others disagree, pointing to the appearance of libraries, theatres, schools, hospitals, and other public amenities and cultural facilities in these areas. But whether pro or anti – edge city, the edge is where much building is taking place and thus deserves the attention of urban designers." (Ellin, 1999).

Fruto desta diversidade de formas urbanas, o urbanismo pós moderno foi muitas vezes rotulado como esquizofrénico, com um estilo híbrido, um "pastiche" que sofreu um efeito semelhante ao monstro de Frankenstein.

Segundo Amendola, a pós modernidade na cidade pode manifestar-se mediante formas físicas, arquitectónicas e urbanísticas (cityscape) e na sua vida e cultura (mindscape).

[15] Como refere Ellin, citando Garreau em "Edge City" - "a utopian quest to bring home, work and play together"

No que concerne à visibilidade da *pós modernidade* na *cidade nova* ela é limitada e polarizada geograficamente, principalmente na América do Norte e na Europa, onde marca de forma significativa a arquitectura dos serviços e do ócio de algumas grandes cidades.

Enquanto os modernistas viam o espaço como algo a ser moldado para fins sociais, com vista à construção de um projecto social, o projecto urbano do pós – modernismo pretende dar ênfase, como já referimos, à tradição vernacular, à história local, aos desejos, às necessidades e às fantasias particulares, gerando apenas formas especializadas (Harvey, 1999).

Assim, numa perspectiva sintética, as principais diferenças entre modernismo/pós-modernismo podem ser apresentadas da seguinte forma:

Modernismo	**Pós Modernismo**
• Ruptura com o passado	• Postura histórica; procura de urbanidade com raízes históricas.
• Internacionalismo	• Importância do sitio; contextualismo, regionalismo, pluralismo.
• Funcionalismo, a metáfora da máquina, "Less is more"; "Form follows function";	• Simbolismo, ornamentação, "collage", ênfase na escala humana; "More is More"; mixed use zoning.
• Arquitectura gera igualdade	• Inexistência de utopias
• Intervenções em larga escala; Fé inabalável na administração central	• Planos de pequena escala; participação dos cidadãos; descentralização.

Adaptado de Ellin (1999)

Harvey considera inclusive que, é impossível controlar a totalidade da metrópole, dada a sua fracturação, dada a preferência dos pós modernistas em projectar partes da cidade, dada a dificuldade em planear o seu todo. Com efeito, o planeamento pós moderno considera o processo urbano como algo incontrolável e caótico (Harvey, 1999).

Desta forma, surge-nos um novo paradigma de cidade, a cidade bricolage (conceito proposto por Amendola), em que esta cidade nova pós moderna converte-se na representação de um presente que consegue actualizar o passado.

Do conjunto de correntes emanadas da pós modernidade, uma destaca-se em particular fruto da sua incidência na necessidade de uma perspectiva regional, o designado Novo Urbanismo ("Neotraditonal Urbanism").

Os precursores desta corrente revivalista foram Ebenezer Howard e Arturo Soria y Mata.

As cidades industriais dos princípios do séc. XIX conheceram uma forte corrente migratória que, as transformaram na primeira metade do séc. XX no coração de vários países. Actualmente estas e outras cidades evoluíram para aquilo a que Calthorpe e Fulton designam por regiões metropolitanas, sendo que, o desafio urbano actual corresponde à *"Regional City"*.

Se o problema da "velha cidade" correspondia à sua elevada concentração populacional no seu "core" e formas de poluição visíveis (fumo, poluição de água), a região metropolitana enferma do ineficaz e ambientalmente nefasto modelo de crescimento da população, o designado "sprawl".

Os percursores deste movimento (os primeiros regionalistas) correspondem a nomes como Lewis Mumford, Clarence Stein que datam de 1920 como fundadores da Regional Planning Association of América (R.P.A.A)[16] que já na altura face às novas tecnologias de então (automóvel, rádio, telefone) diagnosticavam a crise da cidade industrial.

Patrick Geddes foi talvez o primeiro a perceber que a estrutura geográfica tradicional, onde se relacionavam a cidade e o campo, estava a ser destruída com novas formas de agrupamentos populacionais, que alastravam em grandes manchas à volta das cidades industriais. E encontrou a palavra conurbação para definir este fenómeno. (Croft, 2001).

Todavia os "diagnósticos urbanos" do movimento RPAA revelaram-se descontextualizados com a sua época, uma vez que, no Pós Guerra, a Cidade Regional não ocorreu, mas sim, observou-se a expansão dos subúrbios e a sua consequente urbanização, as "central cities" fragmentaram-se e observou-se uma explosão urbana baseada numa forma híbrida assente num crescimento de baixa densidade erodindo progressivamente as distinções entre city, suburb e countryside conducente segundo alguns à "anti – city" (Fulton, 2001).

[16] "It takes Ebenezer Howard's central theme much further, conceptually and geographically; it says that the answer to the sordid congestion of the giant city is a vast programme of regional planning, within witch each regional subregional part would be harmoniously developed on the basis of its own natural resources, with total respect for the principals of ecological balance and resource renewal. Cities, in this scheme, become subordinate to the region; old cities and new towns alike will grow just as necessary parts of the regional scheme, no more, no less. This vision was developed just after 1900 by the scots biologist Patrick Geddes and interpreted during te 1920's by found members of the Regional Planning Association of America: Lewis Mumford, Clarence Stein and Henry Wright..." (Hall, 1988).

O novo regionalismo reconhece o papel primordial da "central city". Todavia, a sua função tem de ser reequacionada numa escala regional que deverá incluir "affordable housing", "tax – sharing between cities and suburbs", "revived mass transit", e regional growth boundaries", como forma de redireccionar o crescimento para o "core", passando pelo "bom desenho" que tenha como base o "mixed – urban neighborhoods", o "TOD – Transit Oriented Development" que corresponde a um sistema baseado no "light rail lines" que emana de um "hub" na Central City sendo que cada ponto de paragem deverá corresponder ao centro de uma mini "New Town", com um mixed use desde lojas, serviços com percursos pedonais.

"Sprawl means different things to different people. To some, it is the honest expression of who we are – fractured, free, and consumptive. To other's, it is a virus infecting the land and our culture. We believe it is a model of development that is simply past its time." (Calthorpe, 2001).

Neste contexto, preconiza-se uma entidade metropolitana coerente sob o ponto de vista económico, cultural e ambiental (distinta da cidade radial de Ebenezer Howard (Garden City) e da Edge City. Esta nova forma metropolitana assemelha-se mais a uma constelação do que a um sistema solar.[17]

Assim, diremos que a *Cidade Regional* assemelha-se a uma sobreposição de um considerável número de layers que vão, desde o sistema de transportes, ao sistema económico e cultural.

Outra tendência deste movimento da "Cidade Região" corresponde ao fenómeno da maturação dos "suburbs", sendo que, fruto do seu crescimento exponencial e algo descoordenado, eles têm de se adaptar às novas exigências dos cidadãos, nomeadamente no que concerne à qualidade do seu sistema viário, de habitação, a forma urbana, entre outros. Por sua vez, muitas das propostas a aplicar no "suburb", deverão também ser vertidas nas designadas "inner cities".

Assim, segundo os novos regionalistas, estamos na presença de um novo paradigma de crescimento urbano, que inversamente ao *sprawl* que fractura as comunidades, "esvazia" as cidades e consome o espaço natural, possui a capacidade de unificar e coligar políticas de vária índole.

[17] "Coherent regional policies can and must support the evolution of the suburbs and the revitalisation of the city. They cannot progress without a comprehensive regional vision (...) Taken together, these three trends shape the outlines of a new metropolitan form, what we call the "Regional City".(Calthorpe, 2001).

Esta cidade região[18] deve corresponder a um todo que é mais do que a soma de todas as partes, uma vez que integra um conjunto de formas urbanas, devendo estas serem encaradas como uma única unidade económica, com vista à sua competitividade. A Região deve ser também um todo ecológico, aquilo a que os regionalistas designam por "landscape", sendo que deverá englobar áreas hídricas, uso agrícola e ecossistemas que afectam as comunidades humanas.

Qual a forma de criar esta realidade regional? – na óptica de Calthorpe esta deve corresponder a um desenho holístico que contemple ecologia, economia, história, cultura e preocupações sociais. Criticando o modelo de desenho urbano de Lloyd Wright (Broadacre Cities) e de Clarence Stein (Greenbelt Towns), assim como, o modelo preconizado por Le Corbusier e o conjunto de arquitectos consubstanciados nos CIAM que, tal como já vimos anteriormente, preconizavam a edificação de "Superblocks" como forma de renovação urbana do pós guerra que perdurou até aos anos 60, os "novos urbanistas" criticam os princípios do modernismo – a especialização, standartização, produção em massa.

Preconiza-se a necessidade de desenhar à escala humana em detrimento do postulado moderno "bigger is better", que promova a interacção nas suas mais variadas acepções, a diversidade através do "mixed – use" (neighborhoods – civic places, commercial uses, housing opportunities and natural systems). A conservação constitui outro vector de abordagem nomeadamente na protecção a recursos locais, na preservação e restauração cultural, histórica e arquitectónica promovendo desta forma um menor consumo energético.

Assim, o que se defende é o abandono do "zonamento modernista" para uma geografia de comunidades.

São vários os exemplos enunciados por Fulton e Calthorpe de metrópoles que procederam a uma processo planeador, com vista a transformarem-se em verdadeiras Cidades Regionais. São os casos de Portland, Salt Lake City e Seattle (correspondem a pequenas regiões de um milhão a três milhões de pessoas).

[18] "Not surprisely, the idea of planning and designing regions as a unit is a century old as well. It was just before the turn of the twentieth century that Ebenezer Howard created the vision of the Garden City as a way to decentralize urban populations and restore the balance between urban and rural life." (Calthorpe, 2001).

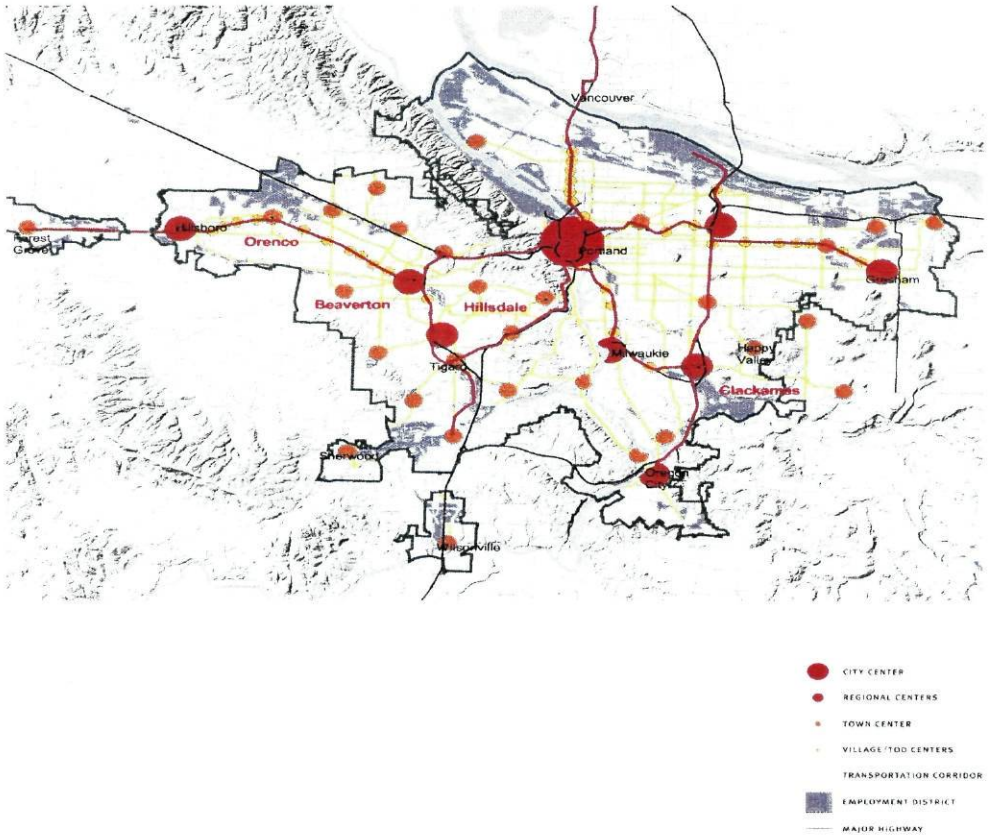


Figura 7: O Plano 2040 para Portland - "hierarquia de centros" : uma "Central City" e seis "Regional Centers" com numerosos "TOD"

Assim, os subúrbios têm conhecido uma evolução progressiva desde "bedroom communities" a "Edge Cities", sendo que tendem a adquirir uma complexidade em termos de estrutura urbana cada vez mais crescente.

"The once segregated places of the suburbs are beginning to be connected by strategic mixed used projects on infill and redevelopment sites. A network of centers that are urban in the best sense of the word is beginning to overlay and transform the suburban landscape." (Calthorpe, 2001)



Figura 8 - Um exemplo de "Mix Use" – residência, comércio e serviços

Na óptica deste movimento, é necessário proceder à transformação da *Edge City* em *Regional City,* sendo que, a tarefa de transformar as "regiões metropolitanas" em verdadeiras "cidades regiões" não é fácil, fruto de um conjunto de interesses (imobiliários, políticas locais e inclusive grupos ambientalistas que defendem a densidade extensiva).

Por sua vez, há também que ter conta os argumentos dos movimentos pró – "sprawl", nomeadamente os que afirmam que o solo é suficiente, que o problema do "sprawl" é fácil de solucionar, mediante a construção de mais estradas sendo o automóvel a forma mais democrática em termos de meio de transporte o que faz com que, por mais que se aposte no transporte colectivo, as pessoas continuarão a preferir o transporte individual e o respeito pelo direito privado de propriedade, sem ingerências governamentais.

Apesar de todos estes argumentos, Kulash afirma que "adding roads to cure congestion is a little like loosening one's belt to cure obesity."

Assim, temos três tendências no crescimento metropolitano: a emergência da região, a maturação dos subúrbios e a renovação das unidades de vizinhança.[19]

Em suma, o Novo Urbanismo, cuja institucionalização remonta a 1993 aquando da realização do 1.º congresso realizado em Alexander, revela-se contra o desinvestimento

[19] "The Regional City has more to do with repair and revitalization of our existing urban and suburban environment than with creating new places." (Calthorpe, 2001)

nas designadas "central cities", o crescimento urbano extensivo - sprawl, a deterioração ambiental e a perda do sentimento de comunidade. Ao invés, advogam a restauração do edificado, construído de acordo com regiões metropolitanas coerentes, a reconfiguração dos "sprawlings suburbs", conducente a uma verdadeira vizinhança e levando à preservação da herança cultural do edificado.

A inovação do Novo Urbanismo reside na defesa da articulação entre os vários problemas diagnosticados da metrópole. Barnett refere mesmo a emergência da Região Metropolitana como a unidade básica do desenvolvimento urbano.(Leccese, 2000).

A Carta do Novo Urbanismo advoga vinte e sete princípios a seguir na gestão urbana, preconizando para a cidade região uma cooperação governamental, uma vez que, as soluções nacionais são demasiado genéricas e burocráticas e as locais são isoladas e anémicas. Urge uma governância metropolitana.

É fundamental planear a região como um todo e perante o planeamento de novas áreas urbanas será necessário analisar o tecido existente, a realidade envolvente e definir "neighorborhood centers", atracções chave regionais, destinos, escolas e equipamentos de comunidade. Esta análise deve ser combinada com o crescimento urbano proposto a atingir, pontos de conexão, infra estruturas existentes e planeadas, barreiras e urban edges. Desta forma, obtemos uma estrutura regional que corresponderá a uma mescla - habitação, trabalho, lazer.(Lecesse,2000).

Todavia é de referir que os padrões de desenvolvimento da cidade região não devem erradicar as "edge cities", isto é, deve existir uma definição de papéis a desempenhar pela city e pelo subúrbio.

Em suma, o Congresso do Novo Urbanismo constitui uma resposta ao movimento moderno, sendo que estipula três escalas de intervenção – Region – Neighborhood – block – que são interactivas e devem ser coordenadas.[20]

Observa-se a emergência de regiões metropolitanas num contexto de maturação dos subúrbios, de necessidade de revitalização da cidade central, de promover o affordable housing em detrimento da gentrificação.

[20] "If the region is the "superstructure" of a metropolitan area – providing the overarching framework – neighbourhoods serve as the "substructure... In its ideal form, a neighbourhood is a walkable place with clear boundaries and an identifiable center of local services and civic institutions. It includes a variable of people, offering housing opportunities for rich and poor, large family or small, young or old. Its diversity and human scale breeds a kind of intensity and sociability that creates a powerful identity and a string sense of community." (Calthorpe, 2001).

O caso português

"Por razões económicas, sociais e políticas (...) Portugal não acompanhou as várias experiências do urbanismo moderno vividas por outros países europeus." (Croft, 2001).
Se é difícil falar de planeamento territorial antes dos anos 60[21], só depois de 1975 ele adquire alguma eficácia, mas mesmo hoje, em que a esmagadora maioria dos concelhos já dispõe de planos aprovados e ratificados, continuamos com a impressão que tudo, obras públicas e particulares, acontece sem qualquer planeamento, no meio de grande descoordenação.
Segundo Barata Salgueiro, em termos de resenha histórica do Planeamento em Portugal, devemos salientar algumas datas anteriores, nomeadamente a de 1852, com a criação do Ministério das Obras Públicas, a de 1864, com a elaboração de Planos Gerais de Melhoramentos (preocupações higienistas) até chegarmos aos anos 30 do séc. XX onde o Urbanismo surge como prática generalizada e continuada. Nesta altura, assume o cargo de Ministro das Obras Públicas e Presidente da Câmara Municipal de Lisboa em simultâneo, Duarte Pacheco (1932/1943), que fez aprovar alterações legislativas importantes na intervenção urbanística, como expropriações, tornou obrigatória a realização de planos de urbanização para todas as cidades e vilas sedes de concelho com 2.500 habitantes e promoveu os primeiros levantamentos aerofotogramétricos.
Nos anos 50, verifica-se o lançamento dos Planos de Fomento como forma de reduzir o atraso vivido pelo país, sendo de destacar o III Plano de Fomento (1968/73) que continha um estudo especifico sobre planeamento regional. Relativamente aos III e IV Planos de Fomento "também previam a descentralização dos centros maiores de Lisboa e Porto, através da criação de pólos de crescimento industrial colocados pelo resto do pais: Braga, Vila Real, Coimbra..." (Croft, 2001).
Em 1944, assiste-se à criação da DGSU (Direcção Geral dos Serviços de Urbanização) com concentração na administração central do controlo das operações de loteamento até 1965. Todavia, a dimensão do êxodo rural e a consequente proliferação de habitação clandestina, conduz a expansões urbanas ou em mancha de óleo que consolidam conurbações em torno de Lisboa e do Porto. (Salgueiro, 1997).

[21] O Processo de Planeamento em Portugal, devido a motivos sociais, económicos e políticos não foi capaz de acompanhar a evolução da realidade europeia, nomeadamente ao nível de experiências urbanísticas e arquitectónicas. Até finais da II Grande Guerra, o Estado Novo colocou em marcha o seu programa de obras públicas de forma autoritária e centralizada. (Croft, 2001)

De facto, "as insuficiências do sistema de planeamento, aliadas ao crescimento económico do sector privado, deram como resultado um surto de desenvolvimento urbano por iniciativa de promotores privados, que culminou no D.L. n.º 46.673, de 1965, onde se sancionou e, por outro lado, se condicionou essa actividade urbanizadora privada, que passou a designar-se por loteamento" (Correia, 1993).

Se até 1965 o monopólio de urbanizar pertencia à Administração Central, é irrefutável que face à enorme procura de lotes, esta se revelou manifestamente insuficiente. Daí o aparecimento de inúmeros loteamentos ilegais (patologia de crescimento urbano à margem dos planos e da Administração Pública).

A partir deste ano, foi aberta à iniciativa privada a possibilidade de promover directamente a "produção de solo urbano", sendo para tal necessário a prévia aprovação do então designado estudo de loteamento por parte da Autarquia local e Administração Central. Todavia, os "comportamentos urbanos desviantes" mantiveram-se (o chamado processo dos destaques, a par do continuar dos loteamentos clandestinos ilustram da melhor forma esta situação).

Neste contexto, é elaborada nova legislação que agrava as penalidades para as situações anteriormente descritas (D.L. 289/73), sendo que chegamos até à actualidade com o diploma D.L. 448/91 (que revoga o anterior 400/84) que vem de uma certa forma simplificar os processos de apreciação e decisão (estabelece inclusive o deferimento tácito).

Entre 1975 e 1985 surgem os primeiros planos por iniciativa dos municípios. Neste período, verifica-se a criação do Ministério do Ambiente e em 82, a legislação que estipula os Planos Directores Municipais como instrumentos a montante dos Planos Gerais de Urbanização[22]. Neste aspecto podemos falar quase numa coacção legislativa por parte da Administração Central para a elaboração dos Planos Directores Municipais, já que se as entidades locais não procedessem à sua execução, poderiam ser excluídos dos fundos estruturais. Havia uma necessidade de "arrumar o país, salvaguardando o território em função das suas aptidões funcionais (habitação, actividades ou recursos naturais), definir e reservar o espaço necessário à implantação das grandes redes estratégicas (rodoviária, ferroviária, portuária, emissários inter concelhios, adutoras, gasodutos, definir e defender e espaço da RAN e REN) e cartografar a nível concelhio

[22]Segundo Costa Lobo, "Em Portugal, a noção de ordenamento surgiu pela primeira vez em 1971 com os Planos de Áreas Territoriais (D.L. 570/71), de certa forma entendida como extensão do conceito de uso do solo e mais claramente com o surgimento da figura de PDM, em 1982 (D.L. 208/82). (Lobo, 1995).

todas as servidões (carta de condicionantes) e as aptidões do território (carta de ocupação e regime urbanístico do solo)." (Ruivo e Cunha, 1995).

Concluída a elaboração dos Planos Directores Municipais na década de 90, poderá considerar-se que foi atingido desde 1974, o primeiro estádio de Planeamento Municipal orientado sobre as vertentes de *cartografar*, *proteger* e *levantar*, verificando-se a ausência de uma política de inter municipalidade que, para além de levantar as interdependências existentes, convém que examine formas de acentuar as inter relações positivas. As orientações de estratégia necessárias ao desenvolvimento dos planos de âmbito municipal carecem também de perspectivas à escala do município no seu conjunto e da região em que se integra.

O planeamento urbano decorre de um conflito entre as ideias de cidade nova e sustentação de cidade tradicional, entre núcleo urbano e periferias onde a noção de complementaridade e o estreitamento de relações entre os diversos núcleos urbanos, leva a um "esbatimento" dos limites político – administrativos, em prol de um efectivo exercício de inter municipalidade em detrimento de uma concorrencialidade negativa entre municípios, onde não nos olhamos como o conjunto que somos e deveríamos ser, e nos deitamos narcisisticamente a vermo-nos ao espelho.

Assim, nas condições necessárias à operacionalidade e sucesso da prática do planeamento urbanístico, urge "melhorar os mecanismos de coordenação dentro de cada organismo e entre organismos" tendo em consideração que "os conflitos territoriais que compete ao urbanismo ajudar a resolver são de índole variada. Para além das contradições entre interesses privados, e entre estes e os interesses públicos surgem as dificuldades técnicas de concepção, construção e gestão dos sistemas territoriais num quadro de necessidades e de agentes cada vez mais complexo." (Lobo, 1995)

Ora, pela selecção dos três estudos de caso em análise, em que a situação administrativa de fronteira urbana é comum (reforçado pelo facto de estarmos em contexto de Área Metropolitana), julgamos que tal procedimento se impõe.

Os objectivos gerais subjacentes à política de Planeamento/Ordenamento do território deverão ser o desenvolvimento sócio económico equilibrado do território, a melhoria da qualidade de vida das populações, a gestão responsável dos recursos naturais e a protecção do ambiente com base na utilização racional do território.

Todos estes objectivos têm necessariamente de ser convertidos em planos que espelhem ou reflictam a estratégia e gestão definidas. Logo, o planeamento corresponde ao processo que servirá de base à definição de linhas orientadoras que deverão reger a

entidade local, regional e central, podendo assumir as mais variadas formas como iremos ver mais adiante, consoante os níveis de Planeamento a que nos estejamos a referir.

O Planeamento Nacional corresponde à definição das políticas gerais ditadas por um governo nos domínios sócio económico e do ordenamento do território. Trata-se de um Planeamento estratégico, orientador e flexível, sendo o exemplo mais evidente as "Grandes opções do Plano".

Num segundo nível, o Planeamento Regional consubstanciado na definição de políticas económicas e sociais bem como em investimentos nas grandes infra estruturas como é o caso por exemplo do Plano Rodoviário Nacional.[23]

Num terceiro nível encontraremos o Planeamento Subregional que se aplica numa área específica com uma abrangência regional que envolve vários concelhos. Trata-se de um Planeamento de nível supramunicipal, onde se enquadram os Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT), cuja elaboração tem chocado com vicissitudes várias, dadas as dificuldades de consensos entre os agentes envolvidos (municípios, empresas concessionários de serviços públicos, administrações autónomas).[24]

Por sua vez, num nível de maior escala temos o Planeamento Local, com um carácter urbanístico e de planeamento físico do espaço, onde assumem particular relevância os Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT's) que correspondem a instrumentos e figuras de planos que devem corporizar políticas aprovadas, com mecanismos flexíveis de adaptação à realidade municipal.[25]

Existem três categorias de PMOT's : Plano Director Municipal (PDM), Plano de Urbanização (PU) e Plano de Pormenor (PP a ser abordado no nível de planeamento seguinte).[26]

---

[23] No sistema de planeamento, os planos regionais são o elo entre o ordenamento do território a nível nacional e o planeamento municipal (e local), desenvolvendo aquele e coordenando este." (Lobo, 1993)

[24] PROT – art.º 12.º do DL 176 A/88 devem verter espacialmente as propostas dos Planos sectoriais de nível nacional (Educação, Turismo, Saúde); deverão ter em conta os PDM para dar propostas para o futuro PNOT); Abrangem áreas superiores a um município caracterizados pela homogeneidade em termos económicos, físicos ou ecológicos. (Ruivo e Cunha, 1995)

[25] Segundo o Estudo "Normas Urbanísticas" da DGOTDU, o Planeamento pode ser caracterizado por vários níveis, nomeadamente o nacional, onde encontramos a política nacional de desenvolvimento, o nível regional onde são estabelecidas as bases de ordenamento do território e planos regionais, sendo que "o planeamento das áreas metropolitanas é um caso particular do planeamento regional". O nível estruturante onde existem planos e estudos sectoriais à escala nacional e regional, Planos Directores Municipais e finalmente o nível operacional consubstanciado nos Planos de controlo da execução como são os casos dos planos de urbanização, planos agro – florestais, planos de pormenor e planos especiais. (Lobo, 1995)

[26] "Podemos sustentar que a elaboração de um Plano Director Municipal demora actualmente, pelo menos, 3 a 4 anos; um Plano de Urbanização, 2 a 3 anos; um Plano de Pormenor, 1 a 2 anos. Se

O Plano Director Municipal (PDM) tem como base territorial de aplicação todo o território municipal, visando a definição de uma estrutura espacial do território municipal, classificação de solos, perímetros urbanos e indicadores urbanísticos, objectivos de desenvolvimento, racionalização de actividades, dotações de infra-estruturas e redes de equipamentos devendo para tal conter Regulamento, Planta de Síntese, Planta de Condicionantes e Planta de Ocupação dos Solos.

Para além destas três componentes, os Planos Directores Municipais constituem a base referencial para a revisão do PDR, favorecem a mobilização de investimentos (nomeadamente na reconversão do uso dos solos) e possibilitam a congregação de sensibilidades oriundas de diversos sectores nas comissões técnicas de acompanhamento.[27]

Segundo as normas urbanísticas da DGOTDU, a primeira característica do espaço é a sua superfície e o seu cadastro. O que se verificou em termos de elaboração de Planos Directores Municipais, foi uma febre de índices e parâmetros urbanísticos em detrimento da pertinência de determinado uso e riqueza morfológica dos territórios. Daí que se defenda a transição da análise quantitativa do Plano Director Municipal e do Plano de Urbanização para o Plano de Pormenor.

Com efeito, o DL 208/82 determinava a figura de Plano Director Municipal como um plano simultaneamente físico e estratégico, sendo que, com vista a impulsionar a elaboração e aprovação dos Planos Directores foi publicado o DL 69/90, que retira o carácter estratégico a estes Planos, que passam a ser eminentemente físicos, o que na óptica de alguns parece ter transformado esta figura num Plano de Pormenor à escala 1/10.000, de grande rigidez.

A segunda categoria atrás enunciada corresponde ao Plano de Urbanização que, se aplica a áreas urbanas, urbanizáveis e suas envolventes com indicações da forma urbana, delimitações de perímetros urbanos e traçados de redes de infra estruturas;

---

entendêssemos a hierarquia destas figuras de plano numa perspectiva de sequência temporal seriam necessários 6 anos, no mínimo, para se chegar a soluções ao nível do pormenor urbanístico. Reconheçamos que esta hierarquia não tem que ser sequencial, uma vez que cada plano opera a um nível especifico de problemas e faz sentido recomendar a elaboração simultânea de PDM, PU e PP que se ajustam e informam mutuamente." (Correia, 1991)

[27] Na óptica de Sousa Lobo, "O objectivo geral do PDM, no fundo, é o de conceber um modelo de ordenamento territorial para enquadrar todas as acções de desenvolvimento municipal(...) Sendo um plano estruturante, tem um conteúdo programático enquadratório dos planos e estudos com maior detalhe e estabelece quais as componentes territoriais (naturais ou construídas) que se pretendem salvaguardar, alterar ou introduzir numa perspectiva de estabilidade a longo prazo. Este conteúdo traduz-se nas políticas urbanísticas necessárias à sua execução." (Lobo, 1995)

zonamento e parâmetros urbanísticos, finalidade das construções, valores patrimoniais a proteger, locais para equipamentos e espaços livres.[28]

Por último, encontramos o Planeamento de Pormenor, de índole essencialmente urbanística e de salvaguarda do solo. Este tipo de Planeamento está intimamente relacionado com o aumento da geografia da percepção urbana e da paisagem conducentes à emergência do planeamento de pormenor que, complementado com a gestão urbanística, deverão permitir um efectivo desenvolvimento da qualidade de vida e ambiental.

"O Plano de Pormenor desenvolve e concretiza propostas de estrutura urbana, remetendo directamente para a concepção da forma urbana no detalhe através do seu desenho e composição, servindo de base aos projectos de execução das infra estruturas, da arquitectura dos edifícios e dos espaços exteriores urbanos" (Lobo, 1995).

Existem também Planos Urbanísticos Sectoriais (Planos Especiais) podendo ser ou não da responsabilidade do município (Planos de Salvaguarda e Recuperação de Centros Históricos, Planos de Renovação de Áreas Degradadas entre outros).

Em síntese:

Princípios do Planeamento Municipal	*Objectivos dos PMOT'S*
• Garantia do cumprimento das disposições legais e dos princípios urbanísticos • Salvaguarda e valorização do Património • Articulação com outros instrumentos de planeamento municipal e supramunicipais • Previsão das necessidades de expressão espacial das actividades e a participação das populações	• Regulação da Ocupação do solo • Apoio ao desenvolvimento económico e social • Satisfação de carências básicas das populações • Produção de inputs e outputs para planos de níveis diferentes

Fonte: Adaptado de Ruivo e Cunha

O Planeamento Estratégico, materializado na figura do Plano Estratégico de Cidade foi fortemente impulsionado através do Programa de Consolidação do Sistema Urbano Nacional (PROSIURB), aliado à desindustrialização, ao declínio demográfico das

[28] "Um perímetro urbano, porém, só se afirma e torna operativo como resultado de planos de urbanização(...)É ao nível dos PU que a delimitação de perímetros urbanos se torna mais clara. A sua definição incide sobre os espaços das categorias de uso urbano, incluindo também as áreas de expansão previstas" (Correia, 1991)

cidades centrais das metrópoles, à competição entre cidades com vista à captação de investimento e à emergência das periferias.

"A atitude prospectiva nasceu de uma revolta do espírito contra o jugo do determinismo e o jogo do acaso. Trata-se, portanto, de um combate pela antifatalidade e pelo anti – acaso. Esse combate é travado pela força de vontade. Ora, não há vontade sem objecto e o objecto da vontade é, precisamente, que se realize o desejo. O projecto que o desejo implica é o motor da acção". (Godet, 1993).

Aproximou-se a gestão do planeamento territorial com a adopção do planeamento estratégico, os municípios envolveram-se em acções de melhoria da imagem e promoção do território (Salgueiro, 1997).

O plano estratégico não se trata verdadeiramente de um plano (no sentido tradicional do termo) mas de uma metodologia de planeamento que propõe num contexto de relativa incerteza e imprevisibilidade, a gestão da mudança, explorando potencialidades e contrariando bloqueamentos. Neste caso o "plano", ou seja o documento final, constitui o quadro de referência para a acção dos diversos agentes (públicos e não públicos), que a cada momento será validado e legitimado num processo contínuo que deverá ser coordenado pelos representantes dos vários grupos de interesses.

2. A Região Metropolitana

Perante o quadro urbano traçado anteriormente, podemos considerar que estamos na actualidade perante um período "denso" marcado por um conjunto de transformações, sendo que, não podemos falar de uma ruptura total entre o moderno e o pós moderno nem de uma linear continuidade (Fernandes, 2000).

A percepção do processo de transformação urbana é fundamental, nomeadamente ao nível da adopção de novas políticas de Planeamento Urbano, que tenham como fio condutor a complementaridade e solidariedade territorial, dado que a complexidade que caracteriza a actual realidade urbana, na nossa óptica assim o exige.

De facto, fruto de um conjunto de transformações de vária índole, assiste-se actualmente a uma intensificação de fluxos urbanos que motivaram a passagem de um movimento centrípeto para um movimento centrífugo (atente-se na obra de Remy e Voyé) nas metrópoles, conduzindo a uma aproximação territorial entre os vários espaços que as constituem. Na sequência deste facto, emergem vários conceitos dos quais nos merece particular atenção o de Cidade Região ou Região Metropolitana.

Para João Ferrão, a população vive cada vez mais em metrópoles que se caracterizam por situações de pluripresença e pluripertença territorial, fruto da expansão suburbana que conduziu a uma ruptura com a coincidência *uma população/um território/uma circunscrição administrativa* logo, alteração nas formas de governabilidade (Apor, 2001).

A expansão do transporte público e privado permitiu o aumento do peso das actividades de consumo, o aparecimento de novas centralidades metropolitanas externas aos Centros Históricos e a intensificação do modo de vida que se organiza em torno de vários pólos: habitação, escola, filhos, supermercado, ginásio, shopping que apenas por coincidência se encontram no mesmo local. Estamos na presença da compressão espacio – temporal (Harvey, 1999).

Assim, assinala - se a existência de três novas realidades (Apor, 2001):

1. Realidades metropolitanas como experiência: práticas sociais e consciência metropolitana;

2. Realidades metropolitanas como domínio de intervenção das instituições: práticas institucionais e produção do sentido metropolitano – cimentar uma nova escala de identificação colectiva metropolitana

3. Realidades metropolitanas como espaço geográfico: discursos e mapas cognitivos.

Verificam-se segundo Ferrão, novas tendências que vêm afectar o modelo de Christaller (não o caducando) entre as quais destacaremos a especialização territorial, a mobilidade geográfica, o agravamento das dependências ou reforço de interdependências quando as diversas regiões urbanas (isto é, as grandes aglomerações urbanas e respectivas "hinterlands") tendem a especializar-se duplamente: em termos globais (especialização inter urbana, ou seja, face a outras aglomerações ou regiões urbanas) e ao nível interno (especialização intra – urbana, com diferenciação crescente no uso dos solos: centro financeiro e de serviços, áreas residenciais de diferentes níveis socioeconómicos, parques de ciência e tecnologia, áreas rurais "gentrificadas", centros de distribuição inter regional de retaguarda face à cidade central). Esta dupla especialização pode, no entanto, processar-se através de morfologias completamente distintas: num extremo, estruturas mono e radiocêntricas, com problemas crescentes de dependência entre espaços com diferentes usos e valorizações sociais; no extremo oposto, estruturas polinucleadas caracterizadas por um funcionamento sistémico baseado em complementaridades internas que se reforçam reciprocamente.(Apor, 2001).

No que toca aos sistemas urbanos, importa sublinhar que a criação de condições favoráveis ao estabelecimento de relações inter – urbanas horizontais, em detrimento ou complemento das relações hierárquicas de tipo vertical, abriu novas frentes de competição e cooperação inter urbana e, por essa via, novas dinâmicas.

As estratégias da cooperação "horizontal", envolvendo aglomerações urbanas de dimensão aproximada, podem levar à constituição de dois tipos de redes (Planum, 1993): redes de sinergia – cooperação entre aglomerações com perfis funcionais idênticos, geograficamente próximas ou distantes, visando beneficiar da troca de experiências e da obtenção de massas críticas suficientes e de efeitos de escala (as redes temáticas – cidades históricas, capitais, centros portuários, aglomerações balneares; redes de complementaridade: cooperação entre aglomerações com perfis complementares de especialização funcional e produtiva, próximas entre si, visando beneficiar de um efeito conjunto de externalidades de escala e de gama.

Pode dizer-se que actualmente assistimos à consolidação de sistemas urbanos, fisicamente descontínuos, internamente policêntricos e estruturados para redes de natureza reticular.

A condição periférica resulta do distanciamento ao centro e dos efeitos de polarização em termos de funções considerando que "a emergência de uma "centralidade periférica" é exactamente um marcador da passagem do modelo de cidade consolidada à metapolis geograficamente extensa e morfologicamente descontínua e diversa." (Domingues, 2002).

Todavia parece suceder um fenómeno comum que corresponde à perda de população das grandes cidades, face a cidades de menor dimensão, assistindo-se à urbanização das periferias, ao aumento dos movimentos pendulares e à concentração de riqueza e das actividades na capital económica.

Assim, a nível físico, assistimos ao crescimento do território metropolitano em direcção à periferia. Contudo verifica-se a progressiva degradação dos centros das metrópoles [29]

Por outro lado, sob uma perspectiva sócio-económica, diremos que estamos perante uma estratificação da ocupação do espaço, com o afastamento progressivo das camadas mais baixas, segregadas em bairros sociais e o estabelecimento de áreas de classes mais abastadas ("tendência de nobilitação"), enquanto que a classe média opta por aquilo a que Ascher designa por periferizaçao e homogeneização social.

É este contínuo processo de metropolização, com o aumento da complexidade territorial (crescimento progressivo de aglomerações), a emergência de novas formas de relacionamento social, a crescente mobilidade populacional e o aumento do papel das telecomunicações, que conduz, na óptica de Ascher à emergência de um novo conceito, o de *metápole*, visto como um complexo que forma uma bacia de emprego, residência e actividades, com um peso demográfico elevado de delimitação difícil de precisar.[30]

Este processo pode também ser visto como tendente a uma profunda reestruturação, uma vez que "(...) nos Estados Unidos, como em outros países, e a prazo na Área Metopolitana do Porto, o aparecimento do grande centro comercial, que rivaliza em dimensão e diversidade com o centro tradicional, enquadrou-se (...) na criação de uma

[29] Atente-se na obra de Teixeira Lopes *".A Cidade e Cultura"*, na evolução do Porto romântico dos cafés, botequins e passeios públicos até ao Porto metrópole dos shoppings, dos modems, da artificialização).

[30] "A metápole, espaço distendido, descontínuo, heterogéneo, polarizado, em recomposição; espaço de mobilidades variadas e irregulares; espaço de trajectos e de contactos face a face; espaço especializado pelas múltiplas lógicas socioeconómicas; espaço de conflitos. A metápole é, no mínimo complexa. Nenhuma autoridade global a regula, muito pouco de citadinidade a torna mais coesa e , no entanto ela "move-se". (Ascher, 1998).

vasta metrópole, multicêntrica, de baixa densidade e dominada pela suburbanidade, num mundo de vidro, gasolina e asfalto, rodeada por uma paisagem superficialmente rural de recreação e repouso que em conjunto redefine as nossas imagens do que é e não é urbano".(Fernandes, 2000)

Assim, "o "centro" da cidade tradicional desdobra-se num conjunto de "condições centrais" precipitadas pela re – localização ou pela emergência de funções portadoras de efeitos de centralidade. A cidade unipolar, o modelo de "uma cidade – um centro", vai assim evoluindo para um território urbanizado, de natureza compósita, onde velhos e novos centros se vão estabilizando (...) o centro tradicional reconfigura-se com novos usos e funções referenciais, quase sempre apoiadas no aproveitamento das mais valias do seu capital patrimonial, simbólico e cultural (...) a centralidade periférica passa a ser, assim, uma nova rótula da retícula urbana" (Domingues, 2002).

Neste quadro, o comércio pode desempenhar um papel importante visto que "o novo centro comercial e, nele, o hipermercado, podem ser vistos como símbolos de uma nova cidade, exercendo uma função religiosa (já que alguns aí procuram, pelo consumo, o lenitivo para as suas angústias e ansiedades) e uma função lúdica (onde muitos se passeiam e se mostram) reconstruindo uma cidade promíscua de tempos pré – industriais, desfeita pela fragmentação da cidade que resultou da especialização dos seus espaços e da normalização das suas formas (e, talvez também, da forma de a vivermos)." (Fernandes, 1993)

É neste contexto de profundas mutações urbanas que o conceito de Cidade Região ganha força como um novo espaço geográfico, comprimido por factores como a velocidade, a conectividade e a acessibilidade. É esta a matriz da Cidade Relacional correspondente a uma condição urbana emergente, ao mesmo tempo diferente e articulada com a cidade consolidada, embora completamente "desregulada" e dependente de dinâmicas espontâneas e erráticas que a construíram como facto irreversível mas reorientável (Portas, 2002).

Face ao ciclo de urbanização, vivemos hoje uma fase de reurbanização correspondendo a uma nova cultura do centro, da cidade consolidada, embora tal leitura pressuponha uma lacuna, que é o de nunca se dizer o que se faz entretanto à outra cidade, a não consolidada.

O novo modelo de cidade que se constrói coloca em causa a eficiência de soluções de regulação e governância centralista, estatizante e geograficamente rígida das realidades metropolitanas, realizada a partir de uma organização espacial de tipo centro – periferia,

típica da cidade moderna extensivamente suburbanizada. A este propósito, Ribeiro Teles refere a condição pós moderna das regiões metropolitanas: "descentralização da acção pública e mais abertura à sociedade civil", já que "à ideia de cidade limitada, compacta e homogénea, isolada no espaço rural, são hoje contrapostas ideias como as de "cidade difusa" e "cidade emergente (Soares, 2002).

De facto, a constatação de que o modelo da cidade tradicional compacta já não corresponde à realidade urbana fragmentada, diversificada e descontínua das cidades actuais, sobretudo nas áreas metropolitanas e dos sistemas de cidades que organizam territórios polinucleados, obriga necessariamente a repensar o conceito das cidades da "nova modernidade", bem como as políticas que garantam uma nova governabilidade do território e os critérios que contribuam para a construção de novas urbanidades. Assim, para suprimir os efeitos negativos da dispersão e dos subúrbios urge uma planificação e qualificação das periferias e o consequente reconhecimento destas como entidades territoriais específicas e diferenciadas da cidade tradicional.

Em face deste cenário dual, urge encarar o urbano de uma forma integrada, numa perspectiva de diversidade e maior equilíbrio entre aquilo a que Nuno Portas apelidou de "patinho feio" (as periferias) e o "cisne" (as áreas centrais) dado que, se os centros das cidades têm problemas de requalificação e revitalização das actividades, as periferias têm problemas de reurbanização e enquadramento ambiental, porque é onde se encontram os maiores défices de urbanização básica.

3. A Área Metropolitana do Porto

Portugal possui um modelo territorial caracterizado por um aprofundamento da assimetria interior/litoral, com excepção de alguns núcleos com uma tendência de concentração de população e actividades, sendo que no caso da Região Norte, a macrocefalia da Área Metropolitana do Porto é por demais evidente.

Com efeito, é indubitável a tendência para a concentração na Área Metropolitana do Porto, realidade aliás evidenciada no seu comportamento demográfico ao nível da Região Norte, apresentando uma taxa de crescimento de cerca de 8% para o período de 1991/2001, destacando-se claramente das outras NUT's que constituem a Região representando em termos de população residente, um peso percentual em 2001 de cerca de 34%.

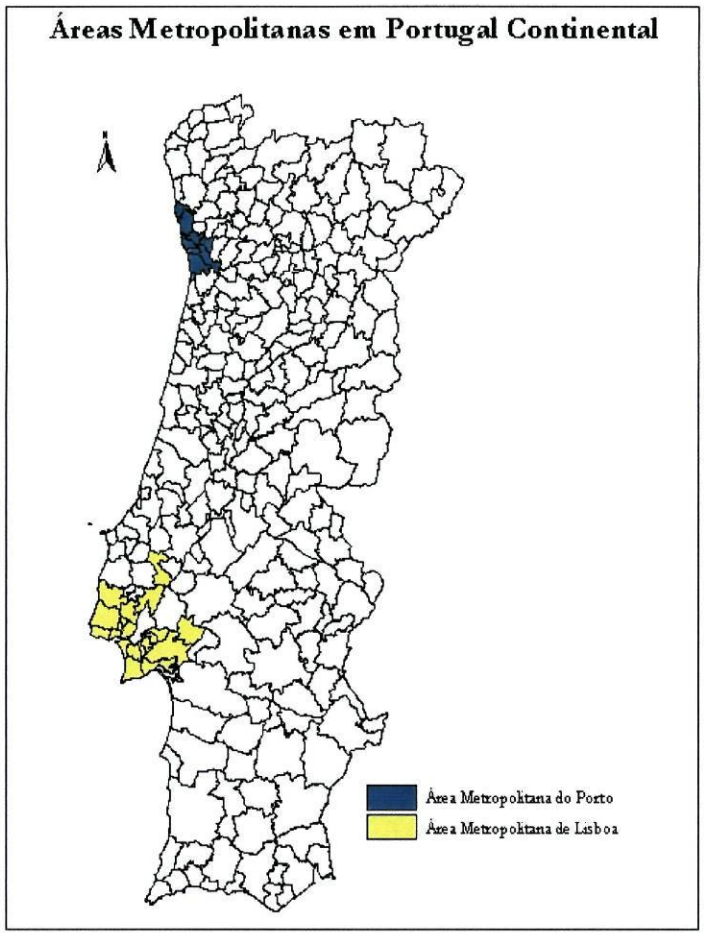


Figura 9 - Áreas Metropolitanas em Portugal Continental

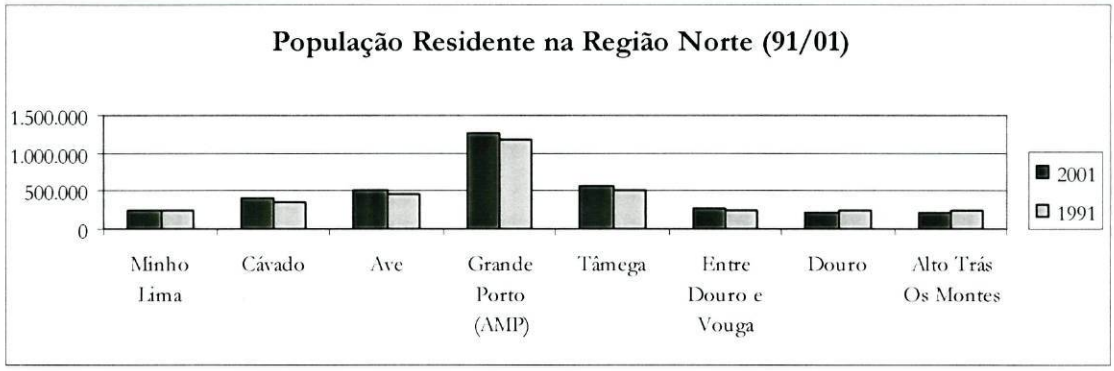


Figura 10 - População Residente na Região Norte (91/01)

A institucionalização de Áreas Metropolitanas (Lei n.º 44/91) pretendia dar solução a problemas estruturais que afectam o conjunto de municípios constituintes destas complexas áreas urbanas.

Assim, foi institucionalizada a Área Metropolitana do Porto com uma estrutura, constituída por três órgãos: a Assembleia Metropolitana, órgão deliberativo constituído por 27 membros eleitos pelas assembleias municipais dos municípios que integram a AMP, a Junta Metropolitana, órgão executivo, sendo o Conselho Metropolitano o órgão consultivo, composto pelo presidente da CCRDN e pelos membros da Junta Metropolitana e representantes dos serviços e organismos públicos com interferência na acção da AMP.

Às áreas metropolitanas foram então concedidas as seguintes atribuições:

- Articulação dos investimentos municipais de âmbito supra municipal;
- Articulação de serviços de âmbito supra municipal em vários sectores como os transportes colectivos urbanos e suburbanos e vias de comunicação de âmbito metropolitano;
- Articulação da actividade dos municípios e Estado nos domínios das infra estruturas de saneamento básico, de abastecimento público, de protecção do ambiente e recursos naturais, dos espaços verdes e da protecção civil;
- Elaboração dos planos de ordenamento do território no âmbito municipal ou metropolitano, bem como a sua execução;
- Dar parecer sobre os investimentos da administração central das respectivas áreas, bem como os que tenham comparticipação comunitária;
- Organização de serviços técnicos próprios;

- Outras atribuições que sejam transferidas da administração central ou delegadas pelos municípios nas respectivas áreas metropolitanas.

Entretanto, no que concerne a esta organização registe-se a recente alteração em termos de legislação com a aprovação da Lei n.º 10/2003 que estabelece um novo regime de criação e de atribuições e competências das áreas metropolitanas e o funcionamento dos seus órgãos e respectivas competências, definindo dois grandes tipos de Áreas Metropolitanas: as Grandes Áreas Metropolitanas (GAM) e as Comunidades Urbanas (ComUrb).

Segundo esta Lei, as Áreas Metropolitanas devem ser constituídas por municípios com um nexo de continuidade territorial, sendo que no caso das GAM compreendem obrigatoriamente um mínimo de nove municípios com pelo menos 350.000 habitantes, tendo-lhes ido atribuído os seguintes objectivos:

1. Articulação dos investimentos municipais de interesse supra municipal;
2. Coordenação de actuações entre os municípios e os serviços da administração central, em várias áreas (saneamento básico, saúde, transportes).

A Área Metropolitana do Porto é marcada na década de cinquenta pela abertura de novas vias de comunicação que possibilitam/optimizam a ligação ao Norte e à Região de Lisboa, registando-se então a consolidação da dominância do Porto de Leixões (cuja abertura se verificou nos anos 30) e a consequente infra estruturação do território, que conduziu a uma urbanização na frente ocidental nomeadamente em Matosinhos e Vila Nova de Gaia com o lançamento das Vias Norte e Rápida, de ligação ao Norte, a constituição da zona industrial de Ramalde e a construção da Ponte Arrábida de Edgar Cardoso (1963).

"As duas características globais mais importantes do processo urbano na AMP entre os anos 50 e os anos oitenta foram, por um lado, o crescimento e, por outro, a descentralização." (Cardoso, 1996).

Observou-se também uma forte acção política urbana, nomeadamente com o "Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto"[31] (1956). Este Plano que dizia única e exclusivamente respeito à Cidade do Porto foi um importante meio de alojamento da população industrial que vivia em "ilhas", dado que previa o fornecimento de

[31] "(...)o Plano de Melhoramentos teve uma enorme importância em termos urbanos. Por um lado, permitiu a libertação de áreas centrais onde anteriormente estavam as ilhas. Por outro, constituiu o mais importante veículo de ocupação contemporânea da periferia do concelho do Porto." (Cardoso, 1996)

habitações a baixos custos, o que veio a significar a transformação da Câmara Municipal do Porto no maior senhorio de todo o país.

O Plano de Melhoramentos conduziu também à criação das primeiras instituições planeadoras da cidade como é o caso do Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal do Porto, tendo este departamento tido uma acção importante na política urbana do município, destacando-se a elaboração e revisão do Plano Regulador que deu origem ao Plano de Auzelle de 1962.

Por sua vez, na década de 80, observa-se uma nova fase de infra estruturas, onde se destaca a construção da Ponte do Freixo, com o fecho da Via de Cintura Interna, sendo assim "(...) duas pontes rodoviárias, nos anos 60 e nos anos 90, a marcar emblematicamente o início e o fim deste período da história urbana da AMP." (Cardoso, 1996)

Em termos de integração territorial podemos considerar que a AMP relaciona-se com um Noroeste industrializado através de vias estruturantes como são o IC1 – Porto – Viana do Castelo e o IP 1 A3 Porto/Braga/Valença, sendo que com o interior essa ligação é assegurada pelo IP 4, daí que possamos concluir que a AMP em termos de integração territorial caracteriza-se por uma dupla posição – atlanticidade e continentalidade.

A AMP envolve um conjunto de nove municípios: Porto, Gondomar, Vila do Conde, Espinho, Vila Nova de Gaia, Matosinhos, Maia, Póvoa de Varzim e Valongo. Tendo como base o estudo elaborado pelo INE sobre "Movimentos Pendulares e Modos de Transporte na Área Metropolitana do Porto", podemos considerar que no que diz respeito à análise da empregabilidade/mobilidade da AMP, apesar do Porto continuar com a maior densidade de empregados residentes, outros concelhos que a constituem revelam já uma crescente importância ao nível da empregabilidade/mobilidade, dado que, se o Porto corresponde ao concelho com maior densidade de empregados ou estudantes residentes, destaca-se também o concelho de Matosinhos, e os restantes concelhos do Grande Porto, que "configuram situações intermédias, sendo que os concelhos da Póvoa do Varzim e Vila do Conde apresentam as menores densidades.[32]

[32] Refira-se que o universo de análise do Estudo realizado pelo INE corresponde ao "conjunto de inidividuos com 15 ou mais anos residentes presentes en cada concelho da AMP, activos empregados ou estudantes, nos momentos censitários de 1991 e 2001, e que exercem a sua actividade em território nacional

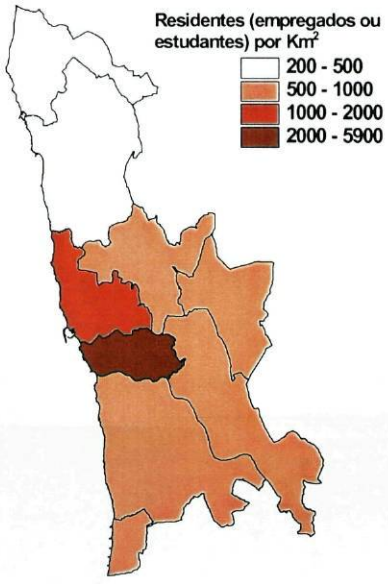


Figura 11 – Espaços de Residência de Empregados ou Estudantes[33]

Por sua vez, em termos de locais de trabalho ou estudo os Concelhos do Porto e Matosinhos são os que revelam uma maior concentração de empregados ou estudantes, observando-se por sua vez concentrações ténues em Gondomar e Valongo como Concelhos de situações intermédias, o que significa que ainda não conseguem ser concelhos polarizadores em termos de empregabilidade, registando-se a Maia, Vila Nova de Gaia e Espinho como situações intermédias.

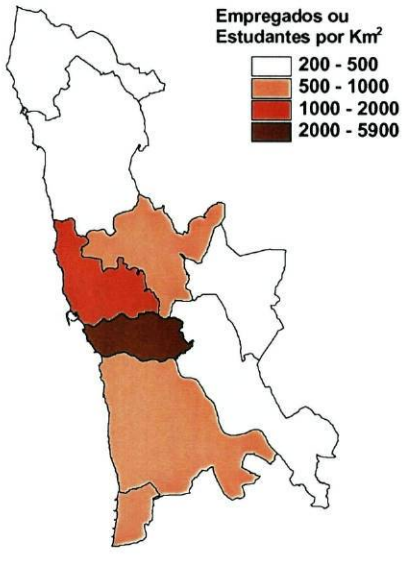


Figura 12 - Locais de Trabalho ou Estudo na Área Metropolitana do Porto[34]

[33] Retirado do Estudo sobre "Movimentos Pendulares e Modos de Transporte na Área Metropolitana do Porto, 2003

No que diz respeito ao índice de polarização, apenas no Concelho do Porto a densidade populacional diurna é superior à nocturna, sendo que no Concelho da Maia a densidade diurna também é apenas ligeiramente inferior à nocturna. Ao invés, Gondomar e Valongo correspondem aos Concelhos com uma diminuição mais acentuada da densidade populacional no período diurno.

Relativamente à mobilidade intra concelhia, destacam-se Concelhos como o Porto, sendo mínima nos Concelhos como Gondomar, Valongo e Maia, salientando-se ao invés, Concelhos como a Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Gaia e Espinho.

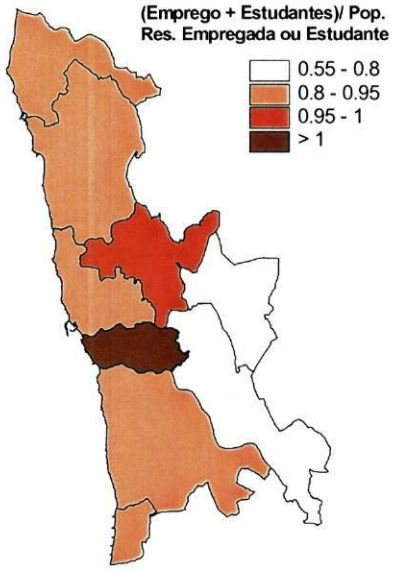


Figura 13 – Índice de Polarização na Área Metropolitana do Porto[35]

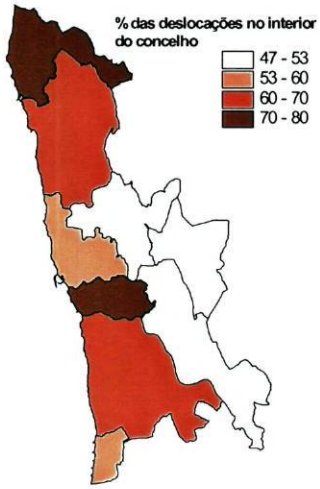


Figura 14 – Movimentos Intraconcelhios na Área Metropolitana do Porto[36]

[34] Ibidem
[35] Ibidem
[36] Ibidem

No que concerne à mobilidade inter concelhia, observa-se a existência de um centro polarizador deste tipo de movimentos – o Concelho do Porto.

É perfeitamente visível que os Concelhos de Espinho, Vila do Conde e Póvoa do Varzim demonstram uma certa autonomia face a este centro polarizador.

"Nas áreas metropolitanas, o aumento das acessibilidades, designadamente por novas vias circulares metropolitanas e de novas ligações, designadamente por novas vias circulares metropolitanas e de novas ligações ao exterior, induz a multiplicação e distribuição de pólos de emprego e de actividades com novas centralidades, sobretudo das instalações mais exigentes em termos de espaço (armazenagem e distribuição, por exemplo), bem como a criação ou expansão de zonas habitacionais." (Pardal e Correia, 2000)

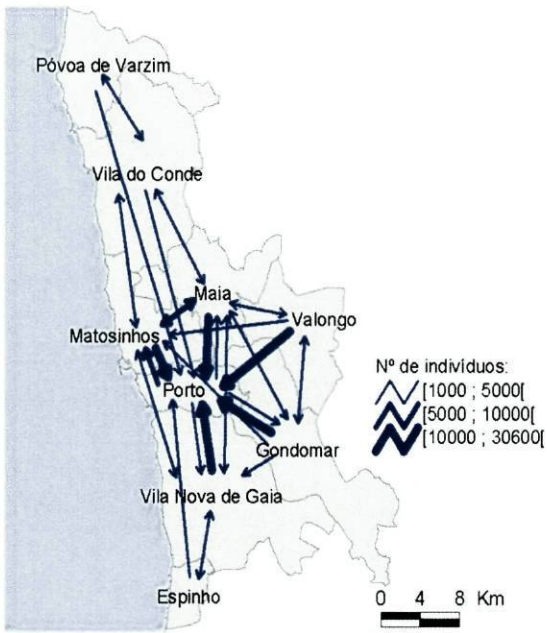


Figura 15 - Movimentos inter concelhios na Área Metropolitana do Porto[37]

Assim, diremos que se regista um maior relacionamento entre os concelhos limítrofes, isto é, Porto, Gondomar, Valongo, Vila Nova de Gaia, Matosinhos e Maia, naquilo a que muitos designam por "Grande Porto", daí a nossa particular atenção na análise deste conjunto geográfico.

[37] Ibidem.

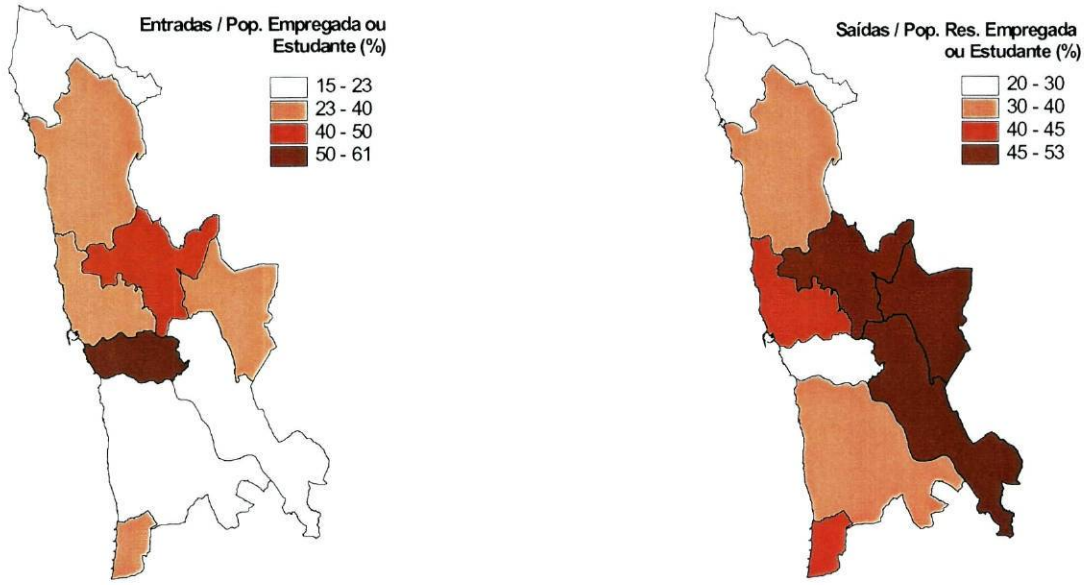


Figura 16 – Taxas de Atracção e Repulsão na Área Metropolitana do Porto[38]

As dinâmicas territoriais apontam para uma Área Metropolitana caracterizada por uma estrutura policêntrica, sendo que as relações que se estabelecem entre a Cidade Central (histórica) e as Cidades que comprovam o policentrismo, têm que ser reequacionadas sob o ponto vista político e institucional.

Esta Cidade Aglomeração, não é coincidente com os nove municípios que a constituem, mas sim com a Cidade Central do Porto, Matosinhos, Maia, Vila Nova de Gaia, Valongo e Gondomar observando-se um mosaico de "realidades urbanas" diversificadas desde áreas periféricas e suburbanizadas, áreas centrais ou novas centralidades.

O "Grande Porto" (não confundir com a NUT III – Grande Porto), constitui-se então por seis municípios, com uma população em 2001 de 1.089118 habitantes, onde se verifica uma inequívoca perda do poder centralizador da Cidade do Porto.

Assim, de acordo com os últimos Censos de 2001, a Cidade do Porto que até então detinha a primazia demográfica nesta Cidade Aglomeração, perde esse estatuto para Vila Nova de Gaia, dado que, o Porto regista uma quebra demográfica de 302.472 habitantes para 263.131, correspondendo portanto a uma taxa de variação populacional negativa entre 1991 e 2001 de 13%. Por sua vez, os restantes concelhos do "Grande

[38] Ibidem.

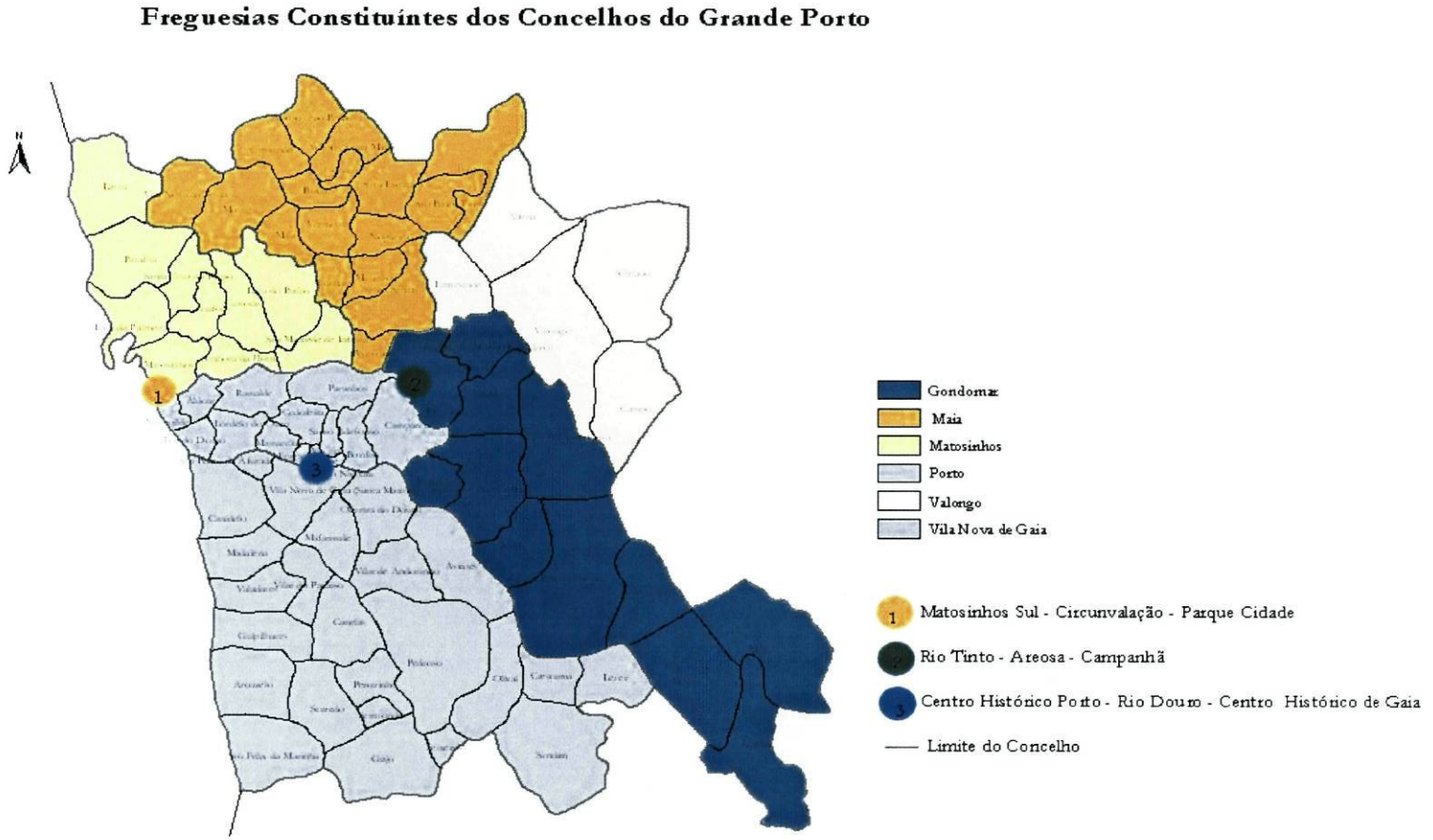


Figura 17 – Freguesias que integram os Concelhos do Grande Porto

Porto" registam taxas de variação populacional positivas, destacando-se em particular os Concelhos de Vila Nova de Gaia e da Maia com taxas de crescimento populacional de 16,2% e 28,9% respectivamente.

Neste território destacam-se as freguesias mais periféricas do Concelho do Porto como Ramalde, Campanhã, Paranhos ou Bonfim, ou as freguesias limítrofes da fronteira administrativa do Porto como são os casos de Rio Tinto, Santa Marinha, Mafamude, Matosinhos, Senhora da Hora, Ermesinde, o que é bem revelador do progressivo afastamento da população metropolitana da cidade central da Cidade Aglomeração.

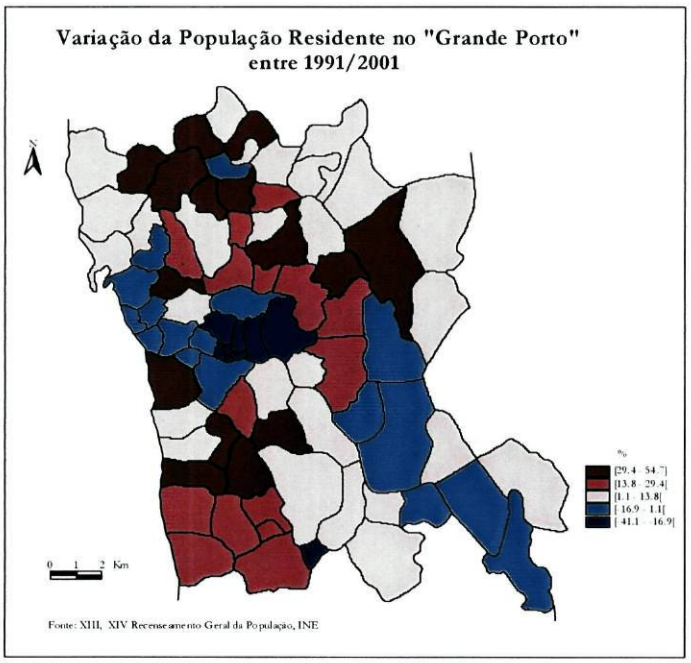
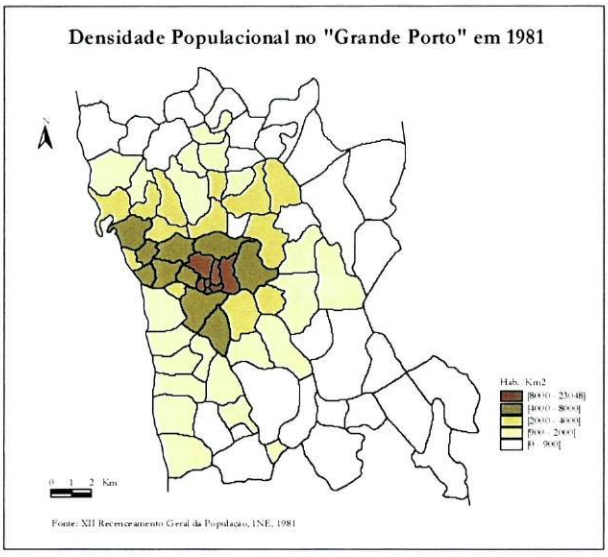
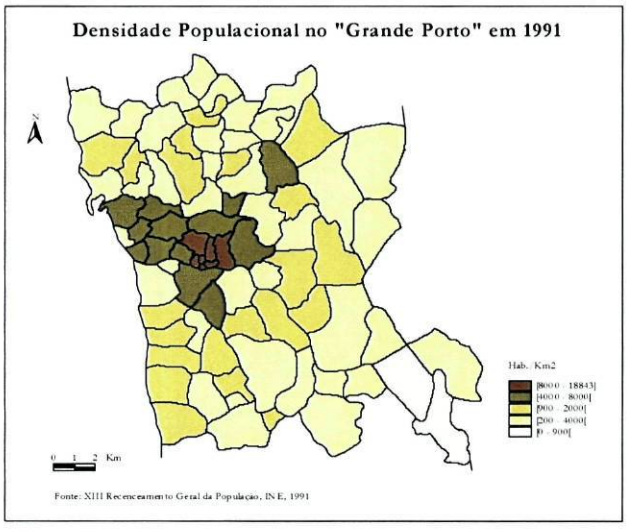


Figura 18 – Variação da População Residente no Grande Porto

Os esvaziamentos das freguesias da área central da cidade do Porto são evidentes. Em 1981 os efectivos demográficos das freguesias históricas (Miragaia, Santo Ildefonso, São Nicolau, Sé e Vitória) cifravam - se em cerca de 27. 961 habitantes, ou seja uma quebra de 27,2%.





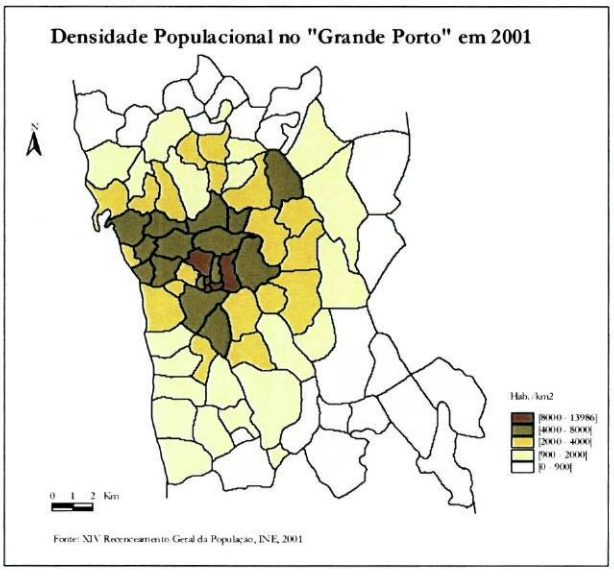


Figura 19 – Densidade Populacional no Grande Porto (81/91/01)

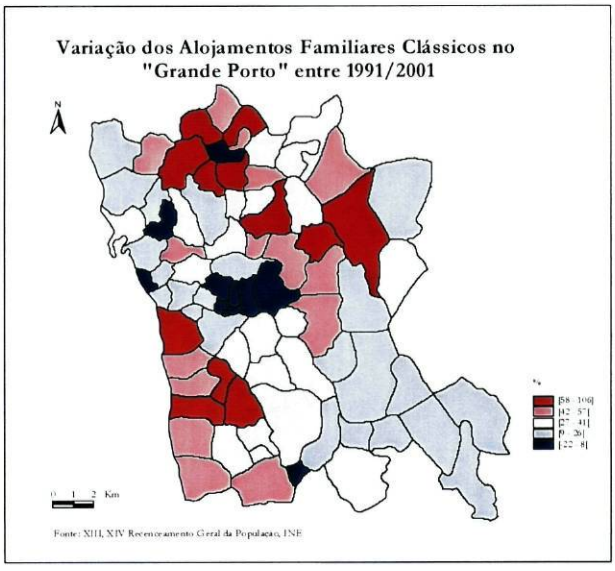


Figura 20 – Variação dos Alojamentos Familiares Clássicos no Grande Porto

Relativamente aos Alojamentos Familiares Clássicos, a situação é semelhante à descrita anteriormente (decréscimos generalizados nas freguesias do Porto e crescimento exponencial registado em freguesias como Canidelo, Águas Santas ou Ermesinde).

Ao nível dos Alojamentos Vagos, é de realçar que as freguesias históricas do Porto registam uma evolução positiva ao nível deste indicador, o que é sintomático. Para além destas, as áreas de maior concentração disseminam-se pelas áreas mais periféricas, nomeadamente S. Félix da Marinha, Valadares, Leça da Palmeira, Perafita (freguesias associadas a uma imagem de lazer, de segunda residência). Curiosamente, as freguesias periféricas situadas à fronteira administrativa do Porto registam também elevados valores, o que vem demonstrar a progressiva "desconcentração e esvaziamento" que o Concelho do Porto vem registando nas últimas décadas.

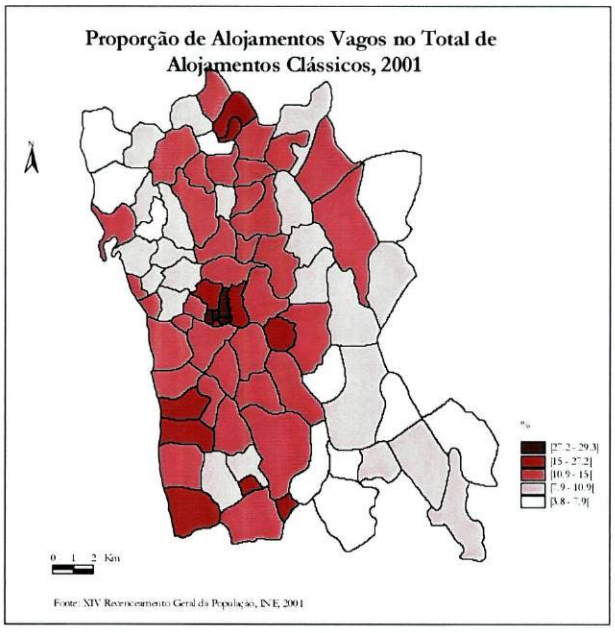


Figura 21 – Proporção de Alojamentos Vagos no Total de Alojamentos Clássicos

Em relação ao número de edifícios (mapas em anexo), em 1919 fundamentalmente era o Concelho do Porto que dominava, com particular relevância para as freguesias de Campanhã, Cedofeita e Bonfim. No seu exterior, destacavam-se fundamentalmente Santa Marinha, Matosinhos e Rio Tinto. Para o período entre 1919 a 1945 observa-se um maior dinamismo na construção de habitação, assumindo já particular destaque a freguesia de Paranhos e entre 1946 e 1970 Rio Tinto e Mafamude. No período 1971-1990, surgem núcleos exteriores à cidade do Porto com uma relevância que é de assinalar, como são os casos de Rio Tinto, Gondomar (São Cosme) e Ermesinde, numa tendência que se mantém até aos dias de hoje, isto é, na fachada oriental do "Grande Porto", há um intenso dinamismo habitacional, que se vai alastrando em freguesias cada vez mais periféricas face à Cidade do Porto, como Alfena, Pedroso, Águas Santas, favorecidas nomeadamente pela Cintura Regional Interna do Porto (vulgo Via de Cintura Interna), o primeiro lanço da Cintura Regional Externa do Porto (CREP, vulgo IC 24) e as Auto Estradas de ligação a Braga (A3) e Vila Real (A4).

Este facto é reforçado pela dinâmica construtiva na Área Metropolitana no Porto, observando-se uma massiva dinâmica em termos de licenciamentos de construções novas em todos os Concelhos, excepção feita ao Concelho do Porto, dado que, observa-se uma certa dinâmica ao nível de outros licenciamentos (ampliações e restauros) o que é revelador de uma nova fase de urbanização.

Quadro 1. Dinâmica Construtiva na AMP entre 1995/2001

	construções novas 95 a 01	ampliações 95 a 01	Transformações 95 a 01	Restauros 95 a 01	Total
Grande Porto	**18945**	**1225**	**163**	**614**	**20947**
Espinho	322	14	3	7	**346**
Gondomar	3389	123	27	49	**3588**
Maia	2768	67	20	57	**2912**
Matosinhos	2305	73	1	15	**2394**
Porto	803	259	56	225	**1343**
Póvoa de Varzim	1523	56	3	47	**1629**
Valongo	1972	143	42	36	**2193**
Vila Nova de Gaia	4056	148	9	41	**4254**
Vila do Conde	1807	342	2	137	**2288**

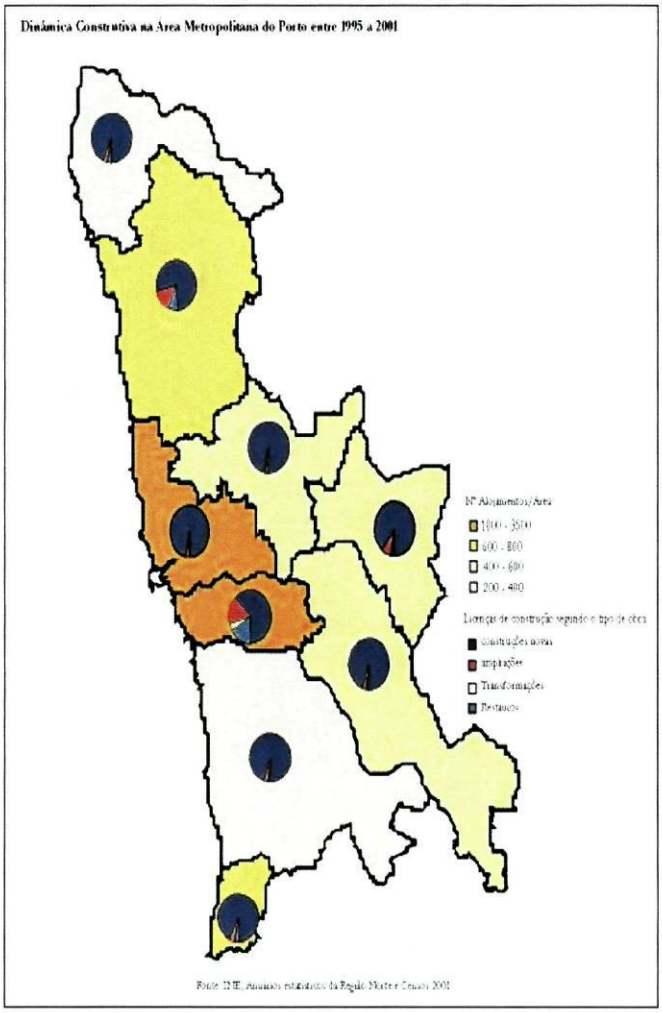


Figura 22 – Dinâmica Construtiva na AMP entre 1995/2001

Neste quadro de dinâmica territorial, conducente a "patologias urbanas" como o congestionamento de vias e de transportes públicos, a degradação do parque habitacional construído nas áreas centrais e, aquando da sua renovação os "complexos" custos fundiários, o agravamento das poluições, da exclusão social, "enfim, os grandes

males, em grandes dimensões, que urge atacar (...) contudo, o que até agora se tem visto .... é um somatório de resoluções e de actividades decorrentes, na dependência dos orçamentos e do poder dos presidentes de cada uma das suas Autarquias, mas não uma politica concertada e integrada conducente a uma verdadeira evolução para uma melhor qualidade de vida que é, em última análise, o desejo das populações e o objectivo fundamental dos seus autarcas".(CES, 1997).

A desconcentração de habitantes e actividades faz-se a par do aparecimento de novas centralidades e fragmentações socio – espaciais. Daí que possamos concluir que "aos aspectos desfavoráveis da cidade histórica, acresce a consideração pela atractividade da periferia, na compreensão de um acentuado processo de suburbanização (Fernandes, 2000).

Assim, encontramos um espaço de interacções complexas e diversificadas, no qual emergem diferentes pólos de atractividade desde o emprego, comércio e lazer. Rio Fernandes enumera a título de exemplo os casos de Gaia, que deixou de ser a cidade armazém do Vinho do Porto face à importância do Caminho-de-ferro e das pontes na estruturação urbanística, o de Matosinhos que abandonou a sua imagem fabril e a sua relação ao porto comercial e de pesca, a Maia, cuja imagem rural tem vindo a ser progressivamente substituída por uma condição urbana através do aproveitamento da melhoria das condições de acessibilidade para criação e consolidação de uma cidade moderna, e Ermesinde e Rio Tinto, desejosos de emancipação face à sua qualificação (tecido económico e equipamentos públicos).

Refere ainda a necessidade de reforçar a mobilidade numa lógica metropolitana e não na direcção cidade – centro, dado que, os percursos são cada vez mais multidireccionais e menos radioconcêntricos, pelo que o desafio da mobilidade atinge um carácter supra municipal. Do diagnóstico à proposta, refere que "As capacidades da Área Metropolitana do Porto são limitadas, pelo que não se pode corporizar a evidente necessidade de coordenação de acções de âmbito supra municipal. Como entidade administrativa de eleição indirecta e com uma identidade e legitimação bem mais próximas de uma associação de municípios que de um órgão de poder, constitui um importante espaço de encontro e de debate na busca de soluções para problemas estruturantes, supra ou multimunicipais, mas não tem qualquer capacidade, orçamental designadamente, para fazer face a intervenções supramunicipais com um mínimo de expressão. Em consequência, e face a um jogo político que depende do voto dos eleitores em cada município e dos favores do Estado Central para os grandes

investimentos é perfeitamente compreensível que na junta e assembleia metropolitanas se expressem sobretudo as tensões existentes entre municípios e raramente se discuta ou actue em torno de objectivos (por consensualizar) e de um (inexistente) projecto metropolitano." (Fernandes, 2000)

Daí a necessidade de um Plano Estratégico, um projecto discutido, apreendido e posto em prática, com a flexibilidade que os tempos exigem e a adesão de um amplo grupo de parceiros, mas também com a legitimidade política que, eventualmente só as eleições directas podem conferir a quem o pretenda concretizar – acções concertadas de apoio à cidade histórica e valorização da cidade periférica.

Neste contexto, emerge a importância da escala intermunicipal para o Planeamento dos territórios de urbanos, na medida em que a operacionalidade das estratégias envolverá necessariamente a participação e a colaboração activa de vários municípios, sendo que a crescente fragmentação funcional e locativa destes espaços de urbanização desconcentrada é acompanhada pela multiplicação de agentes e de instituições (públicos e privados) e pela crescente sobreposição de competências territoriais e sectoriais, tornando conflituosas as "arenas" de decisão e dificultando a formulação de objectivos de regulação espacial e de desenvolvimento.[39]

Este facto comprova-se no próprio sítio da AMP quando se diz que "...as realidades AMP – institucionalização de uma prática política de cooperação – concertação e AMP – espaço de dinâmicas territoriais e sócio – económicas em consolidação apresentam diferentes graus de maturação, em que a segunda precede claramente a primeira, colocando a esta um permanente desafio de inovação e criatividade político – institucionais."[40]

Assim, estamos de acordo com Cardoso quando este considera ser necessário colocar em marcha um "Planeamento Metropolitano como um processo politico – administrativo e técnico cujo objectivo é a orientação global e perspectivada dos

[39] "Mas se há razões para tomar o conjunto dos nove concelhos em conjunto, também as há para os não confundir, isto é, para valorizar as suas identidades e características próprias. Primeiro, porque um todo uniforme ou uniformizado é sempre menos rico, do que um conjunto variado que retira dessa variedade razões da sua própria força." (Cardoso, 1996)

[40] "Com o aumento da dimensão e da complexidade funcional a cidade tornou-se portanto metrópole e o espaço urbano foi-se especializando o que deu como resultado a formação de áreas relativamente homogéneas, quer em termos de ocupação funcional, quer pelo nível social dos habitantes (....) nas últimas décadas assistimos de novo a profundas alterações que conduzem ao aumento das fragmentações do tecido social bem como da organização espacial...a fragmentação espacial respeita aos processos que fazem explodir os territórios e constroem a metrópole policêntrica." (Salgueiro, 1997)."

processos de tomada de decisão concreta num território complexo dotado de fortes interdependências, devendo para isso ter as seguintes características:

1. Perspectiva estratégica: debruçar-se sobre as questões de âmbito geral que têm grande possibilidade de influenciar o comportamento dos agentes transformadores do solo e/ou utilizadores da infra estrutura territorial e/ou de que depende o futuro da área no seu conjunto.
2. Método: interesse pela configuração física, pelas razões de natureza territorial, mas também pelos processos socio – económicos indissociáveis das condicionantes espaciais. À oposição entre o planeamento nacional de dominante física, esquecendo os processos económicos, o planeamento metropolitano deve responder com a procura de uma síntese dos vários tipos de condicionantes e determinações, o que exige ao nível técnico, pluridisciplinariedade e, ao nível político, diálogo, concentração e coordenação;
3. Quadro temporal: o médio para longo prazo (8 a 10 anos) que permita o exercício da perspectiva integradora, mas não perca a operacionalidade em resultado da imprevisibilidade do futuro. (Cardoso, 1996).

4. Estudos de Caso de Contiguidade Urbana

Como estudos de caso de territórios de contiguidade urbana, em situação de fronteira administrativa na Cidade do Porto temos, na fronteira a Norte (balizada pela Estrada da Circunvalação) duas realidades cujas características urbanas são distintas, isto é, a área localizada no extremo sul do Concelho de Matosinhos, que mediante um amplo processo de renovação urbana tende a emergir na Área Metropolitana como uma nova centralidade, enquanto que a Sul encontramos um espaço destinado ao lazer de toda a população metropolitana – o Parque da Cidade.

Como segundo caso, propomo-nos analisar uma "porção de tecido urbano" da parte oriental da área metropolitana, na fronteira administrativa entre as freguesias de Campanhã (Porto) e Rio Tinto (Gondomar) onde se registam algumas assimetrias urbanas e sociais (novamente balizada pela Estrada da Circunvalação).

Por fim, o terceiro estudo de caso, tendo como base de referência a fronteira física a Sul, o Douro, cujas margens separam os concelhos do Porto e Vila Nova de Gaia, tendo seleccionado os centros históricos do Porto e de Gaia numa perspectiva de centralidade histórica.

A fronteira

"Imagino-a como a mais longa, curvilínea e heterogénea avenida de toda a Europa. Dividida longitudinalmente por uma correnteza de árvores, a Estrada da Circunvalação serpenteia, fiel ou tonta, pela periferia da cidade. Não se imaginando onde acaba ou onde começa.

Não se sabe se é avenida, estrada bucólica, auto – estrada urbana ou imagem do terceiro mundo. Está sempre a mudar. Mas ao percorrê – la sabemos que um dos lados é sempre o Porto. E podemos sentir que decalcamos criteriosamente o limite histórico da cidade.

Como património histórico, este limite não deveras físico é uma espécie de (sub) consciência urbana de limite que se referencia mais ao desejo de serenidade do que à inquietação. Por isso, é inesperada a facilidade com que se transfigura." (Mealha, 2003)

Em virtude de dois dos territórios de contiguidade urbana por nós seleccionado serem separados administrativamente pela Estrada da Circunvalação (Matosinhos Sul/Parque

da Cidade e Rio Tinto/Campanhã), consideramos pertinente dedicar a esta vetusta Estrada Nacional, uma sintética resenha histórica.

A Estrada da Circunvalação estende-se desde o extremo Ocidental da cidade do Porto, quase até ao seu extremo Oriental, penetrando depois para Sul em Campanhã, estabelecendo fronteiras com os Concelhos de Gondomar, Maia e Matosinhos.

Esta via sempre funcionou como um anel à cidade, sendo caracterizada por sinais de ruralidade, actividades industriais em dificuldade de permanência, carência de infra estruturas e equipamentos para uso comum, habitação degradada, débil estrutura e qualidade do espaço público existente. Assim, temos uma imagem urbana com um evidente "défice de urbanidade" e fragmentada.

A sua delineação encontra-se intimamente relacionada com a expansão da máquina tributária alfandegária que, no período compreendido entre 1820 e 1836, expandiu-se das simples barreiras que limitavam a área ribeirinha e interior, para a fiscalização de produtos que entravam na Cidade, desde o Esteiro de Campanhã até ao Castelo do Queijo.

Nos primeiros tempos da nacionalidade, "a cobrança da portagem, fazia-se nos lugares da venda, ou, com mais regularidade, nas portas do burgo (de Vandoma, de S. Sebastião, de Sant'Ana e da Verdade, únicas portas então existentes na muralha sueva)." (Marçal, 1971)

Entretanto, a Cerca Fernandina manifesta-se claramente insuficiente face à dinâmica urbana da cidade (1821), registando-se nesta altura, apenas para cobrança do imposto real de água, quatro barreiras exteriores ao perímetro muralhado – Alto da Calçada em Vila Nova de Gaia, o Senhor do Bonfim, o Sítio da Aguardente e da Prelada, sendo que quinze anos depois o governo decreta nova linha de barreiras com vista ao cerco da cidade (38 postos fiscais – 13 em Gaia e 25 no Porto).

Em 1887, perante o contrabando instalado na urbe, procede - se ao estabelecimento de outra linha de demarcação, numa vala continua, que envolve amplamente e com segurança todo o perímetro da cidade, mediante um contrato estabelecido entre a Câmara Municipal do Porto e o Estado ficando a primeira de exercer o supracitado imposto na Estrada da Circunvalação. É desta forma que se assiste à construção de duas vias – interior e exterior separadas por um fosso ou vala de dois a três metros de fundo que impedia a entrada clandestina de mercadorias sujeitas a imposto. Da estrada interior para a exterior, com espaços de 150 metros, foram estabelecidos pontos de passagem guarnecidos para alguma eventualidade (vigiavam-se uns os outros). (Marçal, 1971).

Assim, em 1896, com vista à cobrança do imposto real de água (transferido para os postos supracitados), foram estabelecidas as seguintes barreiras municipais: Esteiro, Freixo, Campanha, S. Roque, Rebordões, Areosa, Azenha, Amial, Monte dos Burgos, Senhora da Hora, Pereiró, Vilarinha e Castelo do Queijo (no que se refere à Circunvalação), sendo que na marginal temos a Cantareira, Ouro, Massarelos, Banhos, Ribeira, Ponte Inferior, Guindais e Pinheiro. Estas barreiras, bem como outras fixadas fora da Circunvalação perfaziam um total de 38 postos.

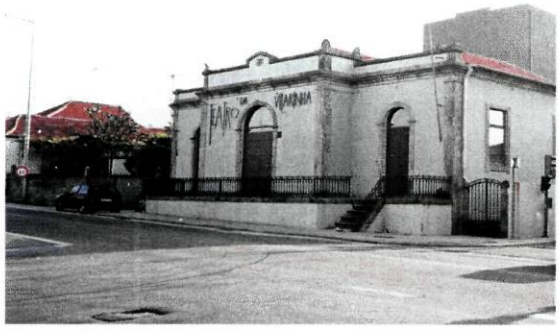


Figura 23 – O antigo posto tributário da Vilarinha reconvertido em teatro

Deve-se a esta expansão alfandegária o nascimento da Estrada da Circunvalação cuja deliberação de construção data de 1887, sendo o projecto aprovado em 1889 tendo "esta magnífica e ampla rodovia (...) ficado concluída em 1897" (Marçal, 1971)

A evolução das finanças nacionais motivou o encerrar das barreiras alfandegárias, o que possibilitou à Câmara Municipal que a 2 de Dezembro de 1945 entregasse à Junta Autónoma das Estradas a tutela da Circunvalação, passando a mesma a figurar nas representações cartográficas alusivas à rede rodoviária como Estrada Nacional nº 12.

"De fronteira ancestral de uma cidade que não permitia a "fidalgo, nem poderoso nem abade bento, o poisar nela mais de três dias", transformou-se sem embaraço em pista de fórmula 1, em pleno velocismo doméstico dos anos 50; as suas curvas e rectas caprichosas coincidindo com o ludismo automobilístico de ponta. E, ainda hoje, portuenses a percorrem com indisfarçável entusiasmo, renovado entretanto por novos viadutos já sem encanto futurista. Via Norte, curva da morte, Hospital de S. João, Senhora da Hora, Areosa, Rio Tinto, praia de Matosinhos, Freixo em nove minutos(...)" (Mealha, 2003)

No que concerne à fronteira mental, apesar das autoridades dos concelhos limítrofes "proclamarem a sua independência" face ao Porto, ela é anulada no dia a dia nas

migrações pendulares, nas deslocações motivadas pelo lazer e compras para as novas catedrais de consumo (registe-se as autênticas "romarias" ao Norte Shopping e ao mais recente Parque Nascente). No entanto, é indubitável que actualmente, a Circunvalação é caracterizada por uma perda de importância no contexto do Grande Porto, face às novas vias estruturantes que dizem respeito à Cintura Regional Interior do Porto, ou Via de Cintura Interna (IC 23), e a Cintura Regional Exterior do Porto, vulgo IC 24, bem como o IP 4 (reformulações das estradas nacionais 107 e 208), o que motiva a perda progressiva do seu carácter estruturante, falando-se inclusive em transformá-la numa avenida "urbana", "num boulevard", para que passe a constituir um elo de ligação entre os vários Concelhos da Área Metropolitana do Porto, o que poderá naturalmente constituir mais um "desafio inter municipal".

"Mas o Porto, visto do ar, pode ser o mar, o rio, a Estrada da Circunvalação e a antagónica Avenida da Boavista. Esta avenida mobiliza os habitantes. Desce-se com imenso prazer para depois se subir com apreensão. É bem rematada no coração e no mar da cidade em duas rotundas queridas.

Autonomiza-se da geografia envolvente. De outro modo, a Estrada da Circunvalação traduz a intervenção de fazer das barreiras vias de comunicação, desenhado com o rio e o mar os contornos físicos da cidade. Construiu-se assim uma espécie de moralidade urbana, uma linha inexpugnável para além da qual não é necessário nem legítimo avançar. Ou recuar. Com esta simplicidade se foram definindo as diferenças. O passo seguinte é a conciliação afectiva e rigorosa com todos os vizinhos, distantes ou próximos." (Mealha)

Estudo de Caso – Matosinhos Sul/Parque da Cidade



Figura 24 – Fotografia aérea de Matosinhos Sul/Parque da Cidade

Matosinhos Sul

Situada na Foz do Rio Leça, na sua margem sul, a Cidade de Matosinhos fruto das suas características endógenas e da sua proximidade face à cidade do Porto, transformou-se de uma pequena comunidade piscatória, em porto de pesca de apoio à indústria de conservas e em porto comercial da cidade do Porto e da Região Norte, até se constituir no segundo maior entreposto comercial do país.

Com efeito, fruto da sua proximidade com o mar, as actividades relacionadas com este recurso natural foram conhecendo um processo de densificação e de complexificação do espaço físico e do perfil funcional da cidade.

Até finais do século XVIII, o tecido urbano de Matosinhos era profundamente marcado pelo Rio Leça, marco a partir do qual se organizava o espaço e vida dos dois aglomerados, funcionando como uma espécie de porto natural para as embarcações pesqueiras.

De facto, até à data de inauguração da Doca nº1 do Porto de Leixões (1941), o espaço urbano de Matosinhos encontrava-se relacionado umbilicalmente com as margens do

Leça e naturalmente com a actual freguesia do Concelho – Leça da Palmeira. As quatro pontes que foram sendo constituídas para o atravessamento do rio, contribuem para a criação de uma unidade urbana entre as duas margens, aonde se localizam os espaços nobres de cada um dos aglomerados.

É indubitável o papel preponderante do porto de Leixões, cuja existência deve-se à disposição dos afloramentos graníticos designados por "Leixões" em semicírculo, que permitiam as condições naturais para que na foz do Rio Leça, e aproveitando o abrigo formado pelos Leixões, se construísse um porto artificial. [41]

Porém já não era só a evidência da possibilidade e da utilidade que motivava estes estudos. Já não eram os "Leixões", só por si, que estimulavam tais ideias. Um outro factor contribuiu para a necessidade do porto que foi o de poder ser uma alternativa, um abrigo, para os navios, cada vez em maior número, que em determinadas alturas do ano não podiam entrar na Barra do Porto, dados os seus contínuos perigos.

Com efeito, desde sempre a foz do Rio Douro foi um obstáculo particularmente penoso para as embarcações que, penetrando através da sua barra, procuravam alcançar, a montante, os diversos cais do porto do Douro, os mais importantes na margem direita, junto às zonas ribeirinhas e históricas da cidade do Porto, como era o caso do cais da Ribeira, do Bicalho, do Ouro, da Cantareira" (Cleto, 1998).

Assim, após algumas tentativas visando a navegabilidade do Douro, e alguns trágicos acidentes registados, Sir John Coode e Nogueira Soares procedem à elaboração do projecto de construção do Porto de Leixões, sendo que é com base nos projectos dos dois que o ministro das Obras Públicas, Hintze Ribeiro autoriza o projecto – 1883, nomeando como responsável Nogueira Soares (estamos no auge da crença na tecnologia e desenvolvimento industrial - período do fontismo) sendo a obra adjudicada a "Dauderni et Duparchy".

A obra fica concluída em 1895, verificando-se novamente um acidente com um vapor por causa da insistência no Douro. Todavia, a construção de barragens (anos 40) de aproveitamento hidroeléctrico conduz ao agravamento do fenómeno das cheias e à condenação da navegabilidade do Douro (dificuldades de limpeza e assoreamento do Cabedelo difíceis de concertar com o aumento da tonelagem dos navios).

[41] "Desígnio divino, ou tão só caprichosos afloramentos graníticos, que os geólogos classificam de grão médio ou gnaissico, os Leixões descreviam um semi – circulo no mar, formando como que um porto de abrigo natural (Cleto, 1998).

"Produtos tradicionais ligados desde há séculos ao rio, como o Vinho do Porto, passam também eles a ser exportados por Leixões ou por outros meios. Em 15 de Março, o navio Sir Valley é o intérprete do último grande naufrágio ocorrido na barra. Em 1971 não se regista nenhum movimento no Cais da Estiva. O de Gaia não lhe sobreviverá muito mais. E, em 1976, o rio já não representava mais do que 2% do tráfego portuário de Leixões. Hoje, uma residual actividade ligada à descarga de cimento no depósito da Arrábida é a excepção que confirma a regra." (Cleto, 1998)

Observa-se posteriormente, um contínuo crescimento (que motiva a construção de uma segunda doca (n.2), e uma alteração da "fisionomia urbana" com a aposta na acessibilidade (ex: ponte móvel sobre as docas n.º 1 e 2) e o ampliar das valências do porto de Leixões (acostagem de petroleiros e porta-contentores de elevada tonelagem até à mais desejada pela população – um porto de pescado).

A expansão do tecido do Concelho processou-se para Sul, numa estreita ligação à Cidade do Porto através do litoral marítimo. A linha de caminho de ferro de S. Gens e a Estrada da Circunvalação (limite administrativo do Concelho) marcará os limites da urbanização futura.

O Concelho de Matosinhos, com a forma administrativa que o caracteriza actualmente é muito recente. Desde a Idade Média, grande parte do seu território correspondia na altura ao designado Julgado de Bouças, sendo que após uma reforma administrativa procedeu-se à extinção dos Julgados, constituindo em 1935 o Concelho de Bouças formado por onze freguesias: Leça da Palmeira, Matosinhos, Perafita, Lavra, Santa Cruz do Bispo, Guifões, Custóias, Bailio, São Mamede Infesta e ainda Nevogilde e Aldoar.

"Até ao final do século Matosinhos vai ser alvo de uma reorganização territorial: em 1871, a freguesia de Labruge, é de novo integrada no Concelho de Vila do Conde; a abertura da Estrada da Circunvalação, em 1895, tem como consequência a integração das freguesias de Nevogilde, Aldoar e Ramalde nos limites territoriais do Porto" (Cordeiro, 1989).

Em finais do século XIX, a par da construção do porto, regista-se o aparecimento de fábricas, nomeadamente de duas grandes unidades industriais de conservas: a Lopes Coelho Dias e uma sucursal da fábrica Brandão Gomes de Espinho.

Assim, assiste-se à progressiva marginalização da agricultura e pecuária em favorecimento da actividade pesqueira e de uma presença tímida de serviços.[42]

[42] "Em suma, uma economia quase autosuficiente, apresentando características nitidamente preindustriais, as quais, no Concelho de Matosinhos, persistiram até ao final do século XIX" (Cordeiro, 1989)

Neste período, Matosinhos define a sua estrutura urbana (que ainda conserva nos nossos dias). Na planta da década de 80, de autoria de Licínio Guimarães surgem já demarcados os principais arruamentos que mais tarde se viriam a configurar. A adicionar às obras do porto, observa-se em paralelo (1891) a inauguração da iluminação a gás (gasómetro instalado no areal do Prado) e o abastecimento de água aos domicílios da povoação.

Matosinhos começa a perder progressivamente o seu carácter de estância de repouso e lazer, sendo que "a popularidade crescente das suas praias e, fundamentalmente, a construção do Porto de Leixões e o desenvolvimento industrial, concediam a Matosinhos uma função cada vez mais importante.

Estão criadas as condições para Matosinhos iniciar a sua componente industrial, embora de perfil mono industrial, ao contrário, Leça da Palmeira assume o estatuto de estância balnear, fruto da população que na época aí residia (aristocracia britânica).

Trata-se de um período intenso sob o ponto de vista urbanístico, sendo que a estrutura urbana conhece profundas alterações que lhe conferem o aspecto actual rompendo definitivamente com o "clima de Póvoa minhota e litoral, estabilizada no tempo e na geografia, com crescimento diminuo" (Pacheco, 1986).

Emerge a importância dos "brasileiros retornados" (1874) como são os casos de Godinho da Silva que oferece terrenos e mão-de-obra para a construção de uma artéria que rasga o Concelho no sentido nascente-poente (actual Rua do Godinho), a Rua dos Banhos construída pelo Conde de S. Salvador, ou a rua Conde Alto Mearim.

Entre 1885 e 1899 devemos também referir os casos da Rua de Santos Reis, actual Tomás Ribeiro (1898), a Avenida Meneres (1899) e talvez a mais importante e imponente artéria de Matosinhos, a Rua Brito Capelo que encontrava-se já macadamizada em 1885.

"Entre o início e o primeiro quartel do nosso século conheceu Matosinhos um afã criador de edifícios comerciais e habitações que, acompanhando em qualidade os imóveis industriais, trouxeram ao ambiente um sentido ainda mais inovador e cosmopolita (...)a Rua Brito Capelo abre na Circunvalação com a (degradada) velhíssima adega, tasca, restaurante Caninhas Verdes, que nos dá há séculos as boas vindas matosinhenses. Vêm depois as fábricas conserveiras Nun' Álvares, Brandão, Prado" (Pacheco, 1986).

A cidade expande-se para Sul tendo como base um conjunto de vias estruturantes paralelas à linha de costa e com limite na actual Rua do Godinho. A praia D. Carlos I e

o Hipódromo, em Matosinhos, constituem os pólos de atracção de vida mundana e de lazer concorrentes à polarização doutro importante núcleo de lazer (a Foz do Douro).

Imbuído desta forte expansão urbana, no final do século, elabora-se o primeiro Plano de Urbanização da então vila, onde estava já previsto a substituição do Areal do Prado por uma malha ortogonal regular composta por quarteirões rectangulares com dimensões de 112mX66m, apoiados por uma estrutura viária não hierarquizada, com uma largura constante de 10 metros.

Impondo-se como indispensável para a instalação de novos espaços e funções da Vila, face ao esgotamento da malha urbana edificada durante o século XIX, esta nova urbanização na área sul começará a ser ocupada ainda no século XIX por unidades industriais e por algumas residências da nova burguesia industrial.

Durante as primeiras décadas do século XX, a malha urbana existente construída até ao fim do século XIX continua a ser o suporte da vida urbana da cidade, ao mesmo tempo que se desenha com algumas alterações à malha urbana prevista no Plano de Urbanização Matosinhos Sul de 1898 e se realizam algumas importantes obras de infra estruturas com destaque para a rede de energia eléctrica, inaugurada em 1921.

Neste período observa-se também a construção da Linha marginal americana, do Porto a Matosinhos, tendo como ponto de partida a Alfândega em Miragaia, sendo que, em 1873, com o aparecimento da Companhia Carris de Ferro do Porto procede-se à substituição da tracção animal dos "americanos" na linha da Boavista a Cadouços (Foz do Douro) pela tracção a vapor, sendo que em 17 de Janeiro de 1894 é requerida ao Ministério de Obras Públicas autorização para expandir a linha eléctrica até ao Castelo do Queijo e Matosinhos (1898).

Estão criadas as condições para a expansão sul, resultante da transformação das dunas do areal do Prado, onde se localiza o Hipódromo.

Podemos então considerar que o Caminho-de-Ferro surge em Matosinhos, numa estreita relação com o Porto de Leixões e o desenvolvimento industrial.

Com o evoluir dos tempos, Matosinhos foi adquirindo um cariz industrial, registando-se na parte sul a construção das primeiras fábricas e instalações industriais nomeadamente a construção dos armazéns de Vinho da Companhia Vinícola Portuguesa, constituindo a primeira unidade industrial a ocupar Matosinhos Sul, (cujo edifício ainda se mantém), com algumas "intrusões" de equipamentos vocacionados para o lazer (como é o caso do hipódromo de Matosinhos - Jochey Club Portuense no areal do Prado).

Na década de 20, define-se definitivamente o perfil a conferir à foz do Leça – um porto comercial deverá suceder ao porto de abrigo (quase de uso exclusivo da actividade pesqueira como já referimos anteriormente).

Assim, é construída a Doca nº 1 do novo Porto Comercial de Leixões que marcará uma importante viragem no desenvolvimento urbano de Matosinhos, nomeadamente a deslocalização dos "centros tradicionais" de Matosinhos e Leça da Palmeira que abandonam em definitivo a área ribeirinha do Leça.

Emerge assim um novo centro em Matosinhos, dividido entre a frente ribeirinha e a nova frente urbana resultante das demolições previstas na edificação da doca comercial nº 1, a Rua Brito Capelo (importante centralidade), jardim Basílio Teles e Largo da Feira e as vias de saída para Sendim, Senhora da Hora e Aldoar.

A parte Sul da cidade surge assim, no final da década de 40, quase integralmente urbanizada, sendo que apenas a linha de caminho ferro e o areal do prado condicionam a sua extensão até à Circunvalação.

A Avenida da República e a Avenida Meneres, traçadas perpendicularmente à Rua Brito Capelo encontram-se já completas, assegurando a ligação da Rua Conde Alto Meirim (antiga Rua Direita) em Carcavelos, com a área portuária.

Entretanto, com a construção dos esporões de entrada da Doca nº 2 e do terminal petrolífero, na década de 50, o Porto de Leixões assume a sua vertente comercial.

De facto, não obstante continuar a servir de suporte às actividades autóctones (actividade pesqueira), o Porto de Leixões assume-se como um interface importante de mercadorias, sendo reforçado em 1955 com a inauguração do aeroporto de Pedras Rubras.

Em relação à malha urbana verifica-se a extensão da Avenida Afonso Henriques até à Estrada da Circunvalação, permitindo desta forma a ligação entre a Alameda Basílio Teles e a Igreja do Sr. de Matosinhos, surgindo o mais importante eixo paralelo à Rua Brito Capelo. Por sua vez, a construção da Rua Sousa Aroso vence os últimos obstáculos, sendo que a área compreendida entre a Avenida da República e a Estrada da Circunvalação transforma-se numa cintura industrial de assinalável dimensão.

No que concerne ao desenvolvimento industrial de Matosinhos são de destacar três características fundamentais: trata-se de um desenvolvimento tardio com uma distribuição irregular que sofre a influencia de proximidade de um grande centro urbano, e confere à área em que se insere um carácter monoindustrial dada a posição dominante da industria conserveira, sendo que outros sectores industriais como são os

casos do têxtil (Empresa Fabril do Norte - 1905), fábricas de caulino, moagem (Sociedade Fomento Industrial 1900), concentram-se nas freguesias limítrofes com a Cidade do Porto.[43]



Figura 25 – Real Companhia Vinícola

A adesão de Portugal à Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA), teve como objectivo o início de processo de integração europeia do nosso país com vista a suprimir obstáculos às trocas comerciais, o que motivou fortes impactos na nossa estrutura económica. A indústria de Conservas possuía interesses fundamentais a preservar dado que 75% do total das suas exportações cabiam à Europa, das quais 50 % para os países da CEE e apenas 25 % ao grupo que constitui a EFTA.

Era contudo necessário o reforço da estrutura de comercialização e dos meios de propaganda, o que a administração central respondia com uma total inoperância.

Por sua vez, as medidas proteccionistas dos países da CEE, aliadas aos avanços tecnológicos por exemplo dos Estados Unidos, a partir de 65 conduzem a uma profunda crise da indústria conserveira até aos anos 70, aliada à escassez de recursos naturais devido à intensificação da actividade pesqueira junto à nossa costa, iniciando-se assim, um processo gradativo de encerramento de fábricas.

[43] "(...) nas freguesias de Senhora da Hora e S. Mamede Infesta (e o mesmo se verificou em Ramalde, quando ainda integrava o concelho de Matosinhos), que vão conhecer outra especialização industrial, e onde é mais patente a atracção do desenvolvimento industrial e urbano da cidade do Porto. Naqueles dois exemplos, encontramo – nos perante aquilo que alguns autores classificam como localização "induzida" pelo próprio fenómeno de industrialização e expansão urbanística, neste caso localizado na vizinha cidade do Porto." (Cordeiro, 1989)



Figura 26 – Fachada da Algarve Exportadora Lda.44

Assim, após uma conjuntura de grande prosperidade, na década de 70 assiste-se ao encerramento das principais fábricas de conservas de Matosinhos (cerca de 13 entre 1970 e 1973) sendo a esmagadora maioria localizadas na parte Sul da Cidade, devido ao facto de a indústria não ter conseguido acompanhar o processo de modernização.

Relembra-se aqui também a política corporativista do Estado Novo (Lei do Condicionamento Técnico que consagrava ao Estado Novo a tutela da organização empresarial).

Assiste-se ao encerramento ou reconversão de inúmeras unidades fabris dedicadas à indústria conserveira em armazéns, sendo que, por outro lado, observa-se a densificação do tecido urbano sob o ponto de vista industrial (implantação de produtos de alto risco para as populações como o gás e derivados de petróleo e com unidades industriais fortemente poluidoras de água) devido à presença do porto.

Este cenário virá no entanto a ser alterado fruto da elaboração de um conjunto de instrumentos de planeamento urbano cuja análise procederemos no ponto seguinte.

Nevogilde: O Parque da Cidade

O Parque da Cidade enquadra-se numa parte da cidade do Porto a que sempre foi associada uma imagem de lazer e prestígio, ou seja, a Foz, "dado tratar-se de um espaço com personalidade própria dentro da cidade e embora dividido pelas freguesias de S.

[44] "A porventura mais interessante e arrojada unidade desta indústria no Norte do País é a fábrica do Algarve Exportadora construída no ângulo da Praça Passos Manuel com a Av.ª da República. Notável edifício de betão, estrutura metálica e vidro, projectado pelo arquitecto António Varela" (Pacheco, 1986)

Miguel de Nevogilde" (onde se insere parte considerável do Parque da Cidade) "e S. João da Foz do Douro, constitui uma só unidade territorial, com uma imagem e una vivência muito próprias, que o tornam o mais aprazível e um dos mais apetecidos da cidade." (Fernandes, 1989).

De facto, localizada no extremo sudoeste do território municipal, a Foz continua a ser um bairro excêntrico, distante e elegante, marcado pelo prestígio que os ingleses lhe haviam conferido, animado sobretudo de Verão, quando muitas das famílias se mudam para junto da praia, hospedando-se em pensões e hotéis, ou alugando casas.[45]

Antes da "revolução dos transportes" a Foz correspondia a um lugar afastado da cidade, sendo sobretudo palco de obras que visavam assegurar a defesa militar da barra e a segurança de acesso ao porto do Douro (veja-se a presença do forte de S. João).

Em consequência das melhorias introduzidas no sistema de transportes, com a ligação a ser assegurada por carro eléctrico, vapor e comboio, a Foz abandona o seu carácter periférico que a caracterizava até então face ao desenvolvimento urbano da Cidade do Porto.[46]

Por outro lado, à aprazibilidade do local e o prestígio associado a este bairro afastado do bulício do centro e dos inconvenientes ambientais do núcleo antigo e de uma periferia de cariz industrial, conduz a um impressionante incremento espectacular do número de residentes, dos quais um elevado número de habitantes sócio – economicamente bem posicionados.

"Adoptando a vivenda por modelo construtivo, a Foz cresce sobretudo para Norte, numa expansão ao longo da frente marítima, articulada pelas ruas paralelas e perpendiculares à velha "Estrada de Carreiros" (avenidas Brasil e Montevideo), que assegura a ligação a Matosinhos, num processo de urbanização que está na origem da "Foz Nova", surgida como continuidade – e oposição – da "Foz Velha" que permanece ainda muito ligada ao rio e à pesca" (Fernandes, 1997).

Assim, regista-se uma densificação da malha viária e aumenta consideravelmente a mancha construída. "Velhas aldeias, como Nevogilde, Aldoar e Ramalde e núcleos populacionais periféricos importantes como a Foz, são absorvidos pelo crescimento da

[45] "A situação vai alterar-se profundamente a partir de meados do século XIX, quando a Foz "fica na moda" como local de veraneio dos portuenses e de muitos habitantes do Alto Douro e doutras regiões do país. Aos que seguem a prescrição médica de ir a banhos, somam-se os que a procuram para atenuar o calor de verão ou simplesmente para acompanhar as exigências da moda; seguindo um uso iniciado pelas famílias da comunidade britânica, muitas outras passam a fechar as suas casas na cidade para ir passar uns meses à beira mar." (Fernandes, 1997).

[46] "Mar e praia atraíram as pessoas; os transportes – "a máquina" e o eléctrico – trouxeram – nas." (Pacheco, 1986).

cidade, registando-se concomitantemente uma sensível diminuição dos espaços verdes (agricultados, a maior parte das vezes), a favor das artérias e das casas que fazem do Porto uma cidade que embora demograficamente pouco aumentada, é já em termos arquitectónico – urbanísticos, significativamente maior, mais alta e sobretudo diferente." (Fernandes, 1997).

Assim, podemos considerar que a Foz da segunda metade de Novecentos torna-se cosmopolita, sendo que "alguns, designadamente os pescadores, tinham – e têm – alguma dificuldade em aceitar este prolongamento para norte, recusando-o como parte integrante da Foz e considerando-o uma área excêntrica, lugar de residência de "novos-ricos"

Entretanto, Nevogilde afirma-se como um pequeno povoado interior, de feição eminentemente rural, ao invés, "o de S. João prospera, voltado posicional e economicamente para o rio e para o mar" (Fernandes, 1989).

Em 21 de Novembro de 1895, Nevogilde constitui freguesia integrante do Concelho do Porto, abandonando assim o Concelho de Matosinhos (na altura designado por Julgado de Bouças), correspondendo na altura a "uma vastidão de terrenos, alguns ermos, outros de lavoura".(Pacheco, 1986).

Podemos considerar que a freguesia de Nevogilde teve uma evolução dual, isto é, uma evolução de cariz rural que irradia da sua igreja e uma evolução marítima e piscatória proveniente do núcleo de Carreiros.

"O descampado de outrora, a solidão erma estendida da Foz até aos rochedos do Castelo do Queijo, acabou por influenciar o carácter desta freguesia, a mais marítima e por ventura, menos identificada com a personalidade tripeira". (Pacheco, 1986).

Com o processo de desenvolvimento do Litoral, Nevogilde transformou – se numa importante estância balnear, ocupada na sua grande maioria por challets para a média e alta burguesia.

A reforçar esta imagem de excelência urbana, assiste-se à criação e consolidação do Parque da Cidade do Porto que, constitui indubitavelmente um bem precioso ao nível de uma das poucas áreas de ambiente natural, que favorece a qualidade da vida urbana, sendo que os projectos de implantação deste espaço conheceram uma longa evolução (ele constitui mais um catalizador da qualidade urbana da parte ocidental da metrópole, o que vem dar "alguma consistência à tese da ocidentalização da metrópole").

Com efeito, temos de recuar ao ano de 1926, a uma planta cadastral onde é possível vislumbrar uma primeira delimitação para tal espaço, compreendida entre a Estrada da

Circunvalação e a então designada Rua do Castelo do Queijo. Todavia é em 1932 no "Prólogo ao Plano da Cidade do Porto" de Ezequiel de Campos que é definido um programa de ordenamento urbano, prevendo um desenvolvimento equilibrado da cidade, onde a existência de vastos espaços verdes na Avenida da Boavista e a Noroeste na Circunvalação, estavam já previstos.

Contudo, tais propostas não tiveram aceitação, pelo que procedeu-se à elaboração de um Plano de Urbanização da cidade (devido à legislação promulgada em 1934). Assim, em 1938, esta tarefa é entregue a arquitectos italianos (Giovanni Muzio) que propunham a edificação de um "estádio para grandes competições, talvez no "Parque da Cidade").

Mais uma vez, tais ideias não tiveram acolhimento. Todavia verificou-se a definição da funcionalidade de algumas áreas da cidade. De facto, em 1942 foram aprovados projectos como o Projecto de Urbanização da Zona Industrial de Ramalde e em 1945, foi aprovada a planta de demarcação dos terrenos que iriam constituir a então denominada área desportiva (destinados ao Parque da Cidade).

O projecto para esta área desportiva viria a ser aprovado em 12 de Outubro de 1948. Assim, estava previsto que esta área desportiva fosse dotada por um hotel e casino no gaveto com a Avenida da Boavista, enquanto que a frente atlântica seria ocupada por um pavilhão de desportos, instalações para basquetebol e patinagem com frente para a avenida marginal, um edifício junto à Praça da Cidade do Salvador, incluindo uma piscina, um hipódromo e instalações para a prática do ténis, as quais ocupariam a restante área compreendida entre a Estrada da Circunvalação, a Avenida da Boavista e a proposta Avenida Nuno Álvares. Deste modo, ocupava-se a totalidade da área habitualmente designada por 2.ª fase do Parque da Cidade com uma extensão de 338.993 m2. Na zona que previa a construção, designada por primeira fase do Parque da Cidade, estava previsto um campo de golfe cujas instalações de apoio se situavam junto à Estrada da Circunvalação.

Estávamos perante um projecto ambicioso que, no entanto foi colocado de lado. Contudo, a área destinada a receber tal projecto acabou por ver confirmado o seu uso através do Plano Regulador da Cidade do Porto, apresentado por Antão de Almeida Garrett em 1952, sendo designado por "zona desportiva municipal".

Todavia é em 1961, aquando da aprovação do Plano Parcial de Urbanização da Zona do Castelo do Queijo, que o Parque da Cidade conhece um forte impulso devido ao discurso de um vereador (Manuel Rosas) e com frente para a Estrada da Circunvalação.

Assim, no gaveto junto à Praça da Cidade de S. Salvador, previa-se a instalação de um Hotel/Restaurante que tinha um prolongamento nos equipamentos com frente para a Avenida Marginal, onde se previa a construção de um Salão de Festas. Desta forma, nunca mais a área em causa abandonou o seu carácter verde. Neste Plano de Urbanização surge a proposta de criação de um parque público, com uma pequena frente para a Avenida Marginal, confrontando com a Avenida da Boavista e com a Avenida Nun' Álvares, enquanto que na área do Parque a nascente da futura Avenida Nun'Álvares previa-se a instalação de uma feira de exposições. As áreas ocupadas com usos diferentes de parque ou jardim público eram da ordem dos 361.284m2.

"É com Robert Auzelle que a preocupação urbanística ganha alguma dimensão de planeamento global da cidade. Em 1962, o plano que propõe está marcado pelas concepções da Carta de Atenas. A perspectiva moderna não respeitava o património histórico e os "espaços verdes" reduzem-se a mero "pulmão" na periferia da cidade, e em zonning especifica de lazer. A importância da circulação automóvel determina ao projecto, uma matriz maquinista de que o silo – auto é imagem. Contudo, deve-se ao Plano Robert Auzelle, a proposta do Parque da Cidade (...)" (Rodrigues, 1993).

Porém, foi necessário aguardar cerca de três décadas para que o Parque da Cidade finalmente constituísse uma realidade, mediante o projecto de autoria de Sidónio Pardal, desenvolvido ao longo da década de 80, concretizando desta forma um longo e moroso processo para a constituição de um parque urbano.

"O projecto apresentado em 1984, tem como director do Programa, Manuel da Costa Lobo e como coordenador do projecto, Sidónio Costa Pardal. O programa prevê um parque, "espaço livre, não codificado", criando uma estratégia de "sossego, repouso e contemplação" (Rodrigues, 1993).

A 2 de Fevereiro de 1993 é publicado em Diário da República o PDM do Porto que no artigo 21° do Regulamento previa que "Nos espaços verdes públicos, existente ou a criar, só poderão ser instalados pequenos equipamentos complementares para entretenimento, descanso ou diversão dos utentes respectivos. O estatuto dos parques será definido caso a caso pela Câmara Municipal".

"O plano dirigido pelo Professor Castel Branco, (...), propõe além do Parque da Cidade previsto por Auzelle, um outro Parque na parte oriental da cidade, entre o rio Torto e rio Tinto. Portanto, dois grandes parques, um no litoral e o outro na parte oriental da cidade, balizam com importantes manchas verdes, a urbanização da cidade." (Rodrigues, 1993)

O PDM atribui a estas áreas um COS de 0m3/m2. No entanto, como os terrenos do Parque da Cidade eram e são em grande extensão de propriedade privada, a sua expropriação deveria ter em conta o previsto no Código das Expropriações de 1991.Posto isto, é adjudicado ao Arq.º João Paciência o Plano de Pormenor da Frente Urbana do Parque II.

Este Plano previa a construção de edifícios de vários pisos para a Circunvalação (R/Chão vazado mais onze pisos, moradias para a avenida da Boavista (R/Chão mais um piso) e para a Avenida Marginal, dois edifícios (um junto à Praça Gonçalves Zarco/Castelo do Queijo e outra junto à Praça da Cidade de S. Salvador (com R/ Chão vazado mais seis pisos mais recuado) sendo estes unidos por uma construção mais baixa integrada numa duna "falsa". A 2 de Abril de 1996, foi aprovado o Projecto de Execução da 2ª Fase do Parque Urbano da Cidade do Porto (Nova Planta Cadastral) de acordo com o Plano do Arqt.º João Paciência.

Entretanto, no âmbito da "Porto 2001 – Capital Europeia da Cultura" este plano é revisto, sendo a proposta do Arqt.º Solá Morales aprovada a 26 de Janeiro de 2000, prevendo a construção de um viaduto com um edifício na frente marginal, um hotel junto à Praça da Cidade de S. Salvador, um restaurante e um museu junto à Praça de Gonçalves Zarco/Castelo do Queijo (entretanto já concluídos). Em termos de evolução urbana, este será porventura o actual estádio de desenvolvimento do Parque Urbano da Cidade, sendo que procederemos a uma análise mais exaustiva no ponto seguinte.

Entretanto a 6 de Setembro, são publicadas as Normas Provisórias que prevêem uma área destinada à construção junto à Circunvalação (com uma profundidade de 60 m) e a continuidade da Frente Urbana da Avenida da Boavista, o que motivou acesa polémica.

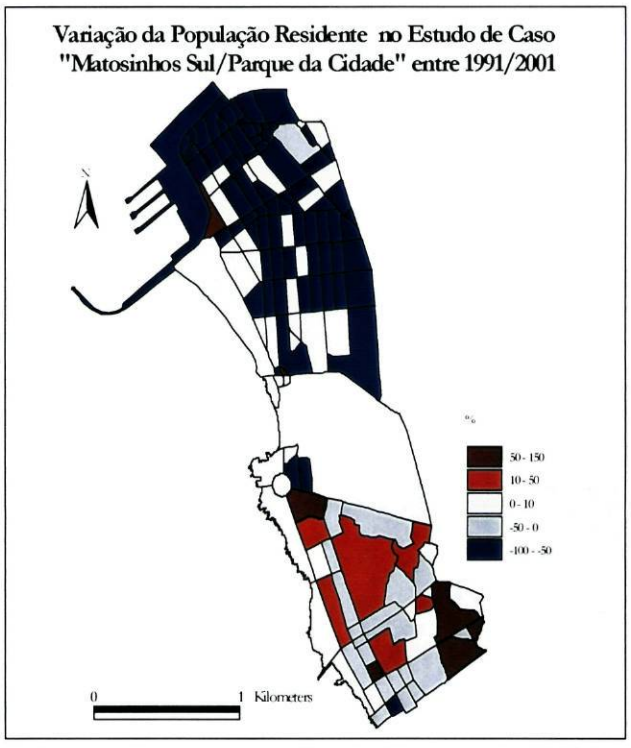


Figura 27 – Variação da População Residente no (Matosinhos Sul)Parque da Cidade)

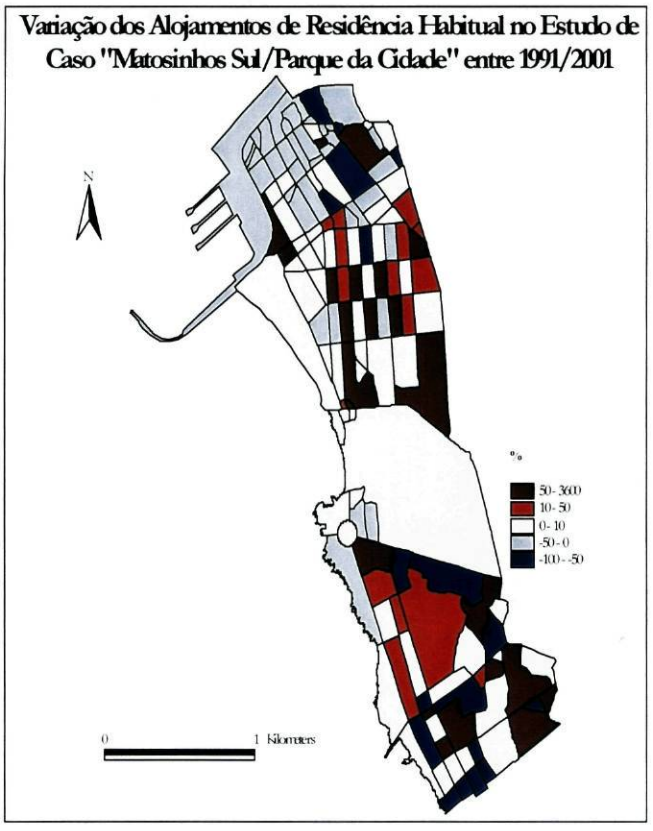


Figura 28 – Variação dos Alojamentos de Residência Habitual (Matosinhos Sul) Parque da Cidade)

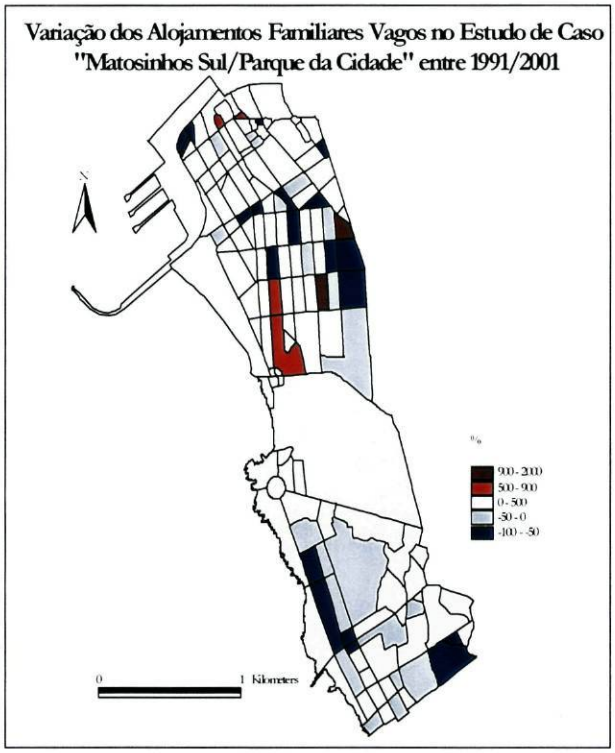


Figura 29 – Variação dos Alojamentos Familiares Vagos (Matosinhos Sul/Parque da Cidade)

Estudo de Caso Campanhã/Rio Tinto



Figura 30 – Fotografia Aérea da área de fronteira Rio Tinto/Campanhã

Rio Tinto

Rio Tinto constitui um dos primeiros exemplos de periferização do Porto. Este facto decorre da acessibilidade de Rio Tinto face à Cidade do Porto, principalmente à abertura da estação de caminho de ferro em 1889 e que é servida pelos transportes urbanos do Porto desde 1921.

Integrada no Concelho de Gondomar, a freguesia de Rio Tinto é balizada pela sua situação de fronteira com a freguesia de Campanhã, estendendo-se ao longo da Circunvalação entre o Pego Negro e o cruzamento da Areosa.



Figura 31 – O lugar "excêntrico" da Areosa

Em pleno séc. XVIII, Rio Tinto fazia ainda fronteira com Paranhos, abrangendo uma faixa significativa da actual freguesia de Campanhã (o território compreendido entre a Rua Nau Vitória (antiga Rua das Cruzes) e a Circunvalação, prolongando-se para poente até à actual Rua de Costa Cabral.

Com a Revolução Liberal seguiram-se um conjunto de reformas administrativas que provocaram alterações frequentes mas sempre com um denominador comum: a profunda ligação com a Cidade do Porto. Deste conjunto de alterações, aquela que teve um maior impacto correspondeu à criação do Concelho de Rio Tinto através de um decreto de 1867 mas que, em 1868 foi anulado, o que motivou fortes protestos por parte da população local.

A freguesia viu o seu território diminuído em finais do séc. XIX com a abertura da Estrada da Circunvalação em 1894/95. De facto, foram incluídas em Campanhã todas as parcelas de Rio Tinto que ficaram no interior da nova via, designadamente os lugares da Ranha e Vila Cova, sendo que a última grande alteração aos limites territoriais de Rio Tinto ocorreu com a criação da freguesia de Baguim do Monte em 1985.

"É a maior e mais urbanizada freguesia gondomarense (mesmo sem Baguim). Uma cidade. Sob as industrias, as urbanizações (desvinculadas do ambiente e do espírito dos lugares) que proliferam, sob o tráfego das ruas principais(...) Rio Tinto teve foro de vila depois retirado, – 1868 incorporado em Gondomar, há pouco tempo voltou a sê – lo mas de pouco lhe vale." (Pacheco, 1986).

Este segundo caso de estudo por nós seleccionado, corresponde a um território urbano cujas características morfológicas urbanas se encontram nos antípodas do primeiro estudo de caso.

Com efeito, nestes "trecho urbano" que integra o município de Gondomar, a ausência de qualidade social e urbana assume uma vincada expressão, patenteada nas áreas suburbanas degradadas, bairros de génese ilegal e bairros sociais. Em virtude deste cenário, a natureza intermunicipal que estes problemas adquirem, aponta para a necessidade da definição de soluções em conjunto.

No contexto de periferia urbana do Porto, constitui um dos principais pontos de absorção dos decréscimos demográficos da "Cidade Central". A sua acessibilidade rodoviária era assegurada pela velha saída do Porto em direcção a Guimarães, e pela E.N. 15 que estabelecia a ligação a Vila Real.

"A feição rural de Rio Tinto quebrou-se em Maio de 1875 com a inauguração da Linha do Minho, seguida em Julho, da Linha do Douro até Penafiel. O tráfego para o norte e

as mercadorias de Gondomar passam a ter trânsito obrigatório. Foi a mudança (...) Para quem conhece mal, Rio Tinto é dormitório do arrabalde. Injusta visão" (Pacheco, 1986).

Campanhã

Até meados do século XIX, Campanhã assegurava essencialmente uma função de "celeiro da cidade do Porto". Com efeito, fruto de uma expansão crescente da sua área de cultivo durante a idade média, Campanhã exercia uma função de abastecimento para com o burgo portuense.

No século XVIII, a adicionar a este cenário agrícola, regista-se a edificação de um conjunto de quintas e solares de veraneio das grandes famílias burguesas e nobres da cidade do Porto (são os casos das quintas do Freixo, de Bonjóia, da Revolta, de Furamontes e de Vila Meã, entre outros).

O século XIX é marcado acima de tudo por um clima de forte instabilidade política, nomeadamente pelas invasões napoleónicas e pela guerra civil (episódio do Cerco do Porto), sendo que, após este período conturbado observou-se um clima de prosperidade e crescimento associado ao fenómeno da industrialização.

Com efeito, Campanhã regista nesta altura um intenso dinamismo demográfico e uma rápida ampliação da sua estrutura industrial, comprovada na disseminação por todo o território concelhio de fábrica e oficinas intimamente relacionado com a revolução operada nos meios de transporte, com especial relevância para o caminho-de-ferro. A estação de Campanhã (abertura em 1887 em simultâneo com a Ponte D. Maria) trouxe para a freguesia o principal complexo ferroviário da região do Norte, permitindo desta forma um êxodo maciço de mão-de-obra do interior do país para o Porto, com especial relevância para a freguesia em questão.

O primeiro núcleo de fixação deste êxodo verificou-se em primeiro lugar na Sé e Ribeira Barredo dando origem às designadas "colmeias humanas".

"Fronteira com Gondomar, Campanhã era, enquanto as urbanizações não tomaram conta dela, uma das freguesias que mantinham maiores terrenos de cultivo e zonas arborizadas, embora tenha sido rasgada pela abertura da via férrea de ligação com o norte e construção do nó ferroviário e da estação de Contumil – as grandes áreas do caminho de Ferro dentro do Porto" (Pacheco, 1986)

Em consequência do reduzido poder de compra desta franja populacional, observa-se o fenómeno do aparecimento das designadas "ilhas operárias" e "pátios" (dois tipos de

construção que se transformaram em imagens de marca desta freguesia, a par dos bairros sociais), o que é bem revelador da fragilidade desta área.

O problema habitacional no Concelho do Porto das categorias urbanas mais desfavorecidas agudizou-se significativamente no decurso da segunda metade do século XIX (principalmente entre 1878 e 1890), devido ao extraordinário aumento da população residente no Porto (entre 1864 e 1900 quase duplicou), essencialmente induzido pelo processo de industrialização.

A concentração de populações de baixo estatuto sócio – económico em zonas urbanas periféricas, descuidando uma série de outras condições facilitadoras da sua integração urbana e social, tem tido impactos sociais muito negativos, criando, por vezes, mais problemas do que aqueles que eram suposto resolver, tanto para as famílias envolvidas, principalmente as mais fragilizadas, como para cidade no seu conjunto.

A história da habitação social do Porto inicia-se no limiar do século XX quando, com alegadas preocupações humanitárias, de higiene urbana e saúde pública, se edificaram os primeiros bairros e se tomaram medidas no sentido de pôr cobro à construção de novas ilhas.

Após várias acções legislativas, é com o "Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto – 1956/1966, que implicou uma profunda transformação nas lógicas de crescimento da cidade e teve fortes impactos em vários domínios: urbanístico, económico e social, que se inicia o combate àquele tipo de habitações.

Para além da persistência de velhos problemas – como o subaluguer de quartos, a sobrelotação e a degradação das casas mais antigas da baixa e do centro histórico e as habitações em ilhas – que apesar das intenções, várias vezes afirmadas desde o início do século, nunca foram erradicados, outros problemas surgiram ou adquiriram novas configurações e complexidade. É o caso, nomeadamente, dos bairros sociais localizados nas freguesias mais periféricas, onde se concentram actualmente milhares de famílias de modesto estatuto socioeconómico. Muitas destas apresentam défices de integração urbana e social e os seus bairros necessitam de acções de requalificação, condição essencial para a coesão urbana e social. (CMP, 2001)

Com a execução do Plano citado, tem inicio um processo de deslocalização desta população para a periferia (camadas populacionais mais carenciadas residentes). Surgem assim, grandes bairros periféricos como Cerco do Porto, S. Roque da Lameira, Regado, Outeiro, Fonte da Moura e Pasteleira, S. João de Deus, Falcão e Lagarteiro.

Assim, o Vale de Campanhã é um território com uma área de 374.028 hectares, localizado no extremo oriental da cidade do Porto e da freguesia de Campanhã, sendo que, os programas de realojamento transformaram esta área na mais densificada em termos de habitação social da cidade do Porto ("Cerca de um quinto da habitação social existente no Concelho do Porto foi edificado nesta freguesia, principalmente no decurso dos anos 60 e 70."). (CMP, 2001)

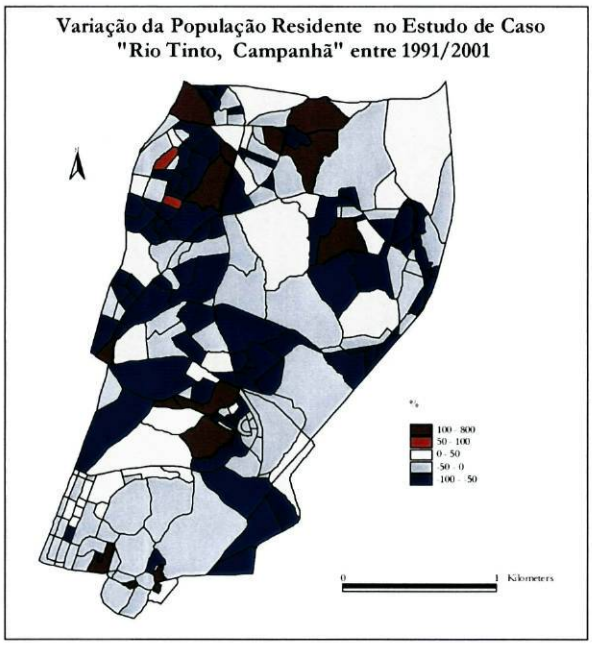


Figura 32 – Variação da População Residente (Rio Tinto/Campanhã)

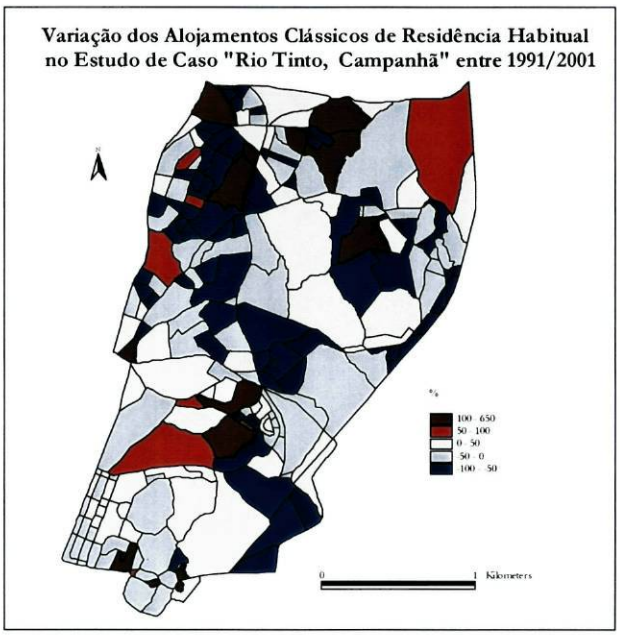


Figura 33 – Variação dos Alojamentos Clássicos de Residência Habitual (Rio Tinto/Campanhã)

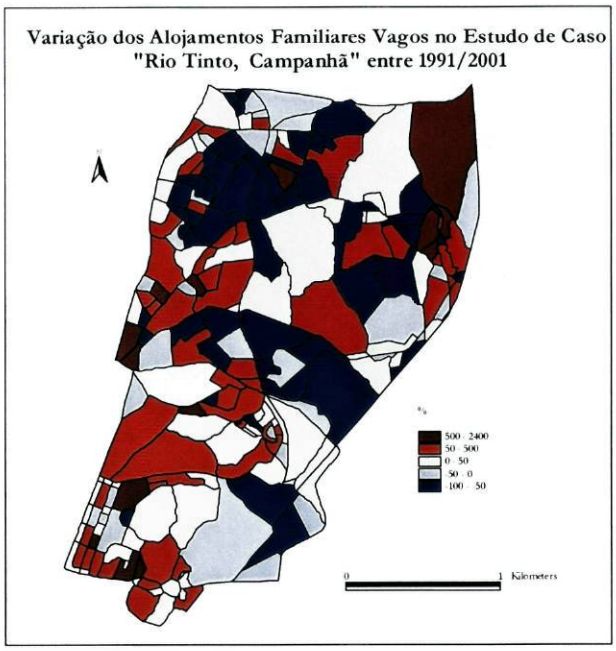


Figura 34 – Variação dos Alojamentos Familiares Vagos (Rio Tinto/Campanhã)

A "União Histórica" entre Porto e Gaia

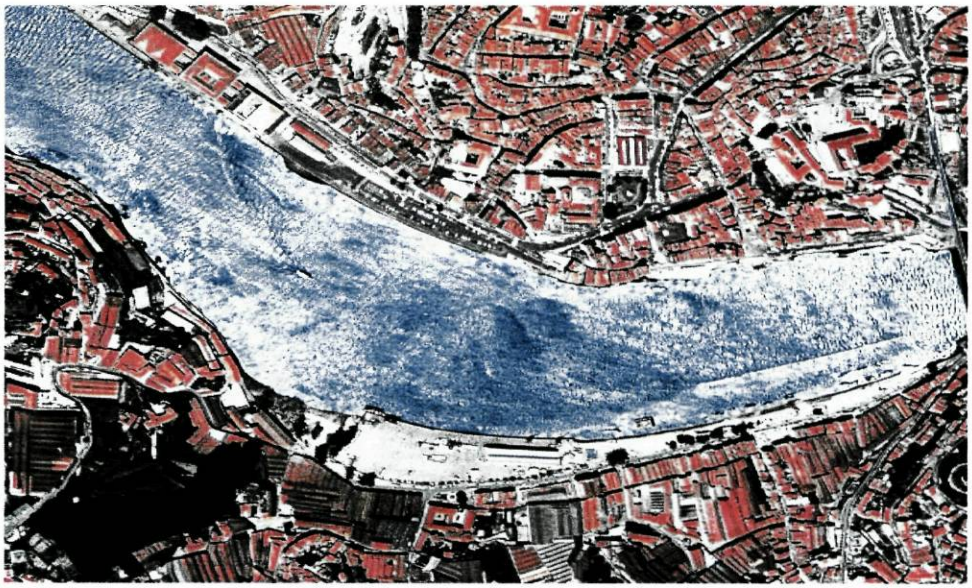


Figura 35 – Fotografia Aérea da fronteira Centros Históricos do Porto/V.N. Gaia

"O Cais de Gaia reinventa-se inspirado nas Docas de Lisboa. A boémia Ribeira do Porto faz uma pequena operação plástica. Uma novíssima "movida" instalou-se na margem esquerda e, por guerreares políticos, até promete reacender a velha senhora da direita. Há quem julgue que a unificação desponta, mas o que a noite de S. João mostrou foi ainda a velha rivalidade (...) Gaia, depósito de vinhos, dormitório do Porto, emancipa-se. E o Porto, altivo, desdenha, mas reage. Como pode" (Pereira, 2003)

Esta pequena introdução de um texto jornalístico intitulado "PortoGaia – A utopia da "movida" única nas duas margens do Douro" elaborado pela jornalista Ana Cristina Pereira evidencia o actual momento que podemos designar de "concorrencialidade histórica" que atravessa esta área específica, o que é revelador da pertinência da adopção de um Planeamento Intermunicipal entre os dois Concelhos que constituem esta centralidade.

Os Centros Históricos do Porto e de Vila Nova de Gaia representam "trechos" importantíssimos das suas cidades referidas, constituindo um testemunho urbano valioso.

"Os conflitos no século XIII entre a Coroa e a Mitra sobre a posse da zona ribeirinha derivam precisamente da importância reconhecida por cada uma das partes à serventia do rio. O crescimento do comércio marítimo com o estrangeiro e a cobrança de dízimas vão estar na origem de tais contendas. Não interessa historiar aqui esses episódios, mas

tão só sublinhar que a querela é meramente política e de circunstância, e que, apesar de tudo, ela nunca logrou destruir a relação das duas margens" (Real e Tavares, 1987).



Figura 36 – A simbiose paisagística entre as duas margens do Douro

Centro Histórico do Porto

Assim, no que concerne ao Centro Histórico do Porto, seleccionamos a freguesia de São Nicolau, dado que ela "é o "Porto, tradicional e característico. É a sua imagem – cliché, em postal, gravura ou filme...é o mundo portuense que veio do passado" (Pacheco, 1986)

Criada em 1583, resultando da divisão da Sé (única existente até essa data) em quatro (Sé, S. Nicolau, Vitória e Belomonte), a sua área inicial foi aumentada com a extinção de Belomonte, tendo a cidade visto o seu perímetro urbano intramuros dividido em três freguesias: Sé, S. Nicolau e Vitória.

Nesta freguesia emergem determinadas áreas, verdadeiros marcos da história da Cidade do Porto, como é o caso da Praça da Ribeira, centro da actividade comercial da cidade durante largo período temporal (meados do século XIX).

A área do Centro Histórico do Porto corresponde ao seu tecido de origem medieval, confinado na sua maior parte à linha de muralhas do séc. XIV. Situa-se nas freguesias de S. Nicolau, Sé, Vitória e Miragaia e é constituído essencialmente por propriedades particulares e por espaços públicos, sendo que, do leque de proprietários destacam-se a Igreja, a Câmara Municipal e a Administração dos Portos do Douro e Leixões, enquanto que a grande maioria dos edifícios de habitação, comércio e escritórios são de particulares.

A ocupação romana do território da Cidade do Porto manifesta-se pela descida aos vales dos agrupamentos galaico – lusitanos fixados nas elevações locais. Como foco embrionário do actual aglomerado urbano, a Cale, no alto da Cividade, baixa até à margem direita do Rio Douro, formando a povoação ribeirinha de PORTUCALE, originando –se assim um conjunto rudimentar equilibrado nas suas duplas funções de defesa e comunicações comerciais com o exterior, através do Rio e da Estrada Romana Lisboa – Braga.

Na Sé, o burgo retrai-se dentro da fortificação do seu "Castrum Novum" (Pena Ventosa). Depois do séc. XI dá –se novo impulso através da autoridade episcopal a quem foi entregue o governo do Couto Portucalense.

"A nomeação do bispo D. Hugo (1112), se por um lado, correspondia à estratégia compostelana para o domínio eclesiástico do condado portucalense, veio, por outro, a afirmar-se fundamental no desenvolvimento da cidade." (Real e Tavares, 1987)

O burgo portuense dispunha apenas de uma pequena ermida que correspondia ao ponto de fixação da população, sendo por ventura nesta altura que se regista a edificação da primeira muralha (cujos vestígios na actualidade se resignam a um trecho de reduzida dimensão junto à Avenida Vímara Peres). A Sé e o Paço do Bispo começaram a ser reconstruídos ainda nos séculos XII – XIII, assim como, outro tipo de estabelecimentos relacionados com o burgo, junto à Sé, nomeadamente o mercado, o açougue do bispo, a sinagoga das Aldas.

Por sua vez, a paisagem extra muros era essencialmente rural, cumprindo essencialmente uma função de abastecimento, observando-se à existência de "frondosas matas, hortas e pomares. Isso se pode concluir da toponímia arcaica, que nos deixou memória dos Carvalhos do Monte (Santa Clara), do Souto (no vale do rio da Vila), do Olival (Cordoaria até Mártires da Liberdade), da Rua do Faval (ou do Loureiro), das Hortas do Bispo (Praça e S. Bento de Ave Maria), da Porta do Vimial (Lóios)." (Real e Tavares, 1987)

Posteriormente o burgo conhece uma progressiva expansão em direcção ao rio, facto demonstrado pela Rua Nova (também conhecida como Rua Escura).

O século XIV, com a construção das amplas Muralhas Fernandinas, segundo os preceitos militares da época, mostra – nos um aglomerado mais desenvolvido com expansão interna apreciável e agregando como satélite exterior o Bairro de Miragaia.

No século XV é ainda extensa a área agrícola dentro das muralhas. Observa – se a crescente importância dos burgueses (enriquecidos com as transacções comerciais com o estrangeiro).

"Dois pequenos pólos urbanos caracterizam a sua história ao longo dos tempos: um pequeno núcleo populacional abrigado nas muralhas, em volta de um edifício de carácter religioso – hoje a catedral – e no ponto topograficamente mais elevado. Junto ao rio, o cais de embarque e desembarque das mercadorias, o centro piscatório, o ponto de atravessamento para a outra margem. Uma primeira expansão conduz à construção de um novo perímetro de muralhas (1374), que vem ligar e defender estes dois pólos de crescimento urbano, contendo em si um aglomerado de fisionomia medieval cuja importância é crescente em todo o território e durante toda a Idade Média." (Campos, 1996)

Até meados do séc. XVIII, a Cidade está praticamente confinada ao perímetro dessas muralhas e aos pequenos aglomerados que se desenvolvem ao longo das estradas de ligação a outras povoações do Norte, assim como junto do rio, quer no sentido da Nascente, quer no sentido da Foz. De facto, consolida-se a afirmação da classe burguesa mas a muralha mantém-se. Todavia, em virtude de um forte crescimento demográfico no século XVII, verifica-se o "germinar" de núcleos urbanos exteriores à muralha (são os casos de Miragaia ou Santo Ildefonso).

Nos finais do séc. XVIII, inícios do XIX, observa-se a demolição das muralhas fernandinas, assinalando-se uma forte expansão da cidade para o exterior.

Todavia, o desenvolvimento do Comércio do Vinho do Porto e o rápido crescimento urbano do Porto, associado ao período do iluminismo de onde emerge a figura do Marquês de Pombal, representado no Porto pelos Almadas, conduziu a um processo importante de um conjunto de operações urbanas no século XVIII[47].

De facto, a acção urbana de João Almada pautou-se por objectivos muito concretos nomeadamente a qualificação do espaço público e melhor qualidade e personalização

[47] Com a chegada do séc. XVIII, assiste-se à importante acção de D. João V. Com efeito, fruto de um clima de relativa acalmia política e de prosperidade económica, a sua acção evidencia-se no lançamento de projectos assinaláveis que conhecem o seu expoente máximo com a chegada de um italiano de seu nome Nicolau Nasoni que irá marcar profundamente a arquitectura da cidade.
Em paralelo, observa-se um aumento demográfico e um desenvolvimento económico levado a cabo por uma classe burguesa pujante, o que motiva a intervenção da coroa, que se traduz na vinda de João Almada e Melo para o Porto (primo do Marquês de Pombal) que através da criação da Junta das Obras Públicas (1762 – instituição financiada pelo imposto sobre o vinho e cuja acção vigorava num período de 10 anos) irá deixar a sua marca na cidade.

estética das novas edificações, visando fundamentalmente a prevenção ao nível do crescimento urbano.

Tal preocupação é vertida numa profunda alteração da paisagem urbana mediante a demolição de portas da cidade, abertura de novas vias que possibilitem a regularização dos traçados e redefinição estética das fachadas (são exemplo destas vias a Rua Nova de S. João permitindo o acesso directo desde a Praça da Ribeira até ao Largo de S. Domingos, a Rua do Almada (transformada no Eixo Central da Cidade) onde se instalou um embrionário sistema de abastecimento de água mediante um conjunto de fontes públicas, a regularização de vias de saída em direcção a nascente (Santo Ildefonso) como a Poente (Cedofeita).

Observa-se a abertura de novas ruas como Santa Catarina, Santo António, Clérigos e Formosa como forma de consolidar os valores estéticos e radioconcêntricos da malha urbana pré – existente. Todo este conjunto de operações enquadrava numa "Lista de Melhoramentos" (conjunto de obras realizadas e a realizar). Verifica-se também o aparecimento de novos equipamentos, nomeadamente: Hospital de Santo António, Hospital do Carmo, Cadeia da Relação, Teatro S. João entre outros. Por outro lado, fruto da expansão demográfica, as estruturas militares existentes perdem o seu valor estratégico, traduzindo-se em demolições parciais da Muralha Medieval e à expansão extra – muros. É de referir que esta "revolução almadina" possibilitou também uma abertura da urbe ao rio, como bem o demonstra a Praça da Ribeira.

Em finais do Século XVIII, inícios do XIX, com o exílio da família real para o Brasil, a influência inglesa acentua-se, culminado com o aparecimento de dois arquitectos britânicos: John Whitehead (Feitoria Inglesa)e John Carr (projecto do Hospital de Santo António) que marcam o fim da influência Nasoniana e dão inicio a um novo período: o Neopalladianismo inglês que perdurará até meados do século XIX (Alfândega Nova – 1860 e Hospital Conde de Ferreira - 1866).

O século XIX é marcado por um período de grande agitação social e politica – revolução liberal, guerra civil, revoltas populares e Invasões Francesas (às quais o Porto oferece grande resistência) que conduzem à ruptura com a muralha e provocam o aparecimento de novas áreas de expansão, nomeadamente a Praça da Liberdade.

Em virtude destas profundas alterações urbanas, começa a surgir a necessidade de ligação entre as duas margens do Douro a uma cota alta. Todavia, tal projecto nesta altura acabou por ser vetado ao abandono, optando-se pela construção de uma nova Ponte – a Ponte das Barcas. Só com a instauração do Liberalismo, a ligação entre as

duas margens à cota alta transforma-se numa realidade, já em plena arquitectura do ferro, cujo expoente máximo dá pelo nome de Gustavo Eiffel (Ponte de D. Maria – 1877 – transposição ferroviária).

Como já referimos anteriormente, fruto das convulsões políticas, o poder da classe burguesa através da Associação Comercial aumenta, sendo responsável por algumas operações urbanas, nomeadamente equipamentos que simbolizam esta simbiose entre capitais públicos e privados traduzido por exemplo no Palácio de Cristal.

Em 1843 observa-se a substituição da vetusta Ponte das Barcas, pela designada Ponte Pênsil (ainda à cota baixa).

Em finais do Século XIX, o novo acesso da cidade é completado com a abertura de duas novas ruas, a Rua Nova da Alfândega e a Rua de Mouzinho da Silveira.

Por sua vez, verifica-se a continuação da Avenida da Boavista com o objectivo de ordenar a expansão da cidade até Oeste. De facto, com a edificação do Palácio de Cristal, o crescimento urbano para oeste é uma realidade (consolidada com a Rotunda da Boavista). De referir também a construção da estação de Campanhã, a estação de São Bento e o porto de Leixões (1864-1892).

Em finais dos anos 30/40, a Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais procede à demolição da área envolvente dos edifícios conduzindo à formação de um enorme terreiro com o intuito de conferir uma maior visibilidade aos monumentos. Nos anos 50 verifica-se a abertura da Avenida da Ponte, como forma de relacionamento da cota alta da cidade com Gaia.

Avançando até aos anos 60, mais concretamente a 1962 procede-se à elaboração do Plano Director Municipal de autoria de Robert Auzelle. Este plano previa uma acentuada transformação e reforço da rede viária, criação de espaços verdes, demolição de áreas degradadas e com especial relevância, a salubrização das "ilhas" (questão porque veio inicialmente ao Porto). Apesar de ter sido pouco posto em prática, possibilitou um profícuo trabalho de diagnóstico.

Assim, imbuído deste espírito, em Agosto de 1962, a Presidência da Câmara convoca uma Comissão que deveria pôr em marcha um plano de valorização das zonas antigas da Cidade. Chegamos aos anos 70, e assistimos à criação do CRUARB pelo I Governo Provisório. Para tal, contribuiu o então Secretário de Estado, Arq.º Nuno Portas que nomeou o Arq.º Jorge Gigante para coordenar o processo de renovação da Área da Ribeira. Assim, a 28 de Setembro de 1974 é criado o Comissariado para a Renovação Urbana da Área da Ribeira/Barredo. Após algumas dificuldades de arranque, o

CRUARB vê-se dotado de efectivos poderes para colocar em andamento o Estudo do Arq.º Fernando Távora (1969). Estamos em 1975 e havia-se já verificado o alojamento de população no Bairro do Aleixo, proporcionando a existência de quarteirões devolutos. Após muitas atribulações políticas entre administração Central, CRUARB e Câmara Municipal, o CRUARB foi aumentando a sua área de Intervenção.

Todavia, como reverso da medalha, observa-se um intenso surto industrial e o consequente êxodo rural massivo que provoca uma crise no alojamento (degradação, sobrelotação de habitações, epidemias, falta de higiene).

No século XX, fruto das alterações na estrutura económica e social da cidade, verifica-se uma progressiva e consolidada transformação do seu carácter de cidade industrial a cidade de serviços, sendo que, as populações desfavorecidas são remetidas para as áreas mais periféricas e desenvolvem-se nos concelhos limítrofes (como vimos no estudo de caso anterior), o que conduz a uma profunda letargia das áreas históricas, na qual o Centro Histórico do Porto se inclui.

Centro Histórico de Vila Nova de Gaia

"Os olhos de Santa Marinha há longos anos só vêem Porto. Estejam onde estiverem, o horizonte é a mole caseada do burgo. E não apenas contemplação; são as mesmas falas, os mesmos cultos, os mesmos dramas – do rio - , as mesmas alegrias dos processos, os mesmos folguedos, comeres e hábitos, cais e urbanismos. A Rua de S. João, portuense, continua a Rua Direita de Santa Marinha (...) A beira-rio vila-novense tem, em Santa Marinha, estreita, profunda e natural afinidade com a cidade vizinha. O Rio é aproximação e a ponte – asa de metal – continuidade. São Gonçalo é tão gaiense quanto tripeiro. A Senhora da Piedade da Areia atendia mareantes dos dois lados. No Cerco, a cidade foi defendida em Vila Nova, e comum resistência aos franceses (...) Santa Marinha é mais tripeira – no espírito e no tempo – do que as novas freguesias portuenses do século XIX, desanexadas da Maia e S. Cosme" (Pacheco, 1986).

O Centro Histórico de Vila Nova de Gaia corresponde a um núcleo urbano que se localiza essencialmente na área ribeirinha, abrangendo uma área significativa da freguesia de Santa Marinha.

"Sobrevoar a terra e isso ser carícia, ora da terra, ora dos olhos que a afagam. Telhados que lentamente se precipitam para o rio. Estradas de Telha, caleiras para encaminhar a vista no descer." (Pereira, 1991)

No que concerne a esta freguesia, podemos considerar que ela é caracterizada por um cenário paradoxal, dado que, se por um lado temos a concentração vinícola das Caves do Vinho do Porto, por outro lado, surge-nos um edificado marcado pelo casario vetusto, ruas estreitas e sinuosas caracterizadas por alguma degradação.

"Meã villa lhe chamou Afonso III na carta foral da vila em 1255, como forma de afrontar o poder eclesiástico do bispado do *Burgo Novo do Porto*" (Pacheco, 1986).

Partindo da frase acima transcrita, podemos verificar que o desenvolvimento da margem esquerda do Douro deve-se às lutas pelo poder local entre dois poderes: o real e o eclesiástico.[48]

De facto, os conflitos verificados entre a Coroa e a Mitra advêm do facto de a zona ribeirinha constituir uma mais valia territorial, dado o crescimento do comércio marítimo e a consequente cobrança de "impostos".

"A carta régia de 1254, que estabelece a percentagem de comércio a encaminhar para um e outro lado, refere-se, numa única expressão, "às naves e barquetas que deben "desencarregari in Portu". Seguem-se depois as disposições do monarca a respeito do movimento dos navios, respectivamente, "in Villam Ecclesie" (ou Ecclesie de Portu) e "in meam Villam de Gaya". Os homens residentes na Vila do Bispo podiam livremente aportar os seus barcos na margem direita." (Real e Tavares, 1987).

Todavia, o poder eclesiástico não ficou satisfeito com tal conteúdo, recorrendo para o Papa que, pela bula "Cum a nobis", ordena a D. Afonso III a imediata restituição dos rendimentos à Mitra.

Como retaliação, é criada a Vila Nova " a par de Gaia" e a concessão do respectivo foral, já mencionado, em 1255.

Razões históricas e geográficas ditaram também que os grandes armazéns do Vinho do Douro se situassem em Gaia. Ser Vila Nova, colocou essa área sob responsabilidade régia, escapando assim ao bispado do Porto e aproveitando a localização mais batida pelos ventos frescos do Noroeste, à sombra da encosta onde foi possível enterrar as caves com melhores condições de temperatura e humidade, deixando a soalheira encosta

[48] "Villa de Gaya tem muito e muito que estudar e muito e muito a saber, e que quem quer que limite a sua leitura à lenda do Rei Ramiro no Cancioneiro de Garrett ou a supor que Villa Nova é somente uma adega de vinho fino, não póde presumir-se pessoa lida na genealogia e archeologia do concelho que com o Porto vizinha" (Leitão, 1909 in Meã Villa de Gaya).

do Porto para as gentes que desde cedo aí de apinharam vivendo do trabalho do cais, no mercado, no rio e no mar. O Vinho do Porto é assim um actor principal da história da cidade. Poderá dizer-se que as jóias do barroco que o Porto construiu e mais tarde tantos palácios e obras foram possíveis porque, o Vinho do Porto conseguiu ser riqueza. (Campos, 1996)

O domínio do Porto sobre o Douro constitui uma retoma da actividade comercial após a guerra da independência, cabendo à feitoria inglesa um papel essencial, dado o corte de relações comerciais com a França, a que se alia o Tratado de Methuen.

Contudo, conflitos entre produtores e comerciantes (primeiros descontentes com o domínio da feitoria inglesa), conduzem ao aparecimento em 1756 de um organismo de Estado controlado pelo Marquês de Pombal, a "Companhia Geral das Vinhas do Alto Douro"[49], instalada no Porto com vista a resolver este diferendo e controlar a qualidade do vinho[50] (detinha em exclusivo a comercialização, no Porto e três léguas ao redor, dos vinhos de consumo corrente). A Companhia estabelece um perímetro para a região do Douro (aliás corresponde à primeira região demarcada a nível mundial)[51], cria uma hierarquia de qualidade para os vinhos, garante um preço mínimo aos produtores e oferece o exclusivo de comercialização dos vinhos de melhor qualidade à feitoria inglesa, o que conduz a uma concentração de grandes produtores (na sua maioria negociantes ingleses).

Em 1756, outra medida implantada pela Companhia Geral das Vinhas do Alto Douro corresponde ao exclusivo conferido a Vila Nova de Gaia, em termos de armazenamento de vinhos de primeira qualidade. Entretanto, em consequência da prosperidade ligada a à comercialização do Vinho do Porto, opera-se no Porto uma operação/revolução urbanística protagonizada pelos Almadas (modificações na Praça da Ribeira, melhoria na ligação do centro com a cota alta da cidade obedecendo a uma concepção iluminista, e higienista).

Quanto a Gaia no século XVIII, observa-se à transferência de um conjunto de armazéns, fruto da cobiça dos lucros ganhos pela Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, por parte da Igreja do Porto (que invoca documentação medieval para

[49] Em 1756 Pombal cria a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, estabelece os principos da demarcação da área produtora, fixa normas de produção e comercialização do vinho (Pereira, 1991)

[50] "O modelo mercantilista adoptado por Pombal busca sobretudo estabelecer a defesa de produtos e áreas estratégicas do nosso espaço económico..." (Pereira, 1991)

[51] "Primeira região vitícola do mundo, demarcada na época pombalina, a terra duriense vive desde então ao ritmo das vicissitudes da produção e do comercio do vinho do Porto" (Pereira, 1991)

impor os seus direitos), o que motiva um êxodo para a outra margem pois, os ingleses não estavam dispostos a suportar os encargos em benefício do poder eclesiástico, aproveitando o facto que do outro lado do Rio, os direitos de doação de D. Teresa a D. Hugo "não o atravessavam sem esbarrarem no Foral de Gaia de 1255 concedido por Afonso III ou no de Vila Nova dado por D. Dinis em 1288, com todas as liberdade de comércio inerentes". (Guimarães, 1984)

A partir deste período observa-se um conjunto de obras que estabeleceram esta relação profícua e em simultânea excêntrica entre as duas margens, das quais destacaremos a construção da Ponte das Barcas (1806) de Carlos Amarante, que corresponde à primeira ponte permanente sobre o Douro.

Na época moderna, Vila Nova e Gaia são terras de artífices ligados à faina marítima. Por esta época começa a instalação de ingleses que aqui constroem a instalação de armazéns para exportação de vinho, factor esse que dominará completamente a importância da região no século XVIII com as reformas de Pombal.

Em 1832/1833 a baixa ribeirinha é destruída pela guerra civil ("episódio" do Cerco do Porto), desempenhando o Mosteiro de Pilar um papel importante dado que ele constituiu um reduto importante onde se decidiu pelas armas o destino do país – invasões francesas e lutas liberais sendo que, a partir deste momento o centro vai afastar-se progressivamente do Rio.

A 20 de Junho de 1834, Vila Nova e Gaia fundem-se, dando origem à primeira Comissão Municipal[52]. Instalou-se na actual Rua Guilherme Gomes Fernandes até 1835), posteriormente na Avenida Diogo Leite até 1850, em 1880 junto à Fonte do Cabeçudo e desde 1880 na Rua Cândido do Reis até mudar para a Avenida da República na década de 20 (afastamento definitivo do rio). (Ferreira, 1997).

Trata-se de um novo período de desenvolvimento, uma vez que as novas travessias do Douro trouxeram um sopro de modernidade. Para além dos sectores do Vinho, observa-se a instalação de fábricas de cerâmica artística e armazéns de ferro, bem como a fixação de artistas plásticos (escultura) como os casos de Soares dos Reis e Teixeira Lopes (a designada Escola de Gaia).

Em 1841 regista-se a edificação da Ponte Pênsil de Stanilas Bigot concluída em 1843, o que conduziu à construção da Rua de General Torres, como acesso à referida Ponte. Na

[52] Gaia e Vila Nova constituíam duas povoações independentes que após a vitória liberal em 1834, unem-se num só concelho, libertando-se da tutela do Porto.

segunda metade do século XIX, com a quebra de exportações no Vinho, assiste-se à extinção da Companhia Pombalina (doenças da vinha, excedentes da produção e falsificações do vinho).

Em 1877 com a construção da Ponte de D. Maria Pia (Eiffel) está assegurada a ligação a Lisboa (até então só às Devesas), enquanto que em 1886 verifica-se a substituição da Ponte Pênsil pela nova Ponte de D. Luís I (Seyring) e entre 1884 – 1895 inicia-se a construção do Porto de Leixões.

"Nas últimas décadas de novecentos até ao fim do primeiro quartel do século XX abre-se a Avenida da República para acesso ao tabuleiro superior da Ponte de D. Luís I. (...) O eixo principal da Vila desloca-se depois para a nova avenida, construindo-se na década dos anos 20 a nova Câmara Municipal na esquina da transversal que ia ao encontro de todas as vias importantes anteriores (Rua General Torres, Rua Direita). (Guimarães, 1984).

Um conjunto de artérias emergentes da época como os casos da Álvares Cabral, Conselheiro Veloso da Cruz e Teixeira Lopes conduziram a uma ocupação efectiva de Mafamude que com o advento da Av.ª da República e a deslocação dos Paços do Concelho, transfere a centralidade da urbe para esta freguesia. Eis o centro, que se situa numa área que ainda agora é central e que, condicionada pela acentuada topografia deste concelho, que determina um desenvolvimento urbano a duas cotas.

Em 1926 o Entreposto de Vila Nova de Gaia é classificado como o único local onde se pode armazenar o Vinho do Porto.

"Desde que o Vinho do Porto existe que V.N. de Gaia o guarda e cuida, qual concha de magnifica pérola que se abre numa oferenda sem igual ao Rio Douro e através dele ao mundo." (Sandeman, 2001)

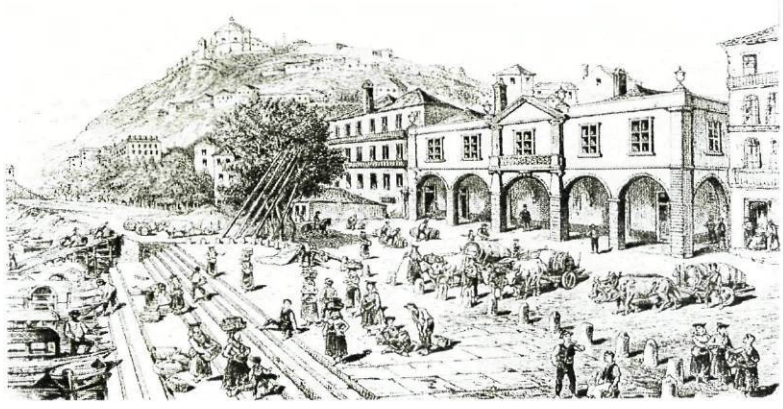


Figura 37: Retrato de William Prater do o largo fronteiro às caves Sandeman (1870)

Assim, tudo começa pelo rio: Avenida Diogo Leite e Ramos Pinto, anteriormente designadas por Avenida Beira-rio que constituíram até 1942 uma área inóspita, apenas frequentada por aqueles que ali se deslocavam para trabalhar ou pela população residente, pertencente ao mais baixo escalão social, que na maioria dos casos vivia com sérias dificuldades. Aquele local era constituído basicamente por cais, docas, estaleiros e praias, que o arranjo urbanístico instalado na década de quarenta quase apaga, tornando a marginal num espaço uno e alinhado vencendo a natureza, numa tentativa de embelezamento e funcionalidade. Com efeito, os locais, comprovam o uso e a relação entre o homem e o rio (Praia do Estaleiro, Doca de Gaia, Cais de Gaia entre outros).

Assim, na designada área ribeirinha verificava-se a existência de áreas de praia (margens cobertas de areia), e docas dotadas de cais para receberem embarcações, onde se verificava uma grande azáfama com homens e mulheres de pés descalços com carros de bois ligados ao entreposto do Vinho do Porto (e sua fiscalização), bem como de um dos flagelos que sempre afectou esta área (as cheias).

A ligação à cota alta com a vila fazia-se pela antiga Rua Direita (actual Cândido dos Reis) cujo desenho não se alterou até aos nossos dias.

Posto isto, diremos que o Centro Histórico de Vila Nova de Gaia corresponde a um núcleo urbano com problemas socio – urbanísticos, sendo que ele é caracterizado por uma notável singularidade que corresponde à concentração das Caves do Vinho do Porto, registando-se uma progressiva desactivação dos característicos armazéns devido à modernização e reconversão das empresas do Vinho do Porto.



Figura 38 – Desembarque de pipas de vinho nas margens de Gaia

Com efeito, com o declínio da actividade portuária e a erosão da função de abastecimento das Caves do Vinho do Porto, face às novas tecnologias, observou-se até aos dias de hoje uma gradual degradação urbana registada no envelhecimento da

população, na decadência económica e degradação do parque habitacional (prédios antigos e degradados, "ilhas", barracas isoladas), o que não deixa de ser curioso a assimetria entre a vitalidade consolidada da economia do Vinho do Porto e a degradação económico – social dos habitantes do Centro Histórico.

"A freguesia de Santa Marinha e, em especial o Centro Histórico, sendo um núcleo urbano muito antigo que no seu inicio e durante muito tempo desempenhou o papel mais nobre e importante em toda a cidade como protagonista da centralidade cívica e urbanística conheceu um progressivo declínio do seu parque habitacional face à migração para zonas altas da cidade então emergentes, em virtude das novas travessias do Rio Douro" (CMVNG, 2000).

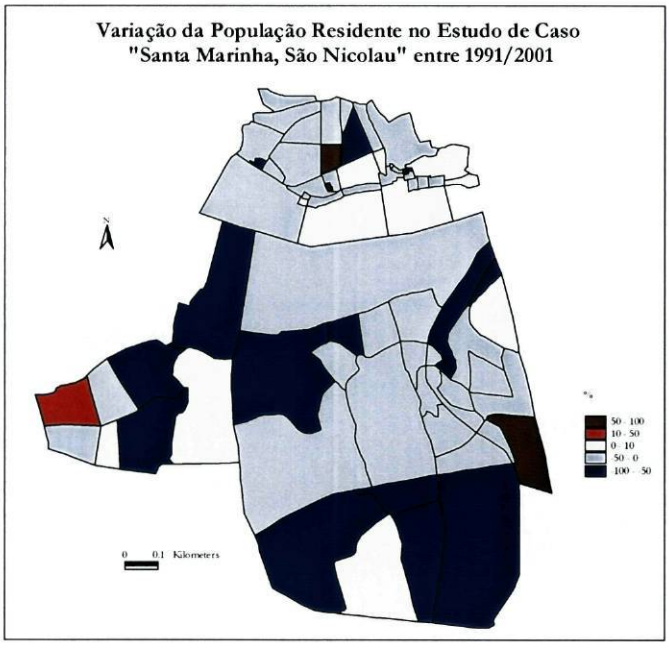


Figura 39 – Variação da População Residente na Centralidade Histórica

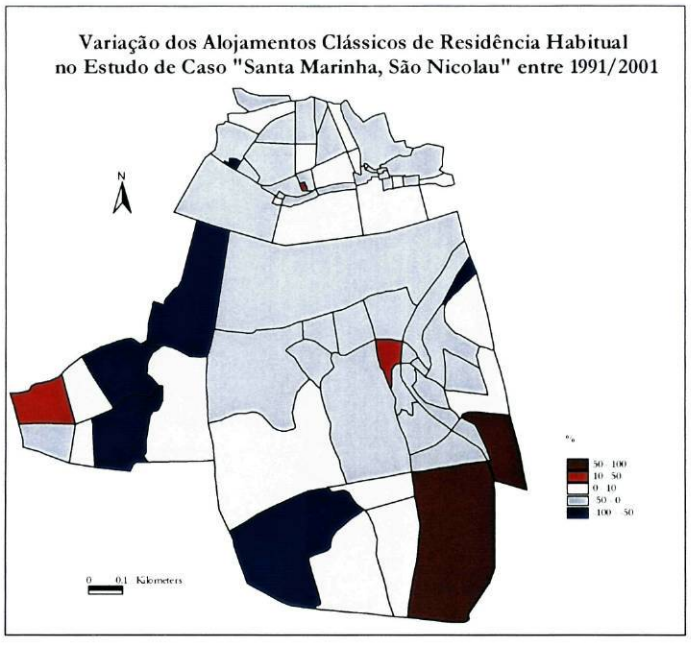


Figura 40 - Variação dos Alojamentos Clássicos de Residência Habitual (Centralidade Histórica)

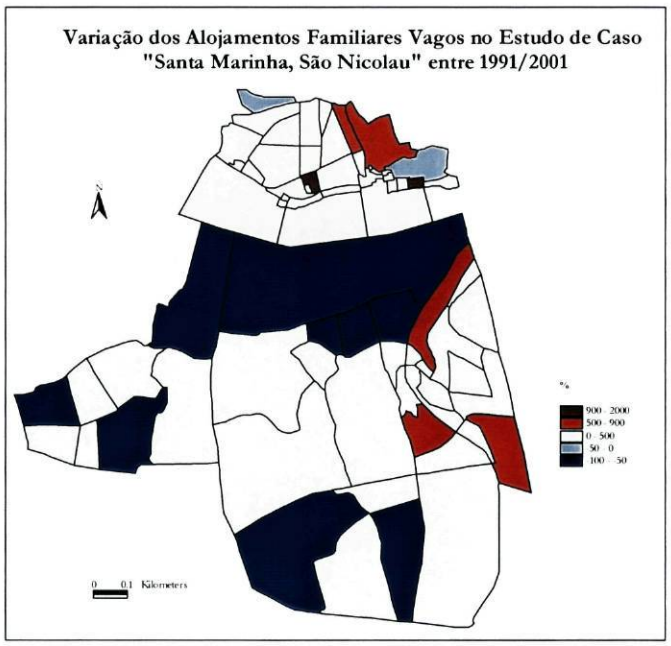


Figura 41 – Variação dos Alojamentos Familiares Vagos (Centralidade Histórica)

5. Planeamento e Gestão – (des) Encontros dos Instrumentos de Planeamento

Na Área Metropolitana do Porto não existe um Plano Estratégico que defina um conjunto de objectivos a alcançar, uma estratégia comum aos municípios que constituem a AMP, um "contrato regional" que os vincule a um projecto supra municipal e intermunicipal com vista a um desenvolvimento sustentável da região metropolitana.

O que se existe, apenas corresponde a um Estudo Sócio – Económico da Área Metropolitana do Porto, naquilo a que podemos designar como um pré – Plano Estratégico.

Este Estudo visava proporcionar à Junta Metropolitana uma primeira Oportunidade de discussão estratégica sobre questões económicas, sociais e territoriais que condicionavam a competitividade da AMP (trata-se portanto, na nossa óptica, de um exercício de Planeamento Estratégico) que promovesse "um salto qualitativo no processo de negociação/concertação intermunicipal e da AMP com os restantes operadores que nela inscrevem a sua actividade" (Planum, 2003).

O *Estudo Sócio – Económico* preconizava o estabelecimento de dois níveis de desenvolvimento para a Área Metropolitana do Porto:

Um primeiro, designado por núcleo estratégico de competitividade da AMP (dinâmicas empresariais industriais e terciárias) e qualificação de recursos e um segundo, de criação de condições complementares de competitividade de natureza territorial que permitisse a internacionalização da AMP numa rede internacional de cooperação.

Na análise do modelo territorial, este estudo destacava dois factos:

1. A Cidade do Porto, que constitui o núcleo histórico central da AMP, caracterizada por um núcleo central exíguo (42km2) sem possibilidade de alargamento de limites administrativos;
2. A dispersão da base industrial da AMP pela totalidade dos concelhos que a integram, conducente a uma realidade autonómica entre os municípios.

Em termos de cidade aglomeração, o Estudo de então registava as seguintes tendências:

i) A dinâmica de descentralização espacial do crescimento urbano (crescimento demográfico e densidade populacional) observando-se a coexistência de suburbanização periférica (Valongo, Gondomar e Vila Nova de Gaia) e contiguidade do crescimento urbano;

ii) A queda do nº de residentes no núcleo histórico central em favor da especialização no terciário (coexistência terciário e residencial).

As relações existentes entre a Cidade Aglomeração e os Concelhos mais excêntricos ou periféricos (Póvoa do Varzim, Vila do Conde e Espinho) não diferem da relação com outros como Famalicão, Santo Tirso, Santa Maria da Feira, assumindo-se assim claramente como uma segunda coroa de desenvolvimento urbano, sendo que esta realidade foi considerada uma potencialidade da AMP com vista a um desenvolvimento urbano polinucleado, no qual a cidade aglomeração assume o estatuto de centralidade metropolitana e regional.

Perante esta realidade, o estudo considerava fundamental sob o ponto de vista estratégico a consolidação quantitativa e qualitativa da Cidade Aglomeração, nomeadamente no *assegurar de perspectivas de continuidade do desenvolvimento urbano como por exemplo viabilidades de continuidades entre Concelhos limítrofes* (ponto fulcral para a presente investigação).

Face à vitória do "não" no referendo da Regionalização, preconizava-se um salto qualitativo do ponto de vista organizativo do papel da Junta da Área Metropolitana assente no principio da subsidiariedade entre municípios com vista à definição de um Plano Estratégico e a consequente dotação de uma estrutura técnica mínima que funcione como interface não só com os municípios mas, também com o sector privado.

"A tudo isto, bastará romper com o localismo, tendo o estudo em análise estipulado como forma de estruturar a coesão da cidade de aglomeração a gestão coerente dos PDM's com vista à sua compatibilização e articulação de acções.

Assim, ao nível da estruturação do modelo territorial era proposto um Programa de investimentos e projectos visando a densificação qualitativa da Cidade Aglomeração (nomeadamente a criação de novas centralidades), a criação de um parque metropolitano em matéria ambiental e de lazer, o Estudo de compatibilização dos PDM's numa lógica metropolitana. (Planum, 1993).

Chegados ao ano de 2003, o cenário ("*persistência e aprofundamento de debilidades estruturais*") tem prevalecido sobre o segundo ("reactivo com intervenções correctoras de enquadramento"), sendo que do conjunto de desafios mobilizadores então traçados pelo Estudo para a Área Metropolitana do Porto, parece-nos que apenas o Metropolitano de Superfície e a Transformação do Aeroporto Sá Carneiro emergem actualmente como projectos metropolitanos.

No que concerne à elaboração de um Plano de Ordenamento do Território, até ao momento não se regista qualquer tipo de avanço, o que representa um atraso da Área Metropolitana do Porto face à Área Metropolitana de Lisboa, cuja resolução de Conselho de Ministros n.º 68/2002 deu luz verde ao Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML).

Em termos de Planeamento Municipal no Porto, numa perspectiva temporal, após acesas discussões públicas sobre a salubridade das habitações das classes operárias, surge nos anos 30 um plano que revela "aspirações de crescimento integrado e harmonioso da cidade", formalizadas num plano global de urbanização, o designado "Prólogo ao Plano da Cidade do Porto" de 1932 de autoria de Ezequiel de Campos, (plano esse que não teve grande eco nas entidades municipais e que propunha uma "traça geral da Cidade" com vista a evitar a expansão caótica, tendo como paradigamas a "higiene, segurança, ordem, comodidade, moral, prosperidade) enunciando várias questões da maior importância para o desenvolvimento da cidade" (Fernandes, 1990)
No âmbito deste plano, são avançadas algumas propostas inovadoras, nomeadamente a necessidade da agregação das unidades administrativas para onde se prevê a expansão da cidade numa só unidade, a complementaridade entre Leixões e o Douro, a articulação de transportes marítimos e ferroviários, com o crescimento da cidade a assentar na trilogia Praça – Boavista – Leixões. São também delineadas áreas de implantação residencial (Antas, Avenida da Boavista, Campo Alegre, Foz) e grandes espaços verdes nas imediações da Avenida da Boavista e a Noroeste, junto à Cicunvalação. O Plano previa também a demolição de uma vasta área da Ribeira e Miragaia e a elaboração de um Plano Regional de Urbanização com vista a assegurar a hegemonia do Porto sobre os Concelhos envolventes.
"Fala-se já da necessidade de rasgar grandes vias, propõe-se a construção de uma ponte junto à Arrábida (de caminho de ferro) e a abertura de um anel de traçado aproximado ao da Via de Cintura Interna. Com a intenção de evitar a "expansão caótica" da cidade, Ezequiel de Campos prescreve algumas medidas inseridas numa perspectiva urbanística integradora, cujo instrumento deveria constituir-se num "Plano Regional de Urbanização" (Fernandes, 1997)
Em 1934, a legislação obriga a realização de Planos de Urbanização pelos municípios até Dezembro de 1939, sendo que o Porto, de uma forma tardia, opta pela solução italiana. O arquitecto Marcello Piacentini, que nunca chegou a concluir o plano para o

qual havia sido contratado, no entanto, observou-se uma continuação do seu trabalho pelo Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal do Porto, que recorrendo à colaboração do arquitecto Giovanni Muzio (1940), "fervilham então as ideias sem que a maior parte delas venha a ser implantada, casos da penetração única pelo norte através de ampla avenida ou da monumental, ligação em túnel da ponte (D. Luís) ao meio do edifício das Cardosas, passando a R. Mouzinho da Silveira e a R. das Flores em viaduto" (Fernandes, 1990).

Em 1943 regista-se a morte de Duarte Pacheco (um dos grandes impulsionadores da politica urbana em Portugal), sendo que a situação urbanística da Cidade do Porto era ainda periclitante, dado que o Plano ainda não estava concluído. Assim, é convidado o Eng.º Almeida Garrett (Director do Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização da Câmara Municipal do Porto), sendo o ante plano concluído em 1947, aprovado pela Administração Central quatro anos depois, seguindo-se a aprovação do Plano Regulador da Cidade em 1954 (volvidos 22 anos sobre o Prólogo ao Plano de Ezequiel de Campos).[53]

"O primeiro plano aprovado teve-o o Porto apenas em 1954, o qual evidencia a grande preocupação que constituía já então o trânsito automóvel. Nesta matéria são avançadas propostas que visam a proibição de estacionamento e a separação de tráfegos, isto para lá de um notável investimento em novas vias, como as de aferência rápida ao centro da cidade (de que vai resultar a construção da Avenida Marechal Carmona) e a de cintura ao centro (Via de Cintura Interna do Porto) e na construção de uma ponte (na Arrábida, para tráfego exclusivamente automóvel)." (Fernandes, 1997)

Com efeito, observa-se neste plano uma preocupação em adequar a cidade ao tráfego, o evitar o estacionamento nas ruas mediante o isolamento do trânsito de atravessamento, do trânsito local. Regista-se a abertura de vias rápidas até à área central, sendo que a Avenida Marechal Carmona corresponde à única construída como previsto. Em função da importância conferida ao automóvel, aposta-se na construção de parques de estacionamento e preconiza-se a necessidade de construção de uma ponte na Arrábida.

[53] A importância desta aprovação é muito bem descrita na Revista Municipal da edilidade "A homologação por parte de Sua Superior Excelência o Ministro das Obras Públicas do parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, de que foi relator o Engenheiro Inspector Sr. Mário Filgueiras, sobre o Ante – Plano Geral de Urbanização da Cidade é acontecimento de vasto alcance registando no ano indo a que desejamos fazer aqui especial referência. Tomadas em consideração as observações que o estudo mereceu, pode ser agora submetido à aprovação o Plano Regulador, ficando, então, a Cidade a dispor concretamente dos elementos fundamentais ao seu desenvolvimento e expansão, a par de uma regulamentação da construção cuja falta há muito se faz sentir." (CMP, 1952)

Neste quadro de acessibilidade em que as actuais penetrações são muito acanhadas e bordejadas por muito edificado, elas devem ser substituídas por novas destinadas ao transito rápido como são os casos da Ligação Porto – Leixões que passa a fazer-se pela Via Rápida, artéria directa da Boavista ao porto de mar, da Via Norte – às duas estradas de Viana (EN 13) e de Braga (EN 14) que entram na cidade pelas ruas do Monte dos Burgos e do Amial.

Estas penetrações rápidas deverão ir o mais libertas possível do trânsito local até ao anel da zona central que por assim dizer envolve a região nevrálgica da cidade, sede do comércio, escritórios, bancos, cafés cinemas, teatros, toda a armadura da vida dos negócios e forasteira.

Noutro domínio do plano, defende-se que "cada actividade para se exercer no máximo rendimento e eficiência exige condições de meio apropriadas. Muitas vezes estas condições favoráveis a uma dada actividade são prejudiciais e nocivas a outras que, por isso, se vêem diminuídas quando em convívio forçado. Separadas e cada uma nas melhores condições, aumenta-se o rendimento do conjunto urbano, desde que se estabeleçam as convenientes ligações de relação." (Garrett, 1952)

Surge assim o zonamento com a atribuição de uma ocupação especial a cada porção do território. A saber:

Residencial – para habitação, com três categorias segundo a existência de edifícios de carácter não residencial (estritamente residencial, residencial mistas de residência e industria ou zonas de tolerância);

Especial – comercial (Zona Central com toda a extensão do território abrangido pelo Anel da Zona Central[54] e a penetração baixa da Ribeira à Praça de Almeida Garrett...), industriais (Ramalde, Areosa, Campanhã – Contumil - Freixo, Lordelo do Ouro), ferroviárias, portuárias, praias, certos edifícios públicos e defesa, conservação e valorização do património estético, a zona histórico – Arqueológica – Turística;

Cinturas – Jardim da Cordoaria, Palácio de Cristal, Rotunda da Boavista, Jardim do Marquês, entre outros), sendo que no extremo noroeste da cidade a Câmara planeou a Grande Zona Desportiva do Castelo do Queijo onde se propõe instalar quase todas as modalidades do desporto, desde um estádio ao golfe e ao campo hípico e piscinas.

[54] Considera-se como zona Central a extensão do território cingida pelo designado Anel da Zona Central centro comercial e civico da cidade (actividades mercantis, teatros, cinemas, cafés, escritórios) e que exerce um comando além das fronteiras municipais (Garrett, 1952)

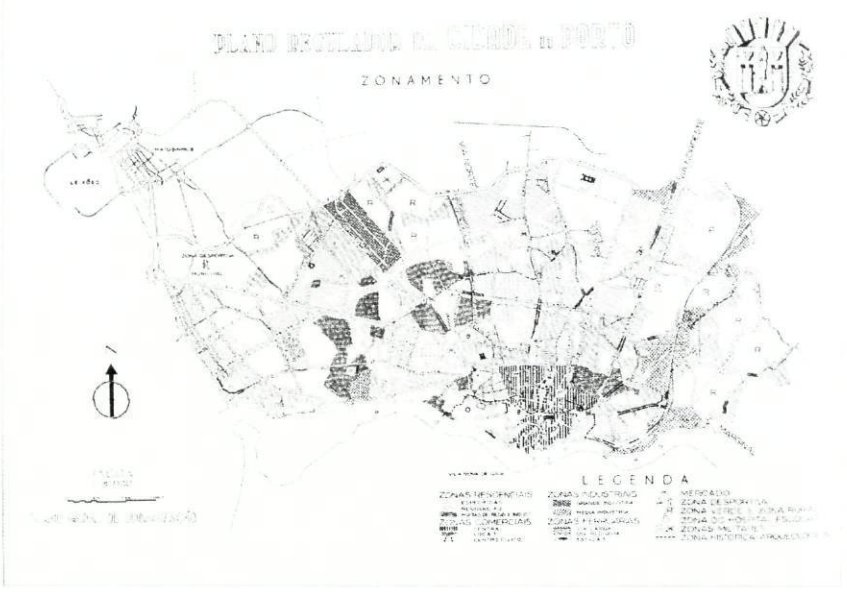


Figura 42 – Zonamento da Cidade do Porto segundo o Plano Regulador

O Plano Regulador é "acusado" de conferir uma menor atenção aos transportes colectivos (na altura principal meio de locomoção da população portuense), procedendo a um particular enfoque no zonamento da cidade.

De salientar no entanto, a inovação do plano no que diz respeito à criação de "unidades administrativas, funcionais e sociais, organizadas segundo uma estrutura hierárquica de feição "christalliana" (Fernandes, 1990)

"Procurando organizar a cidade em conjuntos bem definidos e de forma a dotá – los de um equipamento conveniente às suas justas exigências e à sua comodidade: a escola perto de casa com caminho seguro e curto para a salvaguarda dos filhos; o centro comercial ao alcance de um simples passeio a pé sem perda de tempo nem despesas de transporte; o jardim de bairro, acariciante na sombra que proporciona com o ar que tantas vezes falta na casa de habitação; as novas extensões de cidade talhadas em outra forma e que criam ambientes de beleza e alegria, e para onde se irá fazendo a deslocação de muitos mal alojados nas ilhas numa acção social de altíssimo alcance; e tantos outros benefícios – prepara um futuro melhor a toda a população, amplia a alegria de viver." (Garrett, 1952)

No entanto, como referimos anteriormente, a constituição de bairros destinados à população operária tem início em princípios do século XX, apesar da existência já em 1864 de um Plano de Melhoramentos (como resposta aos problemas da industrialização) para as duas principais cidades portuguesas que visava a salubrização das áreas mais degradadas.



Figura 43 – Definição da Organização Territorial da Cidade segundo o Plano Regulador[55]

Todavia, boa parte do parque habitacional como o conhecemos hoje, ficou a dever-se ao Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto de 1956 que despoletou uma transformação profunda na evolução urbana da cidade.

A intensa construção dos bairros sociais a partir da década de 50 conduziu à revisão do Plano Regulador por parte do Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal do Porto, sob orientação do arquitecto urbanista Robert Auzelle (1962).

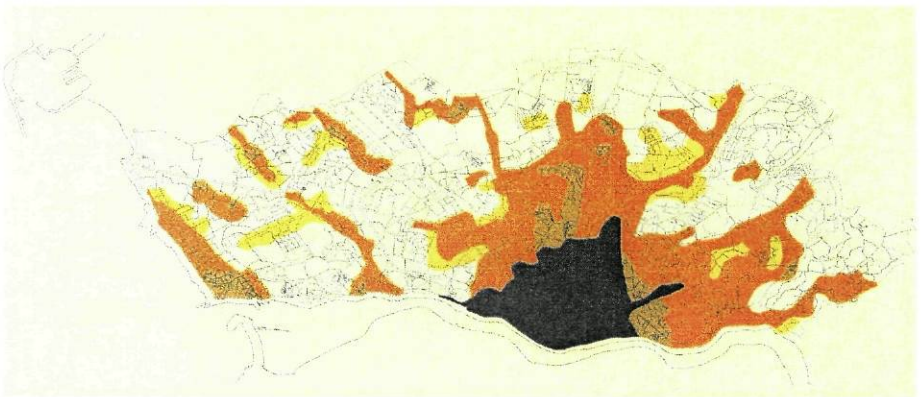


Figura 44 – A mancha de ocupação na época do Plano Auzelle (1960)

[55] Segundo Garrett temos: 1.º Escalão – A vizinhança cuja base é uma escola primária de 2 salas 600 a 1000 habitantes (Aldoar); 2.º Escalão – O Bairro base a escola primária de 8 salas 2000 a 4000 habitantes (Bairro de Contumil); 3.º Escalão – Unidade Residencial ou Freguesia Base – uma organização administrativa e religiosa bem definida (5000 a 12000 habitantes) Lordelo e 4.º Escalão Unidade Urbana A plenitude dos benefícios de agregação culturais e de higiene (25.000 a 75.000 habitantes aconselhável 40.000 habitantes (ex: Campanhã – Bonfim, Campanhã e Freixo)

Surge assim o novo Plano Director Municipal do Porto. Obra vasta sobre a cidade, onde é delineada uma definição de funções essenciais, as tendências de evolução e a necessidade do Porto se assumir como um centro administrativo, de negócios, intelectual e artístico, de ensino, repouso, de comunicações, de diversões e turismo.

O Plano Auzelle insere-se então num contexto de uma política activa de construção de habitação para eliminar o fenómeno das "ilhas" (numa estreita colaboração entre Câmara Municipal e Governo), sendo que, ele pretendia também algumas operações previstas no Plano Regulador da Cidade elaborado entre 1947 a 1952.

Curiosa é mais uma vez a opção de considerar a Cidade do Porto e a sua "extensão" a Concelhos como Matosinhos, Gaia e Gondomar: "A evolução do Porto lembra também muito a propósito que, o porto de mar da cidade é Leixões, no Concelho de Matosinhos e que os armazéns e comércio dos vinhos do Porto se situam em Vila Nova de Gaia. Por outro lado, o aeroporto cuja importância irá aumentando gradualmente visto ser uma nova via ultra rápida, diminuindo o isolamento do Porto localiza-se nos Concelhos da Maia e Matosinhos. É por estas razões que o Plano Director, aliás como já esboçava o Plano Regulador, tenta orientar a planificação da cidade propriamente dita em função do aglomerado portuense total, assegurando a máxima da coordenação com os Concelhos vizinhos, no quadro regional em estudo." (CMP, 1962)

A grande aposta do Plano era considerar a Cidade do Porto como um centro caracterizado por uma multiplicidade de funções (de repouso, diversões e turismo, intelectual e artístico, administrativo e de comunicações), considerando assim o sector terciário como um importante instrumento face à dispersão da população. "A existência de um único grande centro de comércio e serviços e o crescente volume de tráfego colocam a questão da circulação e do seu suporte como preocupação prioritária de todos os instrumentos de planeamento urbanístico. Tal como é particular evidente no Plano Director da Cidade do Porto de 1962, onde avultam as propostas de construção de novas vias, algumas já antes defendidas (a exemplo da Cintura Interna), viadutos e túneis, implicando investimentos de vulto e uma grande transformação da rede viária e do tecido urbano." (Fernandes, 1997)

O objectivo fundamental do Plano Director é, portanto, confinar, aumentar e desenvolver o centro da cidade na sua função de centro administrativo. (PDM, 1962).

Era também intenção do Plano proceder a algumas demolições nos quarteirões do Centro Histórico como forma de conferir salubridade e monumentalidade à referida área

(Auzelle refere a imagem da "Acrópole da Sé"). Estas demolições e novas operações permitiriam a definição de um conjunto de percursos turísticos.

Este Plano reproduz muitas ideias do Plano Regulador, sendo que a grande diferença reside no aumento exponencial da utilização do automóvel. De facto, a imagem da cidade molda-se ao automóvel consubstanciada no aparecimento de mais parques de estacionamento (ex: Silo Auto) e na construção de passagens inferiores para os peões (Congregados), na aposta de cruzamentos desnivelados (Gonçalo Cristóvão/Camões), entre outros.

"Mas, as dificuldades financeiras, nomeadamente para a realização das infra estruturas rodoviárias, além das pressões exercidas pelos promotores imobiliários, não permitem que o plano, cujo regulamento não chegou a ser aprovado, tivesse os efeitos previstos no ordenamento territorial da cidade. Assim, em 1978 a Câmara Municipal resolve avaliar a situação e opta pela realização de um novo plano que só virá a ser aprovado pela Assembleia Municipal onze anos depois" (Fernandes, 1990)

Procede-se então à elaboração do Plano Geral de Urbanização que constitui uma ruptura "com a política de mega planeamento de Auzelle. Aposta-se na "cidade feita de sub cidades", na melhoria das condições de circulação, contenção do crescimento imobiliário com vista a assegurar um desenvolvimento equilibrado.

Refere o coordenador da equipa do plano, Duarte Castel Branco que "É de facto de há muito incontroverso que a unidade do funcionamento urbano da cidade do Porto, transborda dos limites administrativos do município, num contínuo urbano que integra e interessa, de imediato, extensas áreas situadas nos concelhos circunvizinhos, que constituem a decretada Área Metropolitana do Porto. Para além destes, ainda se interpenetram já hoje os legítimos interesses de toda a ordem, de populações cujo quotidiano se não atém a recortes administrativos de Freguesia, de Concelho ou de Distrito e que numa visão metropolitana ou regional reclama da cidade do Porto o cumprimento da sua missão, isto é, a sua função de DESTINO" (CMP, 1993)



Figura 45 – Plano Geral de Urbanização de 1989 – Carta Síntese

O Plano transformado em 1990 em PDM, assume a vocação de capital regional da cidade do Porto propondo a integração das funções próprias do meio urbano (habitação, trabalho, actividades culturais), a melhoria da qualidade ambiental, a reestruturação do tecido urbano, a hierarquização do sistema viário, a racionalização do transporte colectivo e a restrição de veículos à área central.

Em termos de Equipamentos de nível concelhio são propostas a construção de Centros Culturais e Zonas Verdes como são os casos da Quinta de Serralves (Museu Nacional de Arte Moderna), a área envolvente do Palácio do Freixo, o Parque Urbano da Cidade (ampliação até à marginal atlântica) e o futuro Parque Oriental na envolvência dos Rios Tinto e Torto.

"Entre o rio Torto e o rio Tinto, organiza-se uma importante área, uma espécie de grande ilha verde, visando um parque lúdico e tecnológico. Esta área, prevista pelo Plano Geral de Urbanização revela...Estamos perante uma mudança de escala (de jardim público para parque público)" (Rodrigues, 1993).

No que diz respeito ao Sistema Viário de Transportes, é conferida uma primordial importância ao tráfego de longo curso e de ligação aos concelhos vizinhos – consubstanciada na necessidade da edificação da Ponte do Freixo como forma de permitir o "desafogo" da Arrábida e colmatar a CRIP a nascente, sendo que no parecer da Comissão Técnica é sugerida uma nova travessia a montante e a necessidade de mais diálogo com os Concelhos de Vila Nova de Gaia e com Matosinhos (importância da Via Nun'Álvares (nomeadamente ao nível do atravessamento do parque urbano).

Em Setembro de 2000 assiste-se a uma importante alteração, com a suspensão do PDM e entrada em vigor de Normas provisórias que correspondem a uma vontade que os

responsáveis municipais sentiram de "repensar estratégias perante os novos desafios que se colocam à Cidade no quadro metropolitano e europeu". O seu período de validade é de dois anos, assumindo assim um papel de instrumento orientador da gestão urbanística da Cidade.[56]

Actualmente encontra-se em discussão pública o novo Plano Director Municipal do Porto (2003). Os objectivos preconizados neste Plano visam a valorização da identidade urbana do Porto, a requalificação do espaço público e do ambiente urbano, a racionalização do sistema de transportes (optimização da mobilidade intraurbana), a redução das assimetrias urbanas (fomento da equidade da localização dos investimentos públicos e promoção da coesão social com especial relevância para os bairros sociais) e a Promoção do Centro Histórico e da Área Central como "referências insubstituíveis do desenvolvimento urbano de toda a AMP, potenciando e reforçando a sua revitalização e animação. (CMP, 2003).

Neste plano, na "Planta de Ordenamento – Qualificação do Solo" é introduzida uma nova figura que diz respeito à Unidade Operativa de Planeamento e Gestão que segundo os autores do documento "permite o aprofundamento do desenho da cidade através de outras figuras de Plano, e a utilização selectiva de critérios perequativos".[57]

Do conjunto de Unidades Operativas de Planeamento e Gestão definidas, destacaremos a UOPG 2, 18, 19, 20 e 24. A n.2 tem por objectivo visa a consolidação da frente nascente do Parque da Cidade e a cedência para o domínio público municipal dos terrenos a integrar o Parque, sendo estabelecido a obrigatoriedade de a área ser predominantemente mista destinada a habitação, comércio e serviços articulados com a área de recreio e lazer do Parque da Cidade. Para a UOPG 18 – Areosa, pretende-se a estruturação de uma área de expansão predominantemente habitacional, que deverá conter também um equipamento desportivo e áreas verdes de enquadramento do nó da A3 com a Circunvalação. Na UOPG 19 – S. João de Deus, visa-se a reformulação urbanística do Bairro de S. João de Deus e consequente integração na envolvente urbana, promovendo desta forma a sua "desghetização" (de acordo com o estudo urbanístico e social em curso), prevendo-se a implantação de habitação unifamiliar e

[56]As normas provisórias devem corresponder à explicitação de uma evolução dos critérios de planeamento que o município está a utilizar na gestão urbanística. Justifica-se a sua utilização como antecipação oportuna das medidas já apontadas no plano, permitindo assim desbloquear o desenvolvimento urbano em tempo útil (vigência máxima de dois anos) (Lobo, 1990)

[57] Segundo o documento em discussão pública, "As Unidades Operativas de Planeamento e Gestão correspondem a subsistemas urbanos a sujeitar a outros Planos Municipais de Ordenamento do Território ou a intervenções urbanísticas a efectivar no âmbito de Unidades de Execução, tendo como objectivo a execução programada das propostas do PDMP, definindo-se os conteúdos programáticos para cada uma.

colectiva (reabilitação e promoção de habitação social) e uso comercial e de serviços promotoras da integração urbanística. A UOPG 20 – Contumil, tem como objectivo fundamental o preenchimento e estruturação do espaço urbano (prevê-se a elaboração de um Plano de Pormenor) e, finalmente, a UOPG 24 – Campanhã, propõe a requalificação e reestruturação dos interiores dos quarteirões de Campanhã, "consertando as diversas iniciativas já em curso para o local e promovendo a integração desta área na Cidade através do arruamento de atravessamento norte – sul, com carácter estruturador do território entre a Linha de Caminho de Ferro e a Avenida de Fernão de Magalhães". (CMP, 2003)

No território abrangido pelo novo PDM do Porto, do leque de categorias e subcategorias de espaços, interessa-nos particularmente as Áreas Históricas onde a gestão deverá atender à especificidade de cada caso e privilegiar intervenções de restauro e reabilitação do património edificado (Centro Histórico do Porto) sendo que segundo o artigo 20.º "são zonas mistas com predominância da função habitacional sendo permitidas actividades complementares e outros usos desde que compatíveis com a função dominante e não provoquem uma intensidade de tráfego, ruído ou outro tipo de poluição ambiental incompatíveis para com o seu desempenho funcional". As Áreas Verdes, em particular a subcategoria "Áreas Verdes de Utilização Pública", correspondem a parques públicos ou de utilização pública com carácter estruturante de verde urbano (como é o caso do Parque da Cidade e Parque Oriental).

Em termos de rede viária, há a destacar o processo negocial de transferência da competência da N12 (Estrada da Circunvalação) para a Autarquia (desclassificação já prevista no Plano Rodoviário Municipal), estando assim o caminho aberto para o "processo e qualificação da "Avenida da Circunvalação", podendo assumir a configuração de um Projecto Urbano Intermunicipal complementado por um Plano de Pormenor Intermunicipal e Especial de Alinhamentos e Cérceas". (CMP, 2003).

Na articulação aos Estudos de Caso importa ver também o Planeamento desde o exterior da cidade do Porto. Relativamente a *Matosinhos Sul/Parque da Cidade (Nevogilde),* diremos que em termos de Planos, emerge a figura do Plano de Pormenor e particularmente o mediatizado Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades – POLIS, quer no que concerne a Matosinhos Sul, quer ao Parque da Cidade (Nevogilde).

Face a Matosinhos Sul, lembra-se o Plano Director Municipal do Concelho (aprovado em 1992), o qual apresentava os seguintes objectivos:

- Potenciar o Concelho de Matosinhos como área estratégica na estrutura urbana do Grande Porto;
- Atenuar as características e aspectos de subúrbio através de um constante melhoramento do quadro de vida de Matosinhos;
- Suster o aumento do factor dormitório;
- Incentivar a reconversão de espaços industriais obsoletos e abandonados.

Perante estes princípios orientadores, podemos concluir a existência de uma vontade local em constituir-se como uma força polarizadora e atractiva face à Cidade do Porto.

Neste âmbito, uma das acções estipuladas pelo Plano Director Municipal correspondia à necessidade de "fomentar a recuperação e a reconversão da área industrial antiga de Matosinhos – Sul e estabelecer medidas de iniciativa pública que facilitem a sua nova utilização, sendo que, a requalificação urbanística desta área poderia criar condições à instalação local de actividades fortemente inovadoras, possibilitando o aparecimento de espaços produtivos acessíveis a jovens empresários e a pequenas e médias empresas que apostem na Modernização e na qualificação do tecido industrial existente" (CMM, 1992).

Na sequência do PDM, é encarregue o Gabinete Técnico Local da Câmara de proceder ao Plano de Reconversão de Matosinhos/Sul (1993).

A situação de partida era descrita da seguinte forma "Nos anos oitenta, Matosinhos Sul, com uma área de cerca de 105 ha, situada a menos de 500 metros do Centro Administrativo e Social da cidade, encontrava-se abandonada, espectante e, sem perspectivas de renovação urbana."[58], sendo que o o Plano de Reconversão visava conferir a Matosinhos/Sul um carácter de "fase seguinte" ao processo de desenvolvimento quer da Avenida da Boavista, quer da designada "Foz Nova", embora com características distintas.[59]

[58] Vittorio Gregotti designa estas áreas de "dismesse", os territórios abandonados, atribuindo-lhe um novo significado "coincidente com uma nova maneira de actuar no Planeamento territorial e urbano". "Longe de representar o fim do Plano, elas representam uma nova necessidade de Planeamento capaz de se tornar numa oportunidade histórica para uma concreta transformação urbana que não se repetirá durante muitos anos e em alguns aspectos comparável à construção da cidade industrial e às suas consequências nos últimos duzentos anos." (CCRN, 1992)

[59] Segundo o Plano de Reconversão de Matosinhos Sul "Em Matosinhos Sul o destino funcional e as características da ocupação não são vistos lote a lote mas numa visão global de intervenção, acrescentando ao programa principal (áreas residenciais e de serviços) equipamentos e infra estruturas de caácter Municipal e Metropolitano

Em termos de proposta de zonamento, o Plano determinava que quase cerca de 25% da área deveria ser vocacionada para os serviços de apoio à produção, terciário superior e comércio e para algum tipo de indústria (a designada indústria de "bata branca"). Previa-se também algumas áreas destinadas exclusivamente a equipamentos, nomeadamente o Quarteirão da Real Vinícola (equipamento cultural), desporto e parques públicos e Ensino Superior.

Do vasto património industrial, somente três edifícios são definidos como a preservar - a antiga fábrica de Conservas "Algarve Exportadora e Rainha do Sado", Edifício da "Real Companhia Vinícola" (eventual transformação em Centro Cívico de Matosinhos/Sul, um espaço museológico e científico) e a Fabrica Pinhais, Lda..

Em termos de rede viária, o Plano previa a construção de uma rotunda na Praça Cidade S. Salvador, o Prolongamento da Av.ª Afonso Henriques com a construção de passagem em viaduto para atravessamento do Parque da Cidade e ligação à Via do Infante no Porto, a construção de uma nova rotunda na chegada do IP 4 à Av.ª da República, o remate a oeste da Av.ª da República com a construção de um espaço verde e parque de estacionamento subterrâneo de apoio à praia e a construção de novas vias de infra estruturação a nascente na área das actuais instalações de combustível, bem como, a reestruturação da Av.ª Norton de Matos (Via Marginal).

A unidade de Plano seleccionada corresponde ao quarteirão como forma de obter uma "filosofia relativamente idêntica e relativamente coerente, especialmente nas áreas de malha consolidada e reticulada em que a dimensão do quarteirão se aproxima" com a libertação dos interiores do quarteirão para espaço público e de lazer (o que na actualidade não nos pareça que aconteça).

O Plano previa uma "injecção demográfica" de 16000 a 18000 habitantes, no entanto, apesar de todas estas propostas ambiciosas, o Plano de Reconversão de Matosinhos Sul foi caracterizado por alguns avanços e recuos, nomeadamente no que concerne à questão do usufruto público do "miolo" dos quarteirões", "sendo acusado de ser um plano pouco flexível", acabando a sua coordenação por ser entregue ao Arquitecto Siza Vieira. Somente com a introdução do Programa POLIS ele obtém o impulso necessário para ser colocado em marcha (coordenado pelo Arquitecto Souto Moura).



Figura 46 – Planta de Simulação da Ocupação Final do POLIS – Matosinhos Sul

O POLIS correspondente ao Concelho do Porto visava dotar a cidade do Porto de um novo espaço urbano (associado ao evento da Porto 2001 – Capital Europeia da Cultura) com vista a estabelecer um perfeito contínuo entre o parque da Cidade e o Oceano Atlântico.

Assim, a área de intervenção corresponde à transição entre o Parque da Cidade e o mar, a designada Esplanada do Rio de Janeiro, entre a Praça Cidade do Salvador e a Praça Gonçalves Zarco (vulgo Castelo do Queijo), caracterizada por uma certa descaracterização urbana, dado tratar-se de uma artéria de ligação entre Matosinhos e o Porto.

Mediante protocolo entre a CMP e a Porto 2001, e aproveitando-se a criação do Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades (POLIS) foi colocado em marcha um projecto de requalificação da Avenida Marginal do Parque da Cidade da autoria do arquitecto catalão Manuel de Solà Morales, que consiste essencialmente na recriação da primitiva topografia do vale e ribeira aí existentes, tendo previstas as seguintes acções:

"- Modelação de toda a área no sentido de reconstituir a Praia Internacional e reestabelecer a ligação directa ao Parque da Cidade, seguindo-se o principio do prolongamento do espaço verde até à costa;

- Redesenho da Avenida Marginal, implantando-a a nascente do actual traçado, mantendo por ela a ligação directa entre a Praia e o Parque da Cidade;

- Reconstrução de um edifício de lazer em frente ao mar, denominado Edifício Transparente, projecto que inclui um grande miradouro ao ar livre, coberto, ligado ao parque por uma rampa;
- Requalificação do edifício antiga Subestação do Castelo do Queijo....permitindo uma nova vocação ligada às actividades de hotelaria e lazer e ao apoio à utilização da praia;
- Construção de um parque de estacionamento subterrâneo sob a Praça Gonçalves Zarco...;
- Redesenho da Praça Gonçalves Zarco, incluindo os seus espaços envolventes, nomeadamente os localizados junto ao Castelo do Queijo." (CMP, 2001).

O enquadramento no Programa Polis, permitiu o alargamento da Área de Intervenção do Programa para Sul entre a Avenida Montevideo e a costa até ao Molhe e usufrui da contiguidade com a Avenida Marginal da Cidade de Matosinhos que igualmente se encontrava em processo de requalificação.



Figura 47 – Planta de Simulação da Ocupação Final

Face ao resultado final da intervenção do POLIS, parece estarmos perante uma situação senão de conflito em termos de politica urbana, pelo menos de competitividade/concorrencialidade territorial. Na nossa óptica, e pelo que foi descrito, esta seria uma óptima oportunidade de empreender um projecto inter municipal que deveria resultar num só plano operacional de pormenor, com um coordenador comum a ambos os Concelhos que permitiria "fazer cidade" de uma forma concertada entre municípios. Ao invés, o que se verificou foi a elaboração de dois planos completamente distintos de autoria de dois arquitectos de prestígio reconhecido, cujas pontes de ligação são pouco visíveis, o que motivou inclusive uma certa animosidade inter concelhia.

De facto, não podemos considerar Matosinhos Sul como uma prorrogação da "Foz Nova". Pelo contrário, esta área emerge como uma nova centralidade onde a função residencial adquire indubitavelmente uma posição de destaque, sendo que recorrendo à linguagem da geografia física, Matosinhos Sul corresponderá ao(s) afluente(s) presentes numa rede dendritica, sendo que o Parque da Cidade funcionará como o "rio principal".



Figura 48 – O Polis Porto e Matosinhos, uma situação de "conflituosidade paisagística"?

No que concerne ao segundo estudo de caso (Rio Tinto/Campanhã), não deixa de ser paradoxal o facto de, tendo como base o descrito no ponto anterior da nossa investigação, (estamos perante um "trecho urbano" da Área Metropolitana do Porto que integra partes das freguesias de Rio Tinto (Gondomar) e Campanhã (Porto), bastante estigmatizado em termos urbanos e sociais face à débil estrutura urbana (rede viária pouco desenvolvida, débil presença de equipamentos, presença massiva de bairros sociais conducentes a um efeito de guetização), possamos vislumbrar a existência de uma "ponte intermunicipal" em termos de políticas urbanas entre os dois municípios, como bem o demonstra a candidatura conjunta à Iniciativa Comunitária URBAN II por parte das Autarquias do Porto e Gondomar e que visa através de um conjunto de Eixos Estratégicos e respectivas medidas, a requalificação social e urbana de toda uma área socialmente deprimida. Por outro lado, o facto de o projecto de estruturação urbanística da área por nós seleccionada de Campanhã, assim como, o Plano de Urbanização de Rio Tinto, estarem a ser coordenados pelo mesmo Arquitecto evidencia também uma certa complementaridade.

Assim, segundo o Estudo Urbano de autoria de Manuel Fernandes Sá intitulado "Estruturação Urbanística da Área de Contumil – Porto" era fundamental colocar em prática a reestruturação e requalificação do "Sistema de Espaços Colectivos da Área de

Contumil, através da definição e caracterização do referido sistema, do estabelecimento de critérios que promovam a sua coesão, e de uma estratégia de actuação que possibilite a concretização das operações urbanísticas preconizadas" (Sá, 2000).

O supracitado estudo parte de um pressuposto para a reabilitação da área: a importância do Sistema de Espaços Colectivos como principal suporte da estruturação urbana (rede viária, espaços de estadia e circulação pedonal, equipamentos e serviços públicos). Nesta lógica emergem elementos da imagem da cidade como a rua, o largo, a praça, a escola, o centro comercial.

"Estas opções conduzem à necessidade de estabelecer uma estratégia de intervenção que, embora liderada pela Administração, interesse e motive a iniciativa privada para um objectivo comum que é a qualificação urbana. A gestão das oportunidades de intervenção na cidade assume uma importância primordial na concretização de acções de reestruturação urbana, sendo essencial que os instrumentos de planeamento se adequem dinamicamente à evolução das diversas situações" (Sá, 2000).

Tal como já referimos anteriormente, esta parte constituinte da freguesia de Campanhã é balizada por importantes vias de circulação rodoviária para a Cidade do Porto e Concelhos envolventes, no entanto elas funcionam para a área em análise como uma barreira que acentua alguns fenómenos de segregação.

Assim, propõe-se como objectivos desta estruturação urbanística:

"- Permitir a concretização de alguns projectos de investimento preconizados para a área;

- Promover a criação de novas áreas habitacionais numa área da cidade com elevada acessibilidade e relativa centralidade;

- Combater alguns focos de grave marginalidade social, nomeadamente no Bairro S. João de Deus, grandemente motivada pelo seu isolamento em relação à cidade envolvente;

- Integrar a zona na cidade através da construção de uma rede viária estruturante que permita o seu relacionamento com os sistemas urbanos envolventes" (Sá, 2000).

Perante esta metodologia de actuação, o estudo de Fernandes Sá tem com base três vectores principais, nomeadamente a rede viária (principal e secundária), como forma de permitir o aparecimento de tecidos urbanos e a regeneração dos existentes, o sistema de espaços e estadia e circulação pedonal, como forma de conferir identidade urbana, e o conjunto de equipamentos públicos e privados.

Em termos de intervenção urbanística, este Estudo propõe uma reestruturação da rede viária, nomeadamente através do reforço das suas ligações aos grandes eixos viários que envolvem a área em questão, bem como, a definição de uma malha viária interna que confira uma coerência e complete a rede viária existente, organizando desta forma a ocupação construtiva.

Registe-se a título de exemplo desta complementaridade, a via A (ver figura 49), "inicia-se numa rotunda a construir no cruzamento da Circunvalação que dá acesso a Rio Tinto e que interessa tanto ao Porto como a Gondomar, mas também à grande superfície comercial que se pretende construir junto ao canal da linha-férrea, em terrenos de Rio Tinto, e foi desenhada de acordo com negociações envolvendo a CCRN, a JAE, as Câmaras Municipais do Porto e de Gondomar e os investidores" (Sá, 2000)

Refira-se entretanto que, quer o centro comercial (Parque Nascente) quer a rotunda estão já concluídas, sendo que o estudo em análise refere a probabilidade de edificação de uma nova superfície no território do Concelho do Porto, o que nos causa alguma preocupação face a esta "concentração anormal" de grandes superfícies.

Para além da desta reestruturação, preconiza-se também a dotação com zonas verdes, nomeadamente um parque urbano de média dimensão, assim como a instalação de alguns equipamentos de apoio à população e uma profunda intervenção urbanística no Bairro São João de Deus através do Programa URBAN.

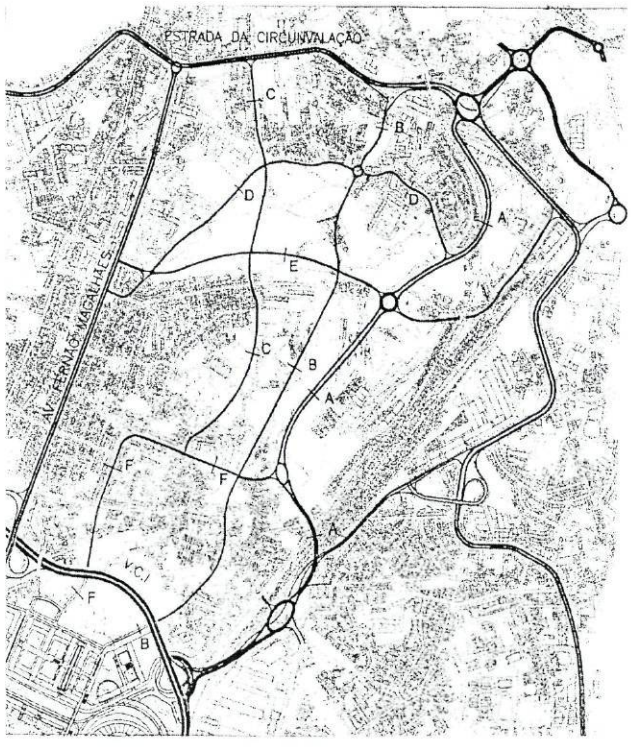


Figura 49 – Estruturação da Rede Viária do Estudo Urbanístico de Contumil

Em relação à proposta do Plano de Urbanização de Rio Tinto (também de autoria de Fernandes Sá), ele surge num contexto de intervenção numa área urbana complexa, marcadamente periférica, em que coexistem núcleos urbanos consolidados remanescentes de antigos agregados rurais, que recentemente, se adicionou um outro tipo de ocupação mais individualizada.

"Com a participação de promotores imobiliários, rompendo os equilíbrios pré – existentes e desregulando a lógica que suportava a organização do território, (...) após a elaboração maciça dos Planos Directores Municipais que, praticamente, cobriram a totalidade do território nacional, as questões atrás assumem uma relevância evidente, na procura, por parte dos Municípios, de novos planos, mais particularizados, tendo em vista a requalificação dos núcleos consolidados e a resolução dos problemas decorrentes do crescimento desordenado das manchas urbanas." (Sá, 2000).

Após a elaboração do PDM de Gondomar (publicado em DR em 1995), são definidos um conjunto de princípios, sendo os de referência ao território em questão:

- melhoria das acessibilidades e estruturação viária do concelho, a partir da rede principal que cruza a AMP;
- reforço da centralidade da sede do concelho, melhorando o acesso ao seu futuro Centro Direccional e, em simultâneo, a potenciação de outros centros periféricos como pólos de prestação de serviços, contrariando a dependência em relação à cidade do Porto. Entre os centros a potenciar encontra-se Rio Tinto;
- Reforço da estrutura rodoviária concelhia, quer na viabilização da rede principal, quer na estruturação do meio urbano;
- Melhoria da qualidade do meio urbano, através de regras de urbanização e de ordenamento do território.

Na elaboração deste Plano de Urbanização é sentida a necessidade de complementaridade/compatibilização para além da necessária com o PDM do Concelho, com os planos existentes ou previstos nos territórios vizinhos, com especial atenção para as áreas de fronteira (nomeadamente com a Cidade do Porto), avaliando e internalizando os projectos de interesse comum.[60]

Assim, neste Plano atribui-se particular importância aos espaços públicos e consequentes questões paisagísticas, dadas as características morfológicas da área sobre

[60] Segundo o autor do Plano, os estudos realizados foram também coordenados com as equipas que estão a elaborar projectos urbanísticos por parte do GPU do Porto

a qual actua o Plano (tecido fragmentado e difuso característico de um processo de urbanização recente e não planificado).

O PU identifica duas áreas fortemente urbanizadas e com um tecido urbano consolidado: a área envolvente da Estação de Rio Tinto e a zona estruturada pelo mercado e pela EN 105 ("áreas razoavelmente equipadas, onde os problemas urbanísticos se colocam ao nível da requalificação do espaço público e controlo de cérceas"). Existem ainda áreas fortemente urbanizadas, com um tecido urbano já consolidado, partindo de uma rede viária pré existente (aglomerados mais antigos servidos por velhos caminhos rurais, caracterizados pela predominância de edifícios de habitação unifamiliar), assim como, áreas de expansão recente, apoiadas em vias construídas através de operações de loteamento. Tratam-se de áreas que correspondem a expansões de aglomerados existentes mas que são construídas de raiz, sem ligações directas às pré – existências (são o caso de blocos habitacionais que por vezes atingem cérceas elevadas). Por último, temos zonas industriais e de armazenagem com um padrão de localização disperso (áreas monofuncionais que surgiram de forma não programada).

Esta descrição vem reforçar a ideia contida no PU de que, não existe "uma imagem urbana forte e identificável" que o Plano pretende dar solução através da detecção de zonas que, pela sua história e características morfológicas e funcionais, possuem um potencial de transformação mediante intervenções urbanas qualificadoras. Assumem neste Plano a designação de "Núcleos de Condensação Urbana".

Emergem destes núcleos, o do Mercado da Areosa (apreciável conjunto de equipamentos e imagem urbana consolidada), o núcleo que se desenvolve ao longo da EN 105 ("sistema bem dimensionado e com capacidade de requalificação"), o núcleo polarizado pela Estação, de Rio Tinto e que se expande para norte, que poderá ser beneficiado pela requalificação da Estação e o núcleo em torno da Igreja de Rio Tinto onde se verifica uma concentração de diversos equipamentos e serviços importantes, entre outros.

Por fim, como último elemento de política urbana destacaremos o PIC URBAN II Porto Gondomar.

A área URBAN candidatada por Porto - Gondomar cobre parte das freguesias de Campanhã e Rio Tinto localizadas nos respectivos concelhos. Trata-se de uma área periférica no interior da Área Metropolitana do Porto (AMP), correspondendo a uma área transfronteiriça entre os municípios de Porto e Gondomar, no extremo nordeste do

primeiro e noroeste do segundo, cobrindo uma área de 5,7 Km2 e abrangendo 27.365 habitantes.[61]

Trata-se de dois espaços marginais, dentro das respectivas unidades administrativas, contíguos um ao outro, com traços comuns de degradação social e económica, com tendência a isolarem-se e periferizarem-se cada vez mais, se nada se alterar. Apesar de separados fisicamente por uma via rodoviária de circulação rápida – a Estrada da Circunvalação – são mais os traços que os unem do que os que os separam.

Em consequência deste facto, foram reunidos numa única área URBAN, não só pela situação crítica em que se encontram, mas pelas potencialidades que oferecem a uma regeneração e à indução de processos de integração e melhoria no seu interior e em áreas contíguas.

Neste contexto, o Programa URBAN II surge como um dos diversos instrumentos que irão incidir sobre este território, associando-se de forma complementar a outros programas e projectos de âmbito nacional, regional e local, no sentido de concretizar uma Estratégia de requalificação urbana e social.

Embora dependente de facto da administração dos dois concelhos – Porto e Gondomar – esta área é caracterizada pela proximidade dos limites de três concelhos da Área Metropolitana do Porto – Porto, Maia e Gondomar, registando-se o desenvolvimento de certas "marginalidades" típicas de periferias urbanas em áreas administrativamente complexas. Por isso se pode dizer que se trata de "uma periferia da periferia, física, administrativa e socioeconómica".[62]

Na área URBAN a maior parte das acções do programa irão incidir, directa ou indirectamente sobre os segmentos mais problemáticos da população e respectivos espaços.

Nesta área observa-se a existência de bairros sociais antigos e bairros recentes; sendo que nos primeiros vive uma população mais envelhecida. Por seu lado, a área correspondente ao concelho de Gondomar, é essencialmente uma área de destino

[61] Segundo o Documento de Aprovação do PIC URBAN II Porto/Gondomar "Tradicionalmente, nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, os espaços de fronteira entre a cidade polarizadora e a coroa suburbana envolvente, foram o palco privilegiado do desenvolvimento de áreas urbanas degradas, onde se concentram os maiores problemas de requalificação urbana e de revitalização social." (CCRN, 2001).

[62] Segundo a candidatura aprovada pela Comissão Europeia, a natureza intermunicipal que estes problemas adquirem aponta para a dimensão regional/metropolitana em que ocorrem os processos de segregação social e urbana. A habitação social, nomeadamente através do Programa Especial de Realojamento (PER), com aplicação nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, constitui um exemplo da forma como algumas das soluções foram definidas a uma escala regional, exigindo acções articuladas entre municípios. (CCRN, 2001).

recente de populações de outras áreas do concelho ou da Área Metropolitana. Um pequeno núcleo de características urbanísticas mais consolidadas, em torno do lugar de Areosa e nos eixos de ligação ao Porto, objecto aliás de uma operação de renovação urbana (PRAUD) e de um projecto de urbanismo comercial (URBCOM ainda em fase de aprovação), constitui a única excepção, relativamente "organizada", num contexto complexo de áreas problemáticas a diversos níveis. Nesta pequena área vive uma população com raízes locais, com uma estrutura próxima da média da Área Metropolitana. Fora desse núcleo, existem áreas de "ilhas" – bairros operários do início do século – a necessitarem de intervenção, bairros sociais novos, com populações oriundas de outras áreas, um bairro social onde se ensaiou uma integração de grupos étnicos diversificados (famílias locais e famílias de etnia cigana) e áreas de "barracas" e outras ocupações degradadas.

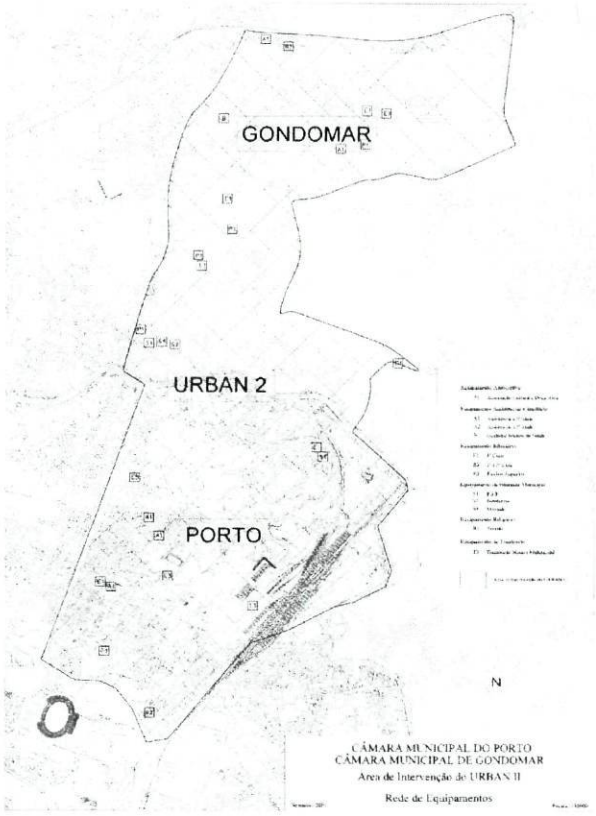


Figura 50 – Área de Intervenção do PIC URBAN II Porto/Gondomar

Em síntese, perante um quadro urbano caracterizado por uma evidente desqualificação urbana e patologias sociais de alguma gravidade que evidenciam da melhor forma uma fragmentação urbana ao nível da Área Metropolitana do Porto (a designada ocidentalização da metrópole em detrimento do seu extremo oriental, sendo o

mencionado Programa POLIS um exemplo evidente), parece-nos que ao nível da estratégia, consubstanciada nos planos citados, com especial relevância para a Iniciativa Comunitária URBAN II Porto Gondomar, estarmos perante um ponto de partida de abordagem inter municipal dos problemas comuns. Espera-se que a sinergia entre os vários projectos permitam um efeito de alavanca na área de intervenção, assim como o aumento da auto estima dos cidadãos residentes nestes territórios. Teremos então de aguardar pelas "avaliações ex post" dos vários projectos, sendo no entanto indubitável que projectos previstos como o URBCOM, o EURO 2004, o URBAN, entre outros, poderão contribuir para um "up grade urbano" desta área deprimida no contexto da Área Metropolitana do Porto.

Por último, no que respeita ao terceiro estudo de caso de Centralidade Histórica (São Nicolau/Santa Marinha), errática, periclitante, fechada sobre si mesma, constituem por ventura, qualificadores que podemos empregar para a política urbana seguida por ambos os municípios para estes dois territórios, que correspondem a verdadeiros "arquivos vivos" urbanos.

No que diz respeito a São Nicolau (Porto), a politica urbana "confunde-se" ou deve-se fundamentalmente a um organismo da Autarquia criado na década de 70 – o Comissariado para a Renovação Urbana da Área da Ribeira e Barredo (CRUARB), sendo que o seu apogeu em termos de acção urbana culmina com a classificação atribuída pela UNESCO ao Centro Histórico do Porto de Património Mundial a 5 de Dezembro de 1986 em Mérida.[63]

[63] A valorização desta área é desta forma salientada pela UNESCO"Tanto a cidade, como realização humana, o Centro Histórico do Porto constitui uma obra prima do génio criativo do homem. Interesses militares, comerciais, agrícolas e demográficos convergiram neste local para abrigar uma população capaz de edificar a cidade. O resultado é uma obra de arte altamente estética e única no seu género. Trata-se de um trabalho colectivo, que não resulta de uma obra de um só período, mas de contribuições sucessivas" (CMP, 1998)



Figura 51 – O Centro Histórico do Porto – Área Classificada

"O Centro Histórico do Porto, objecto desta classificação, não é uma área museológica mais ou menos conservada. É principalmente um tecido urbano e social vivo, mesmo fervilhante de vida, sujeito a transformações e impactos, fazendo parte do todo que é a cidade do Porto e sua Área Metropolitana" (CMP, 1996).

A acção do CRUARB pretende a fixação da população bem como possibilitar a mobilidade social através dos seguintes vértices de abordagem:

- Melhoramento das condições habitacionais;
- Fomento de actividades económicas;
- Criação de espaços de lazer e convívio;
- Realização de eventos culturais;
- Dinamização das organizações locais;
- Promoção da Qualidade Ambiental;
- (...)

A operação de reabilitação do Centro Histórico do Porto constitui a mais extensa deste tipo em Portugal, sendo que radica nos ideais da Revolução dos Cravos e contrasta com a mentalidade até então vigente do Estado Novo (como bem o demonstram as clareiras do Lada, a Avª da Ponte ou o Terreiro da Sé).

"A preservação do património construído não pode ser feita isoladamente do universo em que a cidade se insere. Tal equivale a dizer que, sob o risco da perda da autenticidade que é condição desse património, reabilitar não pode quedar-se por operações, mais ou menos extensas, de manutenção ou restauro, isoladas do contexto sociológico que justifica a permanência duma dada herança cultural." (Campos, 1999)

Esta opinião revela de alguma forma a importância fundamental que "as gentes" da Área de Intervenção detêm neste processo nomeadamente como forma de impedirem a não transformação do Centro Histórico para outros usos exclusivistas.

Deste modo, impõe-se recuperar todo o potencial disponível para a reabilitação (integrando o indefectível respeito pelo seu valor patrimonial), mas retirando-lhe a carga de passado morto – para então tornar a organizar uma parcela da vida da comunidade em torno de uma praça de um edifício ou quarteirão. Não há maior falsidade do que a criação de condições de uso que nada dizem aos habitantes de um lugar. Um património vivo terá que pertencer-lhes, antes de aos demais que dele usufruam por reflexo." (CMP, 1996)

Foi necessário neste processo, uma intensa luta contra um conjunto de situações adversas, nomeadamente motivar o conjunto de habitantes para a valorização da sua própria área, assim como, a população não radicada no Centro Histórico, caracterizada pela existência de inúmeros estereótipos relacionados com esta área, um processo de "aculturação urbana".

A acção do CRUARB, possibilitou na nossa óptica minorar aquilo a que muitos designam por "periferização do centro". Passado o carácter de urgência de reabilitação de algumas situações graves, preconizava-se uma estratégia de reabilitação extensa que englobava um conjunto de dezasseis operações que passavam pelas seguintes áreas:

1. Ribeira – Barredo – recuperação iniciada nos anos setenta decorreu entre 76 e 81 e que consistiu na recuperação de habitações;
2. Projecto-Piloto Urbano da Sé (FEDER) e FDZH;
3. Frente de Miragaia – (relacionado com o evento da Cimeira IberoAmericana no edifício da Alfândega);
4. S. Nicolau – requalificação do edificado;
5. Vitória – intervenções pontuais;.

Segundo o CRUARB, urge nesta vasta operação de reabilitação urbana a intervenção dos privados, sendo necessária a modernização da orgânica do CRUARB para dar resposta com celeridade a projectos, aprovações e licenciamentos (facto que não se veio a verificar, dada a sua recente extinção).

Em termos de intervenção urbanística, o Centro Histórico do Porto não tem elaborado um plano de recuperação abrangendo todo o seu território, sendo que a lógica da intervenção tem-se baseado no estabelecimento de áreas delimitadas, normalmente à escala do Bairro/Quarteirão, daí a premência de um Plano de Urbanização.

"O carácter multi – funcional da área da cidade histórica é essencial para que se mantenha a sua autenticidade e a sua tradicional relação com o conjunto urbano e com a região em que se insere (...) A cidade histórica, classificada, não pode ser entendida como um tecido cristalizado, museu de si própria, transformada em postal ilustrado, onde o turista ou o homem de cultura poderão ver como eram as casas, os conventos, os mercados, os ancoradouros, os eléctricos, os comboios, as pontes! Não podemos, em defesa das paredes, das muralhas, das pedras, expulsar as pessoas e deixar apenas a cidade cenário, a cidade documento" (CMP, 1998)

Antes de ser extinto, o CRUARB procurava assumir sinergias com outros "actores da requalificação urbana" nomeadamente a F.D.Z.H.P. (Fundação para o Desenvolvimento da Zona Histórica do Porto), o RECRIA (regime de incentivos à recuperação de imóveis arrendados) e o P.P.U..

O grande entrave à modernização de edificado prende-se com a inércia dos proprietários e a necessidade de realojamento das famílias, o que obriga a edilidade a adquirir os edifícios. Todavia, é uma operação utópica a aquisição por parte da autarquia de todo o edificado. A Câmara Municipal do Porto adquiriu desde o início desta Operação de Renovação Urbana do Centro Histórico do Porto, cerca de 370 edifícios (CMP, 1998).

Nesta operação de reabilitação urbana emerge também outra instituição que corresponde à designada Fundação da Zona Histórica do Porto, cuja actuação preconizava uma complementaridade com o CRUARB. Em termos de enquadramento legal, a FDZH do Porto corresponde a uma instituição privada de utilidade pública, sem fins lucrativos, constituída em 19 de Dezembro de 1990. Criada pela Câmara Municipal do Porto, beneficia de Fundos Centrais, Locais (CMP) e da Comissão Europeia (como são os casos dos Programas Pobreza 3, NOW, HORIZON, EUROFORM e INTEGRAR), sendo que, a sua articulação e especificidade face ao CRUARB afigura se nos de difícil aferição.

No que diz respeito ao Concelho de Vila Nova de Gaia, foi posto em prática um projecto de reabilitação urbana integrado no Programa POLIS, sendo também vontade da autarquia proceder a uma candidatura para a obtenção do grau de Património Mundial.

O Programa Polis de Vila Nova de Gaia, abrange uma área de aproximadamente 210 ha que engloba a frente fluvial (compreende a Ponte D. Luís e o Cabedelo), tendo fundamentalmente como objectivo o "reperfilamento e reestruturação de toda a frente fluvial entre o limite poente do centro histórico e o Cabedelo" e visando a requalificação

dos espaços públicos, a construção de um centro Cívico e Parque Verde na Afurada, o parque urbano do Vale de S. Paio e acessibilidades como o troço da VL2 (frente ribeirinha rua da Bélgica).

"As diversas acções a desenvolver em Vila Nova de Gaia, no âmbito do programa Polis, são entendidas como uma intervenção integrada de requalificação urbana com uma forte componente de valorização ambiental que visa melhorar a qualidade do Ambiente Urbano e valorizar a presença de elementos ambientais estruturantes (como o Rio Douro, a Frente Atlântica e a Baía de S. Paio) e a sua interligação com a estrutura urbana da Cidade" (CMVNG, 2001)

Em termos de Centro Histórico, aposta-se na requalificação do espaço público, aproveitando o elevado potencial paisagístico que detém a ligação com a Cidade do Porto à cota baixa. Privilegia-se a pedonização e a restrição automóvel, inseridos num conjunto de operações mais amplas (como é o caso do metropolitano de superfície), que irão permitir "nobilitar" esta área, entre as quais destacaremos o alargamento da marginal fluvial do Centro Histórico (de forma a permitir uma maior fluidez viária), o reordenamento do cais de Gaia (eliminação do Parque de Exposições) visando a reconciliação do peão com o rio mediante a criação de um "centro de lazer" que tem como modelo de inspiração as "Docas de Lisboa", apostando num espaço de lazer qualificado, desde bares, espaços pedonais, lojas comerciais que ocupam 27 mil m2 e criação de um parque de estacionamento com 450 lugares, a criação do Centro Cultural de Gaia a partir das antigas instalações da Real Companhia Velha onde virão a ser instalados o Cinema Novo, o Hot Club e o TEP), a reabilitação dos Largos Sandeman e de Aljubarrota que permitiu a criação de espaços qualificados de lazer (quiosques e esplanadas). Toda esta operação irá permitir segundo os decisores políticos a criação de uma "rive gauche" de qualidade.

De salientar também a requalificação do espaço envolvente do Mosteiro da Serra do Pilar, a cargo do GRUCH – Gabinete de Reabilitação Urbana do Centro Histórico, assim como, a requalificação urbana da escarpa da Serra do Pilar, apontando-se segundo a edilidade para a criação de uma nova centralidade, mediante a instalação de um equipamento de características vanguardistas (à semelhança do Gugenheim).



Figura 52 – Área de Intervenção do POLIS de Gaia no Centro Histórico (Santa Marinha)

Globalmente parece-nos evidente a ausência de uma politica inter municipal de reabilitação urbana. Na nossa óptica, constitui uma lacuna para ambos os concelhos a ausência de uma estratégia comum às duas margens, dado que ambas formam uma "bacia urbana histórica", não se verificando na prática esta relação umbilical que o Douro criou, pelo que teria todo o sentido a criação de uma entidade supra municipal que coordenasse toda a politica urbana para esta área (uma espécie de unificação CRUARB e GRUCH). Deste modo, consideramos que em vez de projectos isolados e territorialmente "concorrenciais" entre si, seria interessante a definição de linhas estratégicas devidamente operacionalizadas que reflectissem uma unidade e complementaridade histórica, com particular relevância ao nível do turismo.

Aliás, não deixa de ser sintomático que, só mediante a proposta do ICOMOS, é que se procedeu a um alargamento do limite da área classificada do Centro Histórico do Porto, que passou a incluir também a Ponte de D. Luís I e o mosteiro da Serra do Pilar que funciona como um "remate meridional à área classificada", sendo que a área de protecção passou também a incluir a bacia dos armazéns do Vinho do Porto.

Atentemos na inversão do habitual jargão popular que observamos numa publicação autárquica "Faça – se luz! – propôs a Câmara. E fez – se luz. Foi em Janeiro de 2000, esse misterioso ano de ora fim ora início de milénio, que as lâmpadas se acenderam na noite da Ribeira de Gaia. Até então dizia-se ser deste local que se tinha a melhor vista da cidade do Porto. A partir dessa altura – sabemo-lo claramente – é da Ribeira portuense que se tem a melhor vista da Cidade de Gaia."

Este pequeno excerto reflecte da melhor forma a lógica subjacente às políticas em curso, não só neste estudo de caso em concreto, como também na maior parte dos Concelhos do Grande Porto, onde a lógica competitiva/concorrencial com vista a promover uma identidade urbana e uma certa autonomia face à Cidade Central, parece ser cada vez mais prática corrente. No entanto, "a requalificação de toda a margem, com a eliminação das barreiras físicas e administrativas que ainda existem, é determinante para que novas actividades lúdicas, turísticas e desportivas se instalem e para que o Douro se anime com a vitalidade que o caracterizou durante muitos séculos" (Fernandes, 2000)

Actualmente, encontra-se em curso no que diz respeito à Gestão dos Centros Históricos, a proposta de criação de Sociedades de Reabilitação Urbana (cujos moldes de actuação ainda desconhecemos), mas que consideramos poder vir a constituir um passo inovador neste complexo processo, considerando que o seu modus operandi deverá passar sempre pela auscultação e participação da população residente, das associações locais e que promova esquemas de isenção fiscal para quem se proponha a reabilitar o seu prédio.

Considerações Finais

"We have to remain agnostic on this point untill we have firmer research results at the level of the entire wider city region" (Hall, 1988)

Procurou-se neste trabalho estudar políticas urbanas em situação de fronteira administrativa, tomando como estudo de caso a fronteira administrativa da Cidade do Porto e seleccionando "amostras de tecidos urbanos", no sentido de elaborar um quadro de análise que permitisse aferir complementaridades e conflitos mediante análise dos instrumentos urbanísticos elaborados pelos respectivos municípios e de alguns dos seus efeitos.

Assim, optamos por proceder a uma breve evolução do Urbanismo, conferindo particular ênfase aos principais paradigmas que marcaram a forma de "fazer cidade", explicitando os seus postulados, a imagem de cidade que preconizavam e as suas repercussões.

Tendo sido equacionada a necessidade de serem implementadas estratégias de desenvolvimento urbano conducentes à adopção de uma política regional que integre cidade central e periferias, procurou-se caracterizar uma nova realidade urbana cada vez mais emergente na actualidade, a de um espaço metropolitano caracterizado por uma retícula cada vez mais policêntrica onde a mobilidade impera, em associação à emergência da cidadania metropolitana, tendo como consequência imediata um esbatimento dos limites administrativos entre concelhos.

"Face a uma evidente "expansão da cidade e à reorganização distributiva das actividades económicas, questiona-se já a dicotomia centro – periferia, associável a uma visão hierárquica do espaço urbano que é crescentemente repudiada, a favor de uma imagem reticular, num continuum urbano de limite incerto, que coloca problemas "...às várias taxionomias das ciências regionais"(Fernandes, 1997)

Neste quadro, numa perspectiva exploratória e de reflexão, procedeu-se à análise da Área Metropolitana do Porto sob múltiplos vectores de abordagem, nomeadamente sob ponto de vista político/administrativo e das dinâmicas territoriais concelhias, com particular ênfase ao "Grande Porto".

Após esta análise, seleccionamos três estudos de caso em situação de fronteira administrativa, procurando em primeiro lugar uma breve descrição da sua evolução

urbana, para posteriormente procedermos à análise dos vários instrumentos de planeamento e ordenamento urbano que regulamentam a intervenção urbana nos três territórios de contiguidade escolhidos, tendo em vista a identificação de conflitos, contradições ou complementaridades, pretendendo desta forma aferir a importância e emergência do planeamento inter municipal como forma de um desenvolvimento sustentável numa região caracterizada pela competitividade e mobilidade territorial, no quadro de uma crescente dispersão territorial.

As relações inter – municipais num sentido amplo, sublinhando as interdependências, sejam as que se traduzem em limitações, ou as que representam sinergias, devem ser abordadas no planeamento com vista a proporcionarem uma visão integradora e sustentável.

Por outro lado, a expressão espacial de cada unidade funcional nem sempre coincide com os limites concelhios, podendo existir complementaridade funcional entre unidades localizadas em concelhos distintos, seja em termos das relações habitação/emprego, habitação/comércio e serviços, seja em equipamentos colectivos, infra-estruturas e transportes, como nos parece aliás evidente nos estudos de caso de Matosinhos Sul/Parque da Cidade, centralidade histórica e da área da Areosa (Rio Tinto e Campanhã).

Esta visão integradora da estratégia subjacente ao planeamento, será tanto mais elaborada quanto mais complexas forem as inter dependências entre concelhos distintos e as suas dinâmicas. Só com esta atitude é possível ultrapassar as limitações a que uma visão de plano meramente administrativo do espaço concelhio pode conduzir.

Assim, torna-se na nossa óptica evidente a vantagem de estudo conjunto dos PDM relativos a concelhos de mais forte interligação, sendo na nossa óptica pertinente que antes de uma Câmara se decidir a avançar com a elaboração ou revisão do seu, como é o caso da Cidade do Porto, a avaliação da possibilidade de o elaborar conjuntamente com municípios vizinhos. Os objectivos prendem-se não só com a economia do próprio estudo, mas também com a necessidade de garantir limiares mínimos que viabilizem operações de investimento em infra estruturas, equipamentos colectivos e fomento de emprego. Por outro lado, os investimentos intermunicipais geralmente encontram um maior apoio no quadro dos meios disponibilizados pela Administração Central e Fundos Estruturais (veja-se o caso dos Programas Operacionais Regionais). Nesta linha de pensamento, consideramos que só o planeamento intermunicipal pode permitir o

equacionameto destas iniciativas, sendo a sua importância particularmente evidente nas relações de fronteira.

Esta situação naturalmente que, na nossa opinião, assume maior dimensão nas áreas metropolitanas, dado que a eventual cooperação entre dois ou mais municípios para elaboração de PDM's ou outro tipo de instrumentos de planeamento/ordenamento não permite, por si só, suprir a necessidade de um plano para o conjunto da área metropolitana. Estando este assegurado (facto que ainda não se regista no caso da Área Metropolitana do Porto passados que estão mais de dez anos sobre a sua criação), estamos em crer que os problemas de fronteira que ficam por resolver colocam-se ao nível de acertos de ordenamento que são clarificados na prática da gestão intermunicipal de infra estruturas e equipamentos e da conexão da estrutura urbana.

"Como charneira entre o planeamento nacional e o planeamento local, estão as câmaras municipais que devem, finalmente assumir a responsabilidade do desenvolvimento regional e local. E, para esse efeito, seria desejável alargar a sua capacidade de acção, o que poderia ser conseguido com a criação de "centros de decisão intermunicipais" (ou regionais) com funções e poderes para promoverem, aprovarem e executarem estudos ou planos, tomando decisões sobre áreas mais vastas do que a dos concelhos. Estes "centros" teriam o poder de decidir expropriar terrenos para fornecer às câmaras; executar estradas e outras infra – estruturas; defender reservas agrícolas, áreas ambientais protegidas, (...)" (Croft, 2001).

Tomemos aliás como exemplo o estudo de caso Santa Marinha/São Nicolau onde a adopção de uma politica comum de gestão permitiria a compatibilidade entre actividades (nomeadamente a turística) e organização funcional do tecido urbano, assim como a viabilização da manutenção do património edificado.

Em síntese, consideramos que é na perspectiva regional que se resolve o desenvolvimento/continuidade do território, dado que um concelho integrado numa área metropolitana tem necessariamente problemas supramunicipais, sendo por isso desejável e necessário que os municípios se associem para a elaboração de planos directores intermunicipais, que devem ser previstos e incentivados, tendo sempre como premissa inquestionável que o Plano relativo a cada concelho seja formalizado separadamente para aprovação e ratificação.

Assim, estamos de acordo com Rio Fernandes quando se afirma que "(...) o Porto, como realidade geográfica, não termina na fronteira administrativa, antes se expande por um espaço densamente urbanizado exterior ao município e que, com as suas

centralidades especificas e as suas culturas, constitui com a cidade – centro, um conglomerado urbano de características muito próprias, enquadrada num espaço mais vasto, no qual as manchas urbanas se vão acentuando e estendendo cada vez mais." (Fernandes, 2000)

Por último, pela análise efectuada aos diversos planos urbanísticos para os territórios urbanos seleccionados, emerge um ponto comum a todos eles em termos de estratégia de actuação – a importância da reabilitação urbana como um poderoso instrumento para conferir qualidade urbana (nos seus variados vectores) a um determinado território.

Com efeito, a reabilitação urbana constitui um vasto laboratório de experiências urbanas entre as formas de governo das cidades, na sua relação com o mercado e com as comunidades locais. Sob a forma de grandes projectos de desenvolvimento urbano, estes processos de intervenção são muito populares perante a opinião pública e o mercado, em particular o imobiliário (atente-se no caso de Matosinhos Sul), porque parecem cumprir, ao mesmo tempo, a função social de apropriação e de qualificação para o público de áreas abandonadas e/ou degradadas e a de valorização e afirmação económica da cidade.

Todavia, a necessidade de requalificação do tecido urbano articula-se com princípios de coesão social e de equidade em espaços e sociedades urbanas que se consolidaram, de forma diferenciada e desigual, nos territórios, com diferentes capacidades de resposta a imperativos de reestruturação económica e integração social.

Tenda em conta os territórios de contiguidade urbana seleccionados, podemos afirmar que quando falamos em reabilitação urbana falamos acima de tudo em recuperação de áreas urbanas degradadas, tratando-se por isso de um conceito suficientemente abrangente para abarcar desde os Centros Históricos, aos bairros clandestinos, aos bairros de lata, às zonas (pós) industriais ou às nevrálgicas zonas ribeirinhas.

"A cidade para a qual caminhamos não é nem a antiga nem a moderna, mas – através de uma consolidação da primeira e uma modificação da segunda -, algo como uma terceira cidade agitando cada uma à vez (...) estamos fascinados por uma e prisioneiros de outra" (Porto 2001, 2000)

Em síntese, não podemos considerar que a reabilitação urbana seja a panaceia geral para todos os males de que enfermam as cidades de hoje, mas pode constituir inquestionavelmente uma alternativa razoável não só à delapidação do património arquitectónico e urbano, constituindo uma terceira via entre os desejos de expansão e de renovação, como também um elemento indutor de qualidade urbana, procurando

fornecer respostas e resoluções à diversidade dos problemas, que vão desde a deterioração social e física dos centros históricos, ao aparecimento de patologias sociais graves.

"Pretende-se por isso, que a "requalificação" seja global e real e não apenas aparente (...) pretende-se que a requalificação atinja o fundo das questões e não apenas a superfície. Trata-se em suma, de criar um movimento, e não, apenas, um acontecimento" (Porto 2001, 2000).

Bibliografia

APOR (2001). *Porto de Ideias. A Cidade em Debate.*

ASSOCIAÇÃO CULTURAL AMIGOS DE GAIA (1987). *Meã Villa de Gaya.*

AZEVEDO, Carlos A. Moreira e AZEVEDO, Ana Gonçalves De (2000). *Metodologia Científica*, 5.ª edição, Porto.

ASCHER, François (1998). *Metapolis. Acerca do futuro da cidade*, Oeiras, Celta Editora.

CALTHORPE, P. e FULTON, W. (2001). *The Regional City: planning for the end of sprawl,* Washington, Island Press.

CALVINO, Italo (2000). *As Cidades Invisíveis*, 4.ª Edição, Lisboa, Editorial Teorema.

CAMPOS, João (1999). *Porto – Reflectir (sobre) a Cidade Histórica,* Porto, CMP.

CAMPOS, João (2002). *Porto – A Dimensão Intangível na Cidade Histórica*, Porto, CMP.

CÂMARA MUNICIPAL DE MATOSINHOS (1992). *Plano Director Municipal.*

CÂMARA MUNICIPAL DE MATOSINHOS (1993). *Plano de Reconversão de Matosinhos/Sul.*

CÂMARA MUNICIPAL DE MATOSINHOS (2000). *Programa POLIS - Plano Estratégico de Matosinhos.*

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (1962). *Plano Director Municipal do Porto.*

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (1996). *Porto a Património Mundial*, 2.ª edição.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (1998). *Processo de Candidatura do Centro Histórico do Porto à UNESCO*, Tomo II, 1.ª edição.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (2000): *Porto Património Mundial III – CRUARB 25 anos de reabilitação urbana*, 1ª edição.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (2000). *Normas Provisórias – Revisão do Plano Director Municipal do Porto.*

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO e PORTO 2001 S.A. (2000): Programa POLIS - Plano Estratégico da Frente Marítima da Cidade do Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (2001). *As "Ilhas" do Porto – Estudo Socioeconómico.*

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (2001). *Estudo Sócio Económico da Habitação Social.*

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA NOVA DE GAIA (1999). *Vila Nova de Gaia no tempo de Garrett*, CMVNG.

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA NOVA DE GAIA (2000): *Entre o Passado e o Presente, Mostra Fotográfica de Vila Nova de Gaia na primeira metade do século XX e na actualidade*, CMVNG.

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA NOVA DE GAIA (2001). *Programa POLIS - Plano Estratégico*.

CARDOSO, Abílio (1996). *Do Desenvolvimento do Planeamento ao Planeamento do Desenvolvimento*, Porto, Edições Afrontamento/Departamento de Engenharia Civil da FEUP.

CLETO, Joel (1998). *Porto de Leixões*, Matosinhos, Administração dos Portos do Douro e Leixões.

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DA REGIÃO NORTE (1987). *Área Metropolitana do Porto – Problemas e Prioridades,* CCRN.

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DA REGIÃO DO NORTE (1992). *Reabilitação Urbana e Gabinetes Técnicos Locais – Comunicações e Conclusões do 5.º Encontro Nacional*, Porto, CCRN.

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DA REGIÃO NORTE (1993). *I Congresso Ibérico de Urbanismo*, CCRN.

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DA REGIÃO NORTE (2001). *Programa URBAN II Porto – Gondomar*, CCRN.

CONSELHO ECONÓMICO E SOCIAL (1997). A Política das Cidades, Lisboa, MEPAT.

CORBUSIER, Le (1969). *Maneira de Pensar o Urbanismo,* 3.ª edição, Maia, Publicações Europa América.

CORBUSIER, Le (1980). *A propósito del urbanismo*, Barcelona, Editorial Poseidon.

CORDEIRO, José M. Lopes (1989): *A Indústria Conserveira em Matosinhos – Exposição de Arqueologia Industrial*, Câmara Municipal de Matosinhos.

CORDEIRO, José Manuel Lopes e CRUZ, Paulo Jorge de Sousa (2001). *As Pontes do Porto*, Civilização Editora.

CROFT, Vasco (2001): *Arquitectura e Humanismo – O papel do Arquitecto, hoje, em Portugal*, 1.ª edição, Terramar.

DOMINGUES, Álvaro (1992) *Mudam-se os campos, mudam-se as cidade.* Noites de Sociologia Do Porto in "Revista de Sociologia", FLUP, I série, Vol. II, Porto de 1992.

DOMINGUES, Álvaro e MEALHA, Rui (2002). *O confronto entre duas escalas urbanas: Projecto da Área Central do Pólo II da Universidade do Porto* in "Revista Sociedade e Território Urbanismo Ordenamento do Território", n.º 33, Porto, Edições Afrontamento.

ECO, Umberto (1988) *Como se faz uma tese em Ciências Humanas*, 4.ª Edição, Lisboa, Presença.

ELLIN, Nan (1999) *Postmodern Urbanism. Rrevised edition*, New York, Princeton Architectural Press.

FERNANDES, Gomes (1983): *Centro Histórico do Porto – dar futuro ao nosso passado,* Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto.

FERNANDES, José Alberto Rio (1989), A foz. Entre o rio, o mar e a cidade, Porto, Associação de Cultura e Turismo da Foz.

FERNANDES, José A. Rio; MARQUES, Hélder; MARTINS, Luís Paulo, *Porto. Percursos nos espaços e memórias*, Porto, Afrontamento, 1990

FERNANDES, José Alberto V. Rio (1997): *Porto Cidade e Comércio*, Câmara Municipal do Porto - Arquivo Histórico.

FERNANDES, José Alberto V. Rio (2000) *"Cidade do Porto e Área Metropolitana do Porto: Realidades e Desafios"* in Revista da Faculdade de Letras. Departamento de História, Porto, III série, vol. I, 2000.

FERREIRA, Eduarda Lago (1997): *Lazer e Património Urbano Edificado – o Centro Histórico de Vila Nova de Gaia*, Porto.

FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha (1999): *Toponímia Portuense*, Contemporânea Editora.

FUNDAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO DO VALE DE CAMPANHÃ (2001): URBAN do Vale de Campanhã – Relatório Final.

GARRETT, Antão de A. (1952). *Plano Regulador da Cidade do Porto*, in "Civitas", Porto,Vol. III, n.º 2, Câmara Municipal do Porto.

GODET, Michel (1993). *Manual de Prospectiva Estratégica – Da Antecipação à Acção*, Lisboa, Publicações Dom Quixote.

GOITIA, Fernando Chueca (1982). *Breve Historia do Urbanismo*, Lisboa, Editorial Presença.

GONÇALVES, Fernando de Castro (2001). *Recensão Crítica à obra La Ciudad PostModerna de Giandomenico Amendola,* Porto.

GUIMARÃES, Gonçalves (1984): *O Centro Histórico de Vila Nova de Gaia. Zona de Protecção do Património Construído: histórico, paisagístico, arquitectónico*, Amigos de Gaia, Vila Nova de Gaia.

HALL, Peter (1988). *The Cities of Tomorrow – An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, Blackwell.

HALL, Peter e WARD, Colin (1998). *Sociable Cities – The legacy of Ebenezer Howard*, Wiley.

HALL, Tim (1998). *Urban Geography*, 2nd edition, London, Routledge.

HARVEY, David (1999). *"Condição Pós – Moderna"*, 8.ª edição, São Paulo, Edições Loyola.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2000). *Pressão Construtiva nas Áreas Metropolitanas*, Vol. I

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2003). *Movimentos Pendulares e Modos de Transporte na Área Metropolitana do Porto*.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1999). *Indicadores Urbanos do Continente*.

KHAN, Hasan – UDDIN (2001). *Estilo Internacional – Arquitectura Modernista de 1925 a 1965*, Taschen.

LACAZE, Jean – Paul (1995). *A Cidade e o Urbanismo*, Instituto Piaget.

LECCESE, Michael (2000) *Charter of the New Urbanism*, USA, McGraw Hill.

LYNCH, Kevin (1960). *A imagem da cidade*, Lisboa, Edições 70.

LOBO, Manuel Costa, PARDAL, Sidónio, CORREIA, Paulo V.D., LOBO, Margarida Sousa (1995). *Normas Urbanísticas – Princípios e Conceitos Fundamentais* Vol. I , 2.ª edição, DGOTDU/UTL.

LOBO, Manuel Costa, PARDAL, Sidónio, CORREIA, Paulo V.D., Normas Urbanísticas (1991). *Desenho Urbano, Perímetros Urbanos, Apreciação de Planos*, Vol. II; DGOTDU/UTL.

LOBO, Manuel Costa, PARDAL, Sidónio, CORREIA, Paulo V.D. (1993). *Normas Urbanísticas – Elementos de Direito Urbanístico, Loteamentos Urbanos, Ordenamento Agro – Florestal*, Vol. III, DGOTDU/UTL.

LOBO, Manuel Costa, PARDAL, Sidónio, CORREIA, Paulo V.D., (2000). *Normas Urbanísticas – Planeamento Integrado do Território - Elementos de Teoria Crítica*, Vol. IV, DGOTDU/UTL.

LOPES, João Teixeira (2000) *A Cidade e a Cultura. Um Estudo sobre as Práticas Culturais Urbanas,*, Porto, Edições Afrontamento e Câmara Municipal do Porto.

MARÇAL, Horácio (1971), "*Estrada da Circunvalação – antiga linha de fiscalização e cobrança do denominado imposto do "real de água"*, in O Tripeiro, VI Série, XI, 7.

MEALHA, Rui (2003). *Adequação Face ao Lugar* in "Revista Arquitectura e Vida", Fevereiro de 2003.

MINISTÉRIO DO AMBIENTE E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO (2000): *Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades – POLIS.*

NEVES, António Oliveira das (1996) *Planeamento Estratégico e Ciclo de Vida das Grandes Cidades*, Oeiras, Celta Editora.

O COMÉRCIO DO PORTO (1999), *Porto Património Mundial.*

PACHECO, Hélder (1986). *O Grande Porto, Lisboa*, Editorial Presença.

PACHECO, Hélder (1986). *Porto*, Lisboa, Editorial Presença.

PEREIRA, Gaspar Martins (1991), *O Douro e o Vinho do Porto – De Pombal a João Franco*, Edições Afrontamento.

PLANUM, acessórias e projectos, Lda.; Centro de Estudos Aplicados da Universidade Católica Portuguesa; Instituto Nacional de Engenharia de Sistemas e Computadores; QUATERNAIRE – Portugal – Recursos Humanos (1993). *Estudo sócio – económico da Área Metropolitana do Porto*, Porto.

PORTAS, Nuno (2002). *Urbanismo e Ordenamento do Território: Balanço dos anos 1970 – 2000*, in "Revista Sociedade e Território Urbanismo e Ordenamento do Território", n.º 33, Edições Afrontamento.

PORTO 2001 (2000). *Regresso à Baixa – Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação da Baixa Portuense*, FAUP publicações, Porto.

QUEIRÓS, António José (2000): *Sínteses – O tecido sócio – económico do Concelho de Gondomar*, Vol. II.

REAL, Manuel Luís e TAVARES, Rui (1987). *Bases para a compreensão do desenvolvimento urbanístico do Porto*, Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, Lisboa, Universidade Católica Portuguesa.

REMY, Jean. e VOYÉ, Liliane (1992). *A Cidade: Rumo a uma nova definição*, Porto, Edições Afrontamento.

RODRIGUES, Jacinto (1993), *Arte, Natureza e a Cidade*, Cooperativa de Actividades Artísticas.

RUIVO, César e CUNHA, Júlio Pereira (1995). *"Ordenamento do Território e Gestão Urbanística Municipal"*, Braga, Editora Correio do Minho.

SÁ, Manuel Fernandes de (2002). Proposta de Plano de Urbanização de Rio Tinto, Câmara Municipal de Gondomar.

SALGUEIRO, Teresa Barata (1997) *Lisboa, Periferia e Centralidades*, Oeiras, Celta.

SALGUEIRO, Teresa Barata (1992), *A Cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana*, Porto, Edições Afrontamento.

SOARES, Luís Bruno (2002). *A realidade incontornável da dispersão* in "Revista Sociedade e Território Urbanismo e Ordenamento do Território" n.º 33, Edições Afrontamento.

TELLES, Gonçalo Ribeiro (1999): Um novo conceito de cidade: a paisagem global, Contemporânea Editora, Câmara Municipal de Matosinhos.

VÁZQUEZ, Isabel Breda e Oliveira, Carlos (2003): "Planeamento territorial e urbanização extensiva" in *Revista Arquitectura e Vida,* Julho e Agosto de 2003.

XAVIER, Vítor Boura, PEREIRA, José Augusto Costa; LOPES, Manuel Paulo (1999). *Gaia por Revelar*, Éobra, Vila Nova de Gaia.

Anexos

Índice de Figuras

FIGURA 1 – MODELO DA "CIDADE JARDIM" DE EBENEZER HOWARD 8

FIGURA 2 – MODELO DA "SOCIAL CITY" DE EBENEZER HOWARD 9

FIGURA 3. OS TRÊS MAGNETOS DE HOWARD REVISITADOS POR HALL 10

FIGURA 4 – "METROPOLIS" DE FRITZ LANG (O FASCÍNIO PELA MÁQUINA) 12

FIGURA 5 - A CITE INDUSTRIEL DE TONY GARNIER 13

FIGURA 6 - A « VILLE RADIEUSE » DE LE CORBUSIER (1930) 14

FIGURA 7: O PLANO 2040 PARA PORTLAND - "HIERARQUIA DE CENTROS" : UMA "CENTRAL CITY" E SEIS "REGIONAL CENTERS" COM NUMEROSOS "TOD" 23

FIGURA 8 - UM EXEMPLO DE "MIX USE" – RESIDÊNCIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS 24

FIGURA 9 - ÁREAS METROPOLITANAS EM PORTUGAL CONTINENTAL 38

FIGURA 10 - POPULAÇÃO RESIDENTE NA REGIÃO NORTE (91/01) 39

FIGURA 11 – ESPAÇOS DE RESIDÊNCIA DE EMPREGADOS OU ESTUDANTES 42

FIGURA 12 - LOCAIS DE TRABALHO OU ESTUDO NA ÁREA METROPOLITANA DO PORTO 42

FIGURA 13 – ÍNDICE DE POLARIZAÇÃO NA ÁREA METROPOLITANA DO PORTO 43

FIGURA 14 – MOVIMENTOS INTRACONCELHIOS NA ÁREA METROPOLITANA DO PORTO 43

FIGURA 15 - MOVIMENTOS INTER CONCELHIOS NA ÁREA METROPOLITANA DO PORTO 44

FIGURA 16 – TAXAS DE ATRACÇÃO E REPULSÃO NA ÁREA METROPOLITANA DO PORTO 45

FIGURA 17 – FREGUESIAS QUE INTEGRAM OS CONCELHOS DO GRANDE PORTO 46

FIGURA 18 – VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE NO GRANDE PORTO 47

FIGURA 19 – DENSIDADE POPULACIONAL NO GRANDE PORTO (81/91/01) 48

FIGURA 20 – VARIAÇÃO DOS ALOJAMENTOS FAMILIARES CLÁSSICOS NO GRANDE PORTO 49

FIGURA 21 – PROPORÇÃO DE ALOJAMENTOS VAGOS NO TOTAL DE ALOJAMENTOS CLÁSSICOS 50

FIGURA 22 – DINÂMICA CONSTRUTIVA NA AMP ENTRE 1995/2001 51

FIGURA 23 – O ANTIGO POSTO TRIBUTÁRIO DA VILARINHA RECONVERTIDO EM TEATRO 57

FIGURA 24 – FOTOGRAFIA AÉREA DE MATOSINHOS SUL/PARQUE DA CIDADE 59

FIGURA 25 – REAL COMPANHIA VINÍCOLA 65

FIGURA 26 – FACHADA DA ALGARVE EXPORTADORA LDA. 66

FIGURA 27 – VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE NO (MATOSINHOS SUL)PARQUE DA CIDADE) 72

FIGURA 28 – VARIAÇÃO DOS ALOJAMENTOS DE RESIDÊNCIA HABITUAL (MATOSINHOS SUL) PARQUE DA CIDADE) 72

FIGURA 29 – VARIAÇÃO DOS ALOJAMENTOS FAMILIARES VAGOS (MATOSINHOS SUL/PARQUE DA CIDADE) 73

FIGURA 30 – FOTOGRAFIA AÉREA DA ÁREA DE FRONTEIRA RIO TINTO/CAMPANHÃ 74

FIGURA 31 – O LUGAR "EXCÊNTRICO" DA AREOSA 74

FIGURA 32 – VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE (RIO TINTO/CAMPANHÃ) 78

FIGURA 33 – VARIAÇÃO DOS ALOJAMENTOS CLÁSSICOS DE RESIDÊNCIA HABITUAL (RIO TINTO/CAMPANHÃ) 78

FIGURA 34 – VARIAÇÃO DOS ALOJAMENTOS FAMILIARES VAGOS (RIO TINTO/CAMPANHÃ) 79

FIGURA 35 – FOTOGRAFIA AÉREA DA FRONTEIRA CENTROS HISTÓRICOS DO PORTO/V.N. GAIA 80

FIGURA 36 – A SIMBIOSE PAISAGÍSTICA ENTRE AS DUAS MARGENS DO DOURO 81

FIGURA 37: RETRATO DE WILLIAM PRATER DO O LARGO FRONTEIRO ÀS CAVES SANDEMAN (1870) 90

FIGURA 38 – DESEMBARQUE DE PIPAS DE VINHO NAS MARGENS DE GAIA 91

FIGURA 39 – VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE NA CENTRALIDADE HISTÓRICA 92

FIGURA 40 - VARIAÇÃO DOS ALOJAMENTOS CLÁSSICOS DE RESIDÊNCIA HABITUAL (CENTRALIDADE HISTÓRICA) 93

FIGURA 41 – VARIAÇÃO DOS ALOJAMENTOS FAMILIARES VAGOS (CENTRALIDADE HISTÓRICA) 93

FIGURA 42 – ZONAMENTO DA CIDADE DO PORTO SEGUNDO O PLANO REGULADOR 99

FIGURA 43 – DEFINIÇÃO DA ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL DA CIDADE SEGUNDO O PLANO REGULADOR 100

FIGURA 44 – A MANCHA DE OCUPAÇÃO NA ÉPOCA DO PLANO AUZELLE (1960).....100

FIGURA 45 – PLANO GERAL DE URBANIZAÇÃO DE 1989 – CARTA SÍNTESE 103

FIGURA 46 – PLANTA DE SIMULAÇÃO DA OCUPAÇÃO FINAL DO POLIS – MATOSINHOS SUL 108

FIGURA 47 – PLANTA DE SIMULAÇÃO DA OCUPAÇÃO FINAL.....109

FIGURA 48 – O POLIS PORTO E MATOSINHOS, UMA SITUAÇÃO DE "CONFLITUOSIDADE PAISAGÍSTICA"? 110

FIGURA 49 – ESTRUTURAÇÃO DA REDE VIÁRIA DO ESTUDO URBANÍSTICO DE CONTUMIL 112

FIGURA 50 – ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PIC URBAN II PORTO/GONDOMAR 116

FIGURA 51 – O CENTRO HISTÓRICO DO PORTO – ÁREA CLASSIFICADA 118

FIGURA 52 – ÁREA DE INTERVENÇÃO DO POLIS DE GAIA NO CENTRO HISTÓRICO (SANTA MARINHA).....122

FIGURA 53 – EDIFÍCIOS NO GRANDE PORTO ANTES DE 1919.....139

FIGURA 54 – EDIFÍCIOS NO GRANDE PORTO ENTRE 1919 E 1945.....139

FIGURA 55 – EDIFÍCIOS NO GRANDE PORTO ENTRE 1946 E 1970.....140

FIGURA 56 – EDIFÍCIOS NO GRANDE PORTO ENTRE 1971 E 1990.....140

FIGURA 57 – EDIFÍCIOS NO GRANDE PORTO ENTRE 1991 E 2001.....141

FIGURA 57 – VARIAÇÃO DAS FAMÍLIAS CLÁSSICAS NO GRANDE PORTO ENTRE 91/01 ...141

FORMAS URBANAS EM SITUAÇÃO DE FRONTEIRA ADMINISTRATIVA.....142

FIGURA 58 – A PÓS-MODERNIDADE NO ANTIGO CAIS DE GAIA 142

FIGURA 59 – USUFRUTO DO PARQUE URBANO DA CIDADE DO PORTO.....142

FIGURA 60 – CONDIÇÃO SUBURBANA EM CAMPANHÃ 142

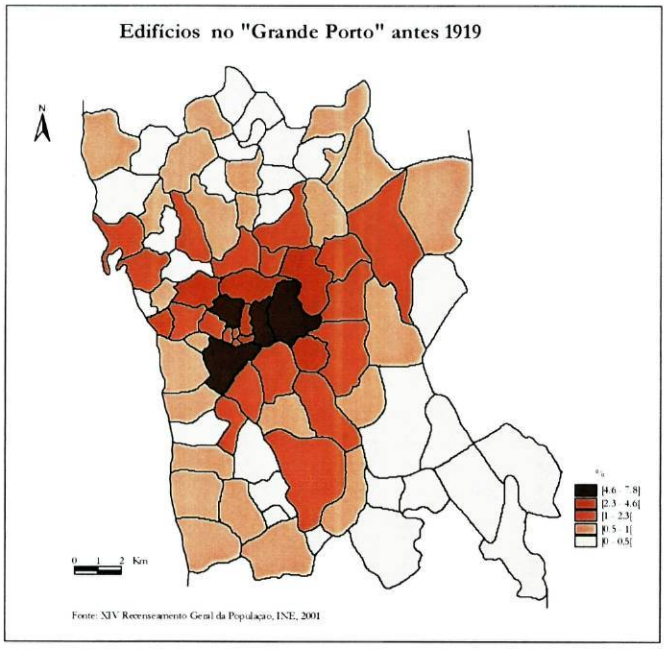


Figura 53 – Edifícios no Grande Porto antes de 1919

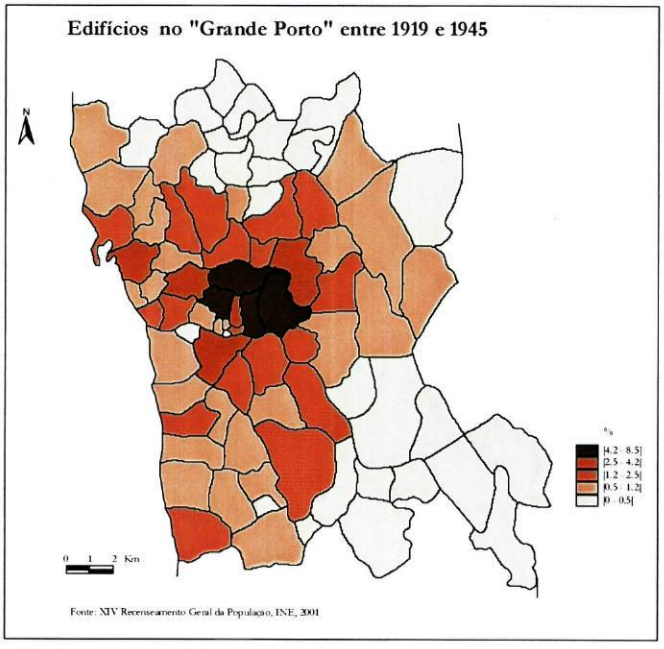


Figura 54 – Edifícios no Grande Porto entre 1919 e 1945

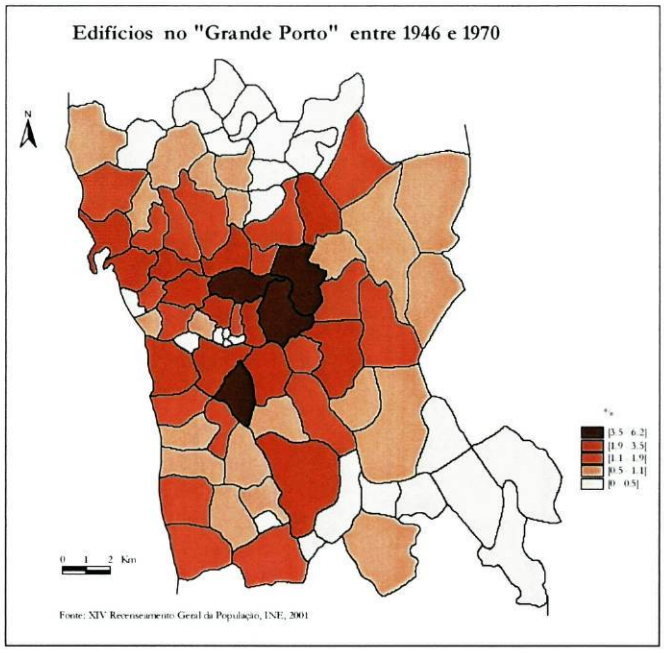


Figura 55 – Edifícios no Grande Porto entre 1946 e 1970

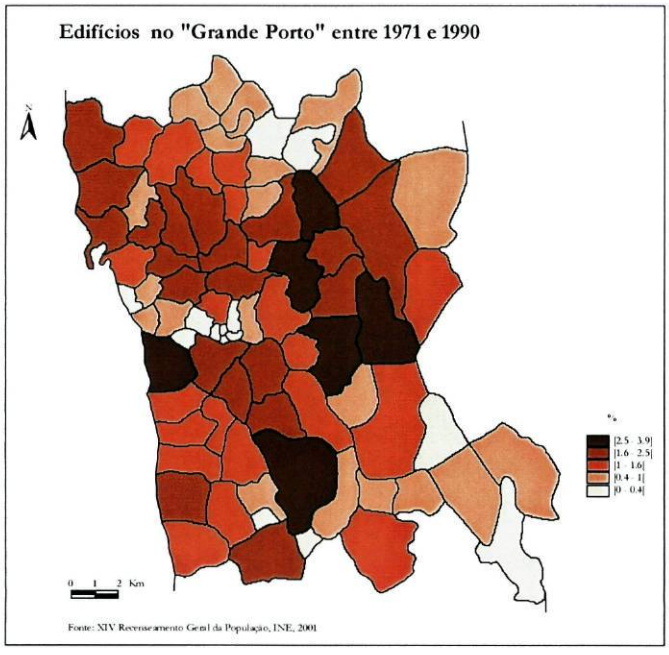


Figura 56 – Edifícios no Grande Porto entre 1971 e 1990

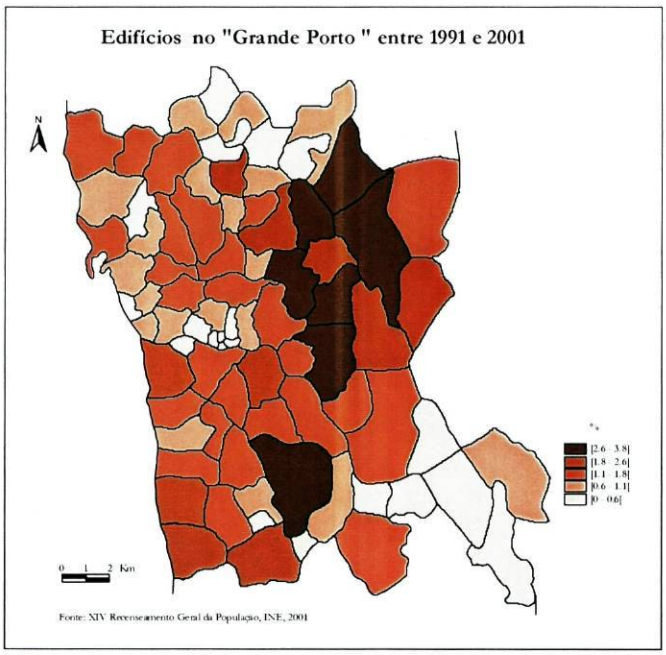


Figura 57 – Edifícios no Grande Porto entre 1991 e 2001

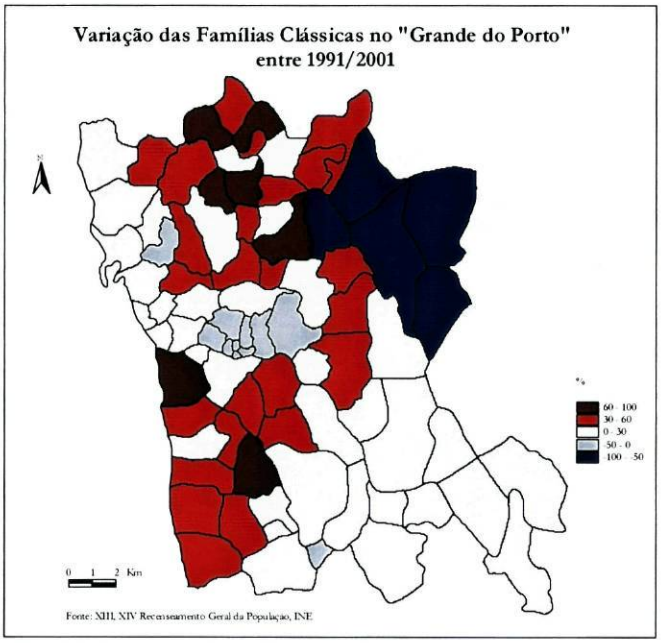


Figura 57 – Variação das Famílias Clássicas no Grande Porto entre 91/01

Formas Urbanas em situação de fronteira administrativa



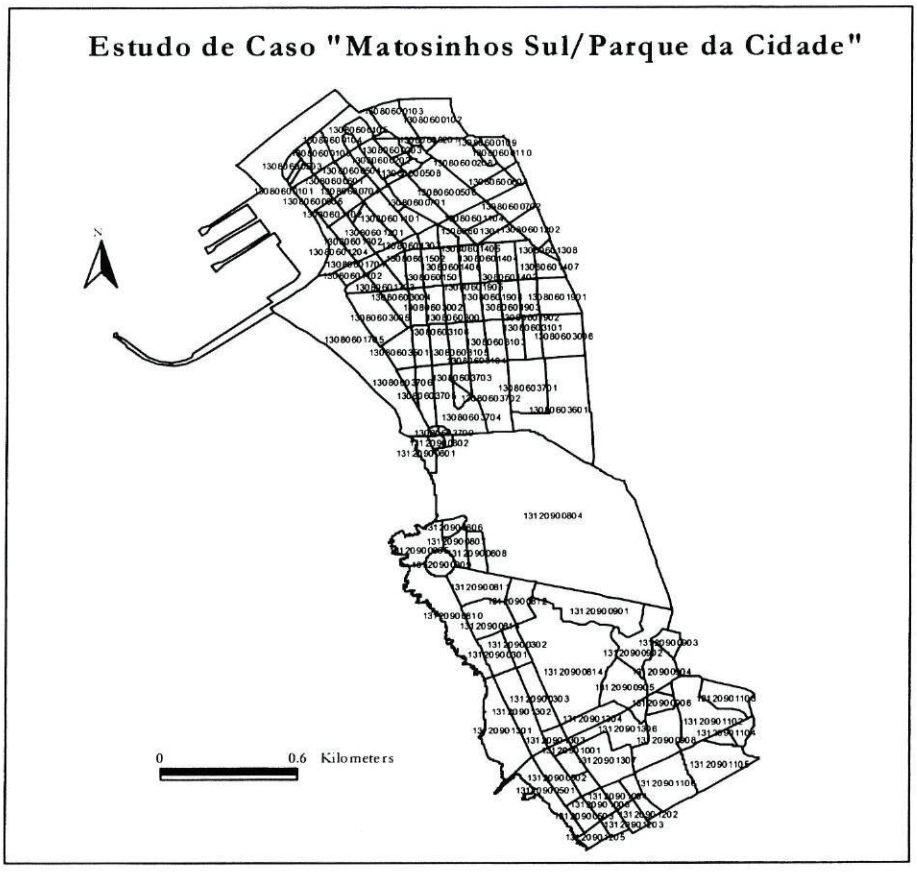
Figura 58 – A pós-modernidade no antigo Cais de Gaia

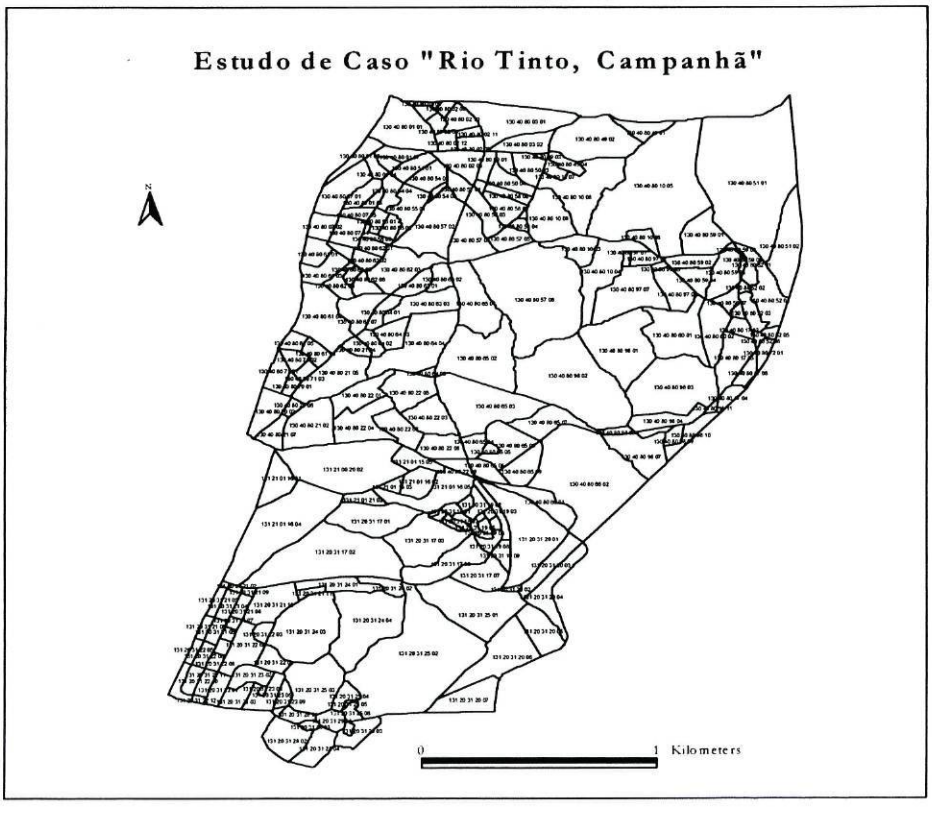


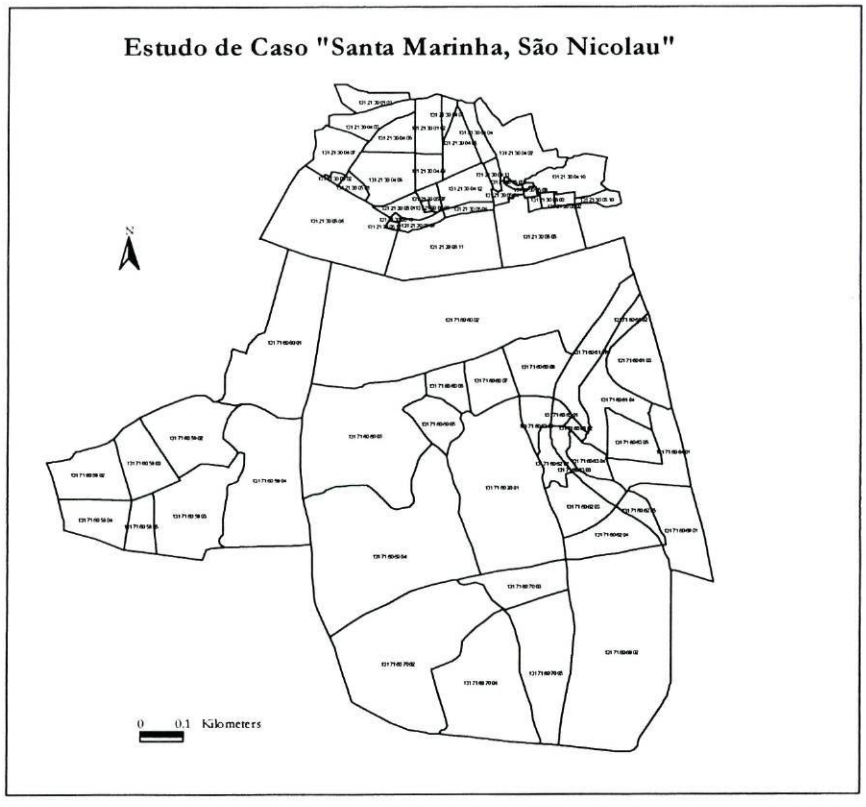
Figura 59 – Usufruto do Parque Urbano da Cidade do Porto



Figura 60 – Condição suburbana em Campanhã


Estudo de Caso "Matosinhos Sul/Parque da Cidade"
N
0
0.6 Kilometers


Estudo de Caso "Rio Tinto, Campanhã"
N
0
1 Kilometers


Estudo de Caso "Santa Marinha, São Nicolau"
N
0 0,1 Kilometers

Quadro 3. Estudo de Caso Campanhã Rio Tinto (População e Habitação-1991)

Subsecção Estatística 1991	Alojamentos Clássicos de Residência Habitual 1991	Alojamentos Vagos 1991	Total População Residente 1991
13120300101	33	4	97
13120300102	43	4	134
13120300202	3	0	15
13120300401	17	0	80
13120300302	121	3	2033
13120300403	31	2	87
13120300402	11	0	43
13120300301	68	7	343
13120300301	0	0	0
13120300302	0	0	0
13120300302	0	0	0
13120300503	0	0	0
13120300502	22	0	218
13120300501	48	0	226
13120300504	15	0	76
13120300602	23	2	97
13120300601	18	2	64
13120300505	17	1	76
13120300603	60	1	262
13120300604	48	6	202
13120300701	18	3	54
13120300702	16	0	32
13120300804	34	10	94
13120300805	33	2	107
13120301901	78	6	255
13120303101	0	0	0
13120303102	0	0	0
13120300902	0	0	0
13120300904	3	0	12
13120300905	10	1	25
13120300908	26	2	69
13120300909	9	0	25
13120300906	12	4	32
13120300903	0	0	0
13120301001	18	8	42
13120301002	4	0	14
13120301202	183	1	652
13120301203	35	1	103
13120301201	11	3	32
13120301204	67	13	322
13120301302	17	10	57
13120301303	61	6	225
13120301304	9	1	25
13120301305	14	1	44
13120301306	0	0	0
13120301307	22	1	59
13120301308	12	0	31
13120302002	24	3	76
13120302001	21	2	55
13120302003	2	0	6
13120302004	86	1	330
13120302005	112	0	615

Quadro 3. Estudo de Caso Campanhã Rio Tinto (População e Habitação-1991)

Subsecção Estatística 1991	Alojamentos Clássicos de Residência Habitual 1991	Alojamentos Vagos 1991	Total População Residente 1991
13120302203	125	2	552
13120302204	0	0	0
13120302205	124	5	539
13120302202	9	0	33
13120302201	28	1	84
13120301101	62	3	173
13120301102	79	13	290
13120301501	105	8	338
13120301401	39	5	119
13120301601	17	2	68
13120301801	8	2	26
13120301602	115	14	362
13120301701	52	3	166
13120301803	9	0	31
13120302701	2	0	9
13120302702	46	1	152
13120301502	111	12	373
13120302301	2	0	3
13120302302	100	13	362
13120302703	32	0	101
13120302102	3	0	4
13120302103	45	3	121
13040800101	93	18	269
13040800102	51	4	166
13040800104	29	3	95
13040800105	56	4	176
13040800106	44	1	124
13040800103	40	3	111
13040800103	40	3	111
13040800203	36	1	125
13040800204	39	5	130
13040800201	44	0	150
13040800202	124	12	379
13040800202	124	12	379
13040800202	124	12	379
13040800202	124	12	379
13040800202	124	12	379
13040800202	124	12	379
13040800201	44	0	150
13040800301	48	10	142
13040800302	87	9	268
13040800701	113	10	339
13040800702	45	3	125
13040800703	144	21	460
13040800703	144	21	460
13040801003	1	1	3
13040801004	6	1	35
13040801001	88	0	301
13040801001	88	0	301
13040801002	102	7	352
13040801002	102	7	352
13040801002	102	7	352

Quadro 3. Estudo de Caso Campanhã Rio Tinto (População e Habitação-1991)

Subsecção Estatística 1991	Alojamentos Clássicos de Residência Habitual 1991	Alojamentos Vagos 1991	Total População Residente 1991
13040801002	102	7	352
13040801701	15	1	48
13040801702	26	2	69
13040801704	3	0	5
13040801703	67	6	212
13040801703	67	6	212
13040802102	49	17	144
13040802101	138	7	426
13040802101	138	7	426
13040802103	29	1	72
13040802103	29	1	72
13040802201	8	1	23
13040802203	89	12	290
13040802204	20	2	71
13040802202	51	12	165
13040802202	51	12	165
13040802205	42	3	139
13040802205	42	3	139
13040800401	0	0	0
13040800402	44	54	133
13040800402	44	54	133
13040800402	44	54	133
13040800403	16	2	47
13040800404	28	1	88
13040800405	46	85	155
13040800406	67	4	240
13040800501	40	8	157
13040800502	52	18	209
13040800504	87	1	303
13040800504	45	3	170
13040800504	62	2	221
13040800503	80	6	307
13040800503	80	6	307
13040800504	51	2	163
13040800801	373	24	1265
13040800801	373	24	1265
13040800801	373	24	1265
13040800801	373	24	1265
13040800801	373	24	1265
13040800801	373	24	1265
13040800801	373	24	1265
13040800801	373	24	1265
13040800901	26	67	66
13040800901	26	67	66
13040800902	61	20	193
13040800902	61	20	193
13040800902	61	20	193
13040800904	26	3	75
13040800903	90	6	290
13040800903	90	6	290
13040800903	90	6	290
13040800903	90	6	290

Quadro 3. Estudo de Caso Campanhã Rio Tinto (População e Habitação-1991)

Subsecção Estatística 1991	Alojamentos Clássicos de Residência Habitual 1991	Alojamentos Vagos 1991	Total População Residente 1991
13040801101	108	29	356
13040801102	130	13	424
13040801101	108	29	356
13040801102	130	13	424
13040801103	78	1	236
13040801103	78	1	236
13040801103	78	1	236
13040801104	109	6	400
13040801104	109	6	400
13040801202	222	7	696
13040801202	222	7	696
13040801202	222	7	696
13040801204	98	4	327
13040801204	98	4	327
13040801204	98	4	327
13040801201	36	1	106
13040801201	36	1	106
13040801203	31	4	102
13040801202	222	7	696
13040801203	31	4	102
13040801203	31	4	102
13040801205	15	0	37
13040801301	90	2	319
13040801301	90	2	319
13040801303	116	6	510
13040801302	71	2	221
13040801305	49	1	161
13040801304	164	4	458
13040801304	164	4	458
13040801306	7	0	18
13040801401	51	6	175
13040801402	14	3	44
13040801403	180	8	579
13040801403	180	8	579
13040801403	180	8	579
13040801403	180	8	579
13040801403	180	8	579
13040801403	180	8	579
13040801403	180	8	579
13040801404	122	27	364
13040801404	122	27	364
13040802003	39	4	103
13040802601	111	2	622
13040802001	97	21	274
13040802002	57	5	193
13040802002	57	5	193
13040802301	25	2	77
13040801501	14	0	53
13040801502	26	0	96
13040801504	76	4	249
13040801504	76	4	249
13040801503	52	7	191

Quadro 3. Estudo de Caso Campanhã Rio Tinto (População e Habitação-1991)

Subsecção Estatística 1991	Alojamentos Clássicos de Residência Habitual 1991	Alojamentos Vagos 1991	Total População Residente 1991
13040801503	52	7	191
13040801602	62	3	200
13040801603	11	4	37
13040801604	25	2	88
13040801605	14	0	49
13040801606	118	5	379
13040801606	118	5	379
13040801606	118	5	379
13040801606	118	5	379
13040801606	118	5	379
13121002002	61	20	439
13121002101	93	3	137
13121002102	40	5	209
13121002201	52	15	50
13121002202	18	2	181
13121002301	25	9	90
13121002302	27	4	201
13121002401	45	14	86

Quadro 4. Estudo de Caso Campanhã/Rio Tinto (População e Habitação - 2001)

Subsecção Estatística	Alojamentos Clássicos de Residência Habitual 2001	Alojamentos Vagos 2001	Total População Residente 2001
13120311701	0	0	0
13120311702	74	8	194
13120311703	124	25	453
13120311704	16	0	53
13120311705	13	5	46
13120311706	6	3	16
13120311707	13	1	38
13120311801	47	1	179
13120311802	28	2	118
13120311803	33	3	140
13120311804	27	3	105
13120311901	0	0	0
13120311902	26	6	93
13120311903	45	0	130
13120311904	13	2	46
13120311905	24	3	92
13120311906	19	1	56
13120311907	16	3	57
13120311908	57	5	233
13120311909	46	5	152
13120312001	17	3	45
13120312002	11	2	29
13120312003	28	7	68
13120312004	24	5	64
13120312005	27	4	76
13120312006	0	0	0
13120312007	26	4	64
13120312101	0	0	0
13120312102	4	0	13
13120312103	10	1	25
13120312104	24	7	65
13120312105	7	1	16
13120312106	12	3	34
13120312107	0	0	0
13120312108	19	6	43
13120312109	3	0	8
13120312110	237	18	695
13120312111	33	4	84
13120312201	13	2	34
13120312202	71	12	284
13120312203	24	1	72
13120312204	63	7	209
13120312205	7	1	15
13120312206	13	2	35
13120312207	0	0	0
13120312208	14	9	29
13120312209	10	3	25
13120312210	17	5	47
13120312211	14	9	40
13120312212	2	0	7
13120312301	79	3	247
13120312302	99	11	430

Quadro 4. Estudo de Caso Campanhã/Rio Tinto (População e Habitação - 2001)

Subsecção Estatística	Alojamentos Clássicos de Residência Habitual 2001	Alojamentos Vagos 2001	Total População Residente 2001
13120312303	121	3	431
13120312304	0	0	0
13120312305	139	19	521
13120312308	14	3	27
13120312309	25	6	71
13120312401	89	6	242
13120312402	48	2	148
13120312403	97	8	250
13120312404	39	5	104
13120312501	20	1	63
13120312502	21	1	58
13120312503	88	32	245
13120312504	24	9	61
13120312505	5	0	22
13120312506	9	9	23
13120312801	39	5	122
13120312802	98	24	272
13120312803	7	28	17
13120312804	96	14	284
13120312901	26	10	87
13120312902	13	2	34
13120312903	46	9	132
13040800101	206	21	600
13040800102	54	14	134
13040800104	41	3	117
13040800105	98	10	283
13040800106	36	3	92
13040800107	9	13	21
13040800108	19	2	56
13040800203	29	4	71
13040800204	49	4	130
13040800205	0	0	0
13040800206	20	5	48
13040800207	19	2	53
13040800208	0	0	0
13040800209	21	2	77
13040800210	69	7	207
13040800211	54	6	149
13040800212	54	0	141
13040800301	55	6	155
13040800302	97	8	252
13040800701	107	13	275
13040800702	59	4	159
13040800704	110	8	316
13040800705	44	10	122
13040801003	1	1	3
13040801004	1	0	5
13040801005	72	5	228
13040801006	26	1	78
13040801007	9	0	27
13040801008	280	14	1039
13040801009	79	2	235

Quadro 4. Estudo de Caso Campanhã/Rio Tinto (População e Habitação - 2001)

Subsecção Estatística	Alojamentos Clássicos de Residência Habitual 2001	Alojamentos Vagos 2001	Total População Residente 2001
13040801010	2	0	5
13040801701	12	3	24
13040801702	22	1	67
13040801704	1	0	4
13040801705	41	18	116
13040801706	15	3	53
13040802102	66	10	164
13040802104	39	5	100
13040802105	84	11	212
13040802106	1	0	5
13040802107	84	16	196
13040802201	5	0	16
13040802203	70	10	211
13040802204	17	6	49
13040802206	12	2	53
13040802207	22	2	64
13040802208	45	16	142
13040802209	23	6	64
13040804901	0	0	0
13040804902	99	5	305
13040804903	1	0	3
13040804904	8	1	25
13040805001	23	1	59
13040805002	25	1	72
13040805003	158	19	458
13040805004	61	7	192
13040805101	78	101	212
13040805102	59	11	175
13040805201	35	8	85
13040805202	7	0	18
13040805203	43	9	109
13040805204	76	9	221
13040805205	15	2	44
13040805206	8	4	23
13040805401	62	5	191
13040805402	56	1	146
13040805403	18	1	41
13040805404	31	2	96
13040805501	158	8	487
13040805601	31	4	108
13040805602	36	1	123
13040805603	64	13	185
13040805701	119	12	317
13040805702	55	1	161
13040805703	68	8	209
13040805704	6	3	17
13040805705	63	9	171
13040805706	30	4	82
13040805801	16	1	50
13040805802	27	1	88
13040805803	78	41	233
13040805804	3	2	5

Quadro 4. Estudo de Caso Campanhã/Rio Tinto (População e Habitação - 2001)

Subsecção Estatística	Alojamentos Clássicos de Residência Habitual 2001	Alojamentos Vagos 2001	Total População Residente 2001
13040805901	135	9	424
13040805902	109	1	325
13040805903	4	0	11
13040805904	19	1	42
13040805905	46	25	114
13040805906	4	2	9
13040805907	27	8	77
13040806001	30	1	68
13040806002	73	6	222
13040806101	56	8	158
13040806102	12	1	38
13040806103	116	16	316
13040806104	171	21	413
13040806105	20	2	44
13040806106	61	45	151
13040806201	68	4	181
13040806202	0	0	0
13040806203	1	0	5
13040806204	23	4	63
13040806205	8	0	29
13040806206	12	0	34
13040806207	14	1	25
13040806301	40	5	115
13040806302	15	3	33
13040806303	85	6	333
13040806401	48	6	144
13040806402	41	8	113
13040806403	63	15	137
13040806404	65	10	191
13040806405	5	1	11
13040806501	28	1	104
13040806502	8	3	23
13040806503	15	2	40
13040806504	13	2	38
13040806505	2	0	5
13040806506	27	4	77
13040806507	56	2	166
13040806508	12	0	35
13040806509	11	0	31
13040806601	89	18	239
13040806602	68	10	192
13040807001	40	1	98
13040807002	111	26	253
13040807101	82	27	207
13040807102	26	15	63
13040807103	18	8	52
13040807201	7	3	16
13040809701	13	0	41
13040809702	22	0	59
13040809705	9	0	24
13040809706	98	21	258
13040809707	138	27	428

Quadro 4. Estudo de Caso Campanhã/Rio Tinto (População e Habitação - 2001)

Subsecção Estatística	Alojamentos Clássicos de Residência Habitual 2001	Alojamentos Vagos 2001	Total População Residente 2001
13040809801	8	0	18
13040809802	62	9	182
13040809803	12	2	40
13040809804	30	2	86
13040809805	16	1	44
13040809807	62	6	161
13040809808	13	3	35
13040809809	25	5	65
13040809810	31	2	81
13040809811	7	3	20
13121002002	81	27	188
13121011505	68	12	175
13121011601	43	4	107
13121011602	40	8	83
13121011603	28	3	86
13121011604	15	5	38
13121011605	186	34	745
13121012102	78	134	321

Quadro 5. Estudo de Caso Matosinhos Sul/Parque da Cidade (População e Habitação-1991)

Subsecção Estatística	Alojamentos Clássicos de Residência Habitual 1991	Alojamentos Vagos 1991	Total População Residente 1991
13080600101	21	0	71
13080600102	22	1	57
13080600103	33	0	102
13080600104	108	4	359
13080600105	13	1	32
13080600106	65	4	188
13080600107	72	1	211
13080600108	43	1	133
13080600109	0	0	0
13080600110	0	0	0
13080600201	14	1	71
13080600202	36	6	125
13080600203	33	4	124
13080600206	8	0	30
13080600208	25	2	84
13080600209	42	3	166
13080600210	79	9	215
13080600211	10	2	27
13080600501	3	0	13
13080600502	29	3	85
13080600503	40	1	126
13080600504	85	12	256
13080600505	27	5	104
13080600506	78	3	218
13080600507	27	5	104
13080600508	36	2	138
13080600601	40	3	122
13080600602	2	1	4
13080600603	11	0	38
13080600604	48	0	145
13080600605	30	0	112
13080600606	25	0	72
13080600607	218	25	671
13080600701	0	0	0
13080600702	0	0	0
13080600703	0	0	0
13080600704	0	0	0
13080601101	123	21	401
13080601102	0	0	0
13080601103	127	14	405
13080601104	81	19	258
13080601201	25	0	76
13080601202	19	0	58
13080601203	232	3	741
13080601204	34	0	88
13080601301	0	0	0
13080601302	0	0	0
13080601303	23	22	89
13080601304	35	5	105
13080601305	21	6	71
13080601306	30	6	92

Quadro 5. Estudo de Caso Matosinhos Sul/Parque da Cidade (População e Habitação-1991)

Subsecção Estatística	Alojamentos Clássicos de Residência Habitual 1991	Alojamentos Vagos 1991	Total População Residente 1991
13080601307	67	25	231
13080601308	96	9	347
13080601401	47	13	138
13080601402	45	1	135
13080601403	53	5	159
13080601404	36	3	103
13080601405	0	0	0
13080601406	90	16	283
13080601407	54	2	145
13080601501	100	5	302
13080601502	108	12	337
13080601503	82	8	220
13080601701	79	16	212
13080601702	151	50	494
13080601703	0	0	0
13080601704	0	0	0
13080601704	0	0	0
13080601901	5	2	12
13080601902	93	12	268
13080601903	21	0	54
13080601904	112	23	354
13080601905	0	0	0
13080601801	44	6	150
13080601802	17	2	51
13080601807	12	0	33
13080601809	0	0	0
13080601809	0	0	0
13080601810	11	4	29
13080601803	57	20	166
13080601804	24	1	86
13080601805	54	1	170
13080601806	37	5	115
13080601811	0	0	0
13080601812	35	1	102
13080601813	9	1	19
13080602401	119	3	384
13080602408	63	13	220
13080602402	0	0	0
13080602403	0	0	0
13080602410	0	0	0
13080602404	8	3	31
13080602411	0	0	0
13080602405	0	0	0
13080602409	1	0	2
13080602406	73	5	222
13080602407	2	0	5
13120900301	105	38	282
13120900302	14	5	45
13120900303	121	37	368
13120900501	1	0	5
13120900502	221	38	670
13120900503	0	0	0

Quadro 5. Estudo de Caso Matosinhos Sul/Parque da Cidade (População e Habitação-1991)

Subsecção Estatística	Alojamentos Clássicos de Residência Habitual 1991	Alojamentos Vagos 1991	Total População Residente 1991
13120900104	0	0	0
13120900104	0	0	0
13120900104	0	0	0
13120900102	0	0	0
13120900102	0	0	0
13120900101	0	0	0
13120101102	0	0	0
13120900103	55	2	223
13120900105	0	0	0
13120900106	0	0	0
13120900107	27	0	78
13120900108	44	0	158
13120900109	0	0	0
13120900110	1	0	5
13120900111	4	2	19
13120900112	24	1	81
13120900113	20	8	63
13120900114	81	12	270
13120900201	44	3	152
13120101105	11	3	36
13120101105	0	0	0
13120900204	22	3	89
13120900207	5	1	20
13120900601	38	4	131
13120900210	3	1	14
13120900601	0	0	0
13120900402	65	8	221
13120900403	21	1	65
13120900404	69	9	243
13120900405	64	9	229
13120900601	0	0	0
13120900602	39	3	128
13120900603	0	0	0
13120900605	32	4	111
13120900701	22	42	81
13120900702	42	6	139
13120900605	50	17	131
13120900406	32	6	101
13120900703	18	0	86
13120900704	60	7	201
13120900705	55	4	192
13120900706	88	12	265
13120900110	0	0	0
13120900206	19	10	73
13120900208	54	8	172
13120900209	47	1	139
13120900401	11	10	52
13120900211	52	5	164
13120900212	14	2	56

Quadro 6. Estudo de Caso Matosinhos Sul/Parque da Cidade (População e Habitação-2001)

Subsecção Estatística	Alojamentos Clássicos de Residência Habitual 2001	Alojamentos Vagos 2001	Total População Residente 2001
13080600101	16	2	47
13080600102	16	2	40
13080600103	14	3	30
13080600104	77	11	205
13080600105	8	2	19
13080600106	46	13	120
13080600107	43	6	119
13080600108	28	6	76
13080600109	0	0	0
13080600110	0	0	0
13080600201	1	1	2
13080600202	28	8	76
13080600203	33	4	103
13080600204	9	0	27
13080600208	16	0	40
13080600209	33	5	113
13080600210	66	14	181
13080600211	8	0	26
13080600501	2	0	8
13080600502	28	13	64
13080600503	36	0	88
13080600504	62	8	156
13080600505	55	4	151
13080600506	37	6	93
13080600507	22	1	63
13080600508	31	1	74
13080600601	30	4	76
13080600602	0	0	0
13080600603	9	1	25
13080600604	37	3	98
13080600605	28	1	88
13080600606	21	1	51
13080600607	155	43	607
13080600701	77	21	260
13080600702	52	5	210
13080600703	71	8	196
13080600704	60	7	162
13080601101	94	22	249
13080601102	24	2	71
13080601103	102	18	284
13080601104	77	11	215
13080601201	21	4	54
13080601202	27	2	64
13080601203	31	5	79
13080601204	197	18	554
13080601301	0	0	0
13080601302	0	0	0
13080601303	20	3	58
13080601304	52	11	118
13080601305	17	4	53
13080601306	32	1	90
13080601307	77	10	220
13080601308	107	10	274
13080601401	66	11	163
13080601402	44	2	96
13080601403	55	1	155
13080601404	36	8	92
13080601405	0	0	0

Quadro 6. Estudo de Caso Matosinhos Sul/Parque da Cidade (População e Habitação-2001)

Subsecção Estatística	Alojamentos Clássicos de Residência Habitual 2001	Alojamentos Vagos 2001	Total População Residente 2001
13080601406	92	18	242
13080601407	81	20	206
13080601501	148	10	392
13080601502	108	14	284
13080601503	86	13	206
13080601701	86	19	195
13080601702	228	33	637
13080601703	0	0	0
13080601705	0	0	0
13080601706	0	0	0
13080601901	7	0	14
13080601902	101	4	278
13080601903	29	6	68
13080601904	180	13	461
13080601905	0	0	0
13080603001	74	19	195
13080603002	21	0	48
13080603003	57	58	150
13080603004	0	0	0
13080603005	19	0	51
13080603006	11	0	16
13080603101	65	11	166
13080603102	79	20	216
13080603103	53	2	142
13080603104	84	5	230
13080603105	0	0	0
13080603106	90	7	245
13080603107	5	3	11
13080603501	110	3	306
13080603601	103	9	305
13080603701	0	0	0
13080603702	60	13	143
13080603703	0	0	0
13080603704	27	25	83
13080603705	0	0	0
13080603706	0	0	0
13080603707	1	1	1
13080603708	96	12	245
13080603709	73	21	193
13120900301	110	7	285
13120900302	16	4	42
13120900303	126	30	338
13120900501	1	0	5
13120900502	195	19	510
13120900503	67	12	173
13120900801	0	0	0
13120900802	0	0	0
13120900803	0	0	0
13120900804	19	13	77
13120900805	0	0	0
13120900806	0	0	0
13120900807	3	1	10
13120900808	13	3	58
13120900809	0	0	0
13120900810	0	0	5
13120900811	10	8	31
13120900812	22	1	63
13120900813	27	6	80

Quadro 6. Estudo de Caso Matosinhos Sul/Parque da Cidade (População e Habitação-2001)

Subsecção Estatística	Alojamentos Clássicos de Residência Habitual 2001	Alojamentos Vagos 2001	Total População Residente 2001
13120900814	98	10	297
13120900901	40	5	107
13120900902	17	4	50
13120900903	18	3	55
13120900904	14	3	53
13120900905	5	1	18
13120900906	59	2	196
13120900907	4	1	15
13120900908	40	5	126
13120901001	71	30	170
13120901002	41	5	123
13120901003	73	9	196
13120901004	65	10	200
13120901101	2	1	5
13120901102	68	9	203
13120901103	27	0	94
13120901104	74	12	190
13120901105	40	2	135
13120901106	43	4	133
13120901107	30	3	96
13120901201	31	5	89
13120901202	15	0	50
13120901203	57	5	152
13120901204	33	4	94
13120901205	63	11	152
13120901301	0	0	0
13120901302	23	3	81
13120901303	48	3	126
13120901304	48	3	124
13120901305	18	0	51
13120901306	50	3	137
13120901307	24	6	62

Quadro 7. Estudo de Casa São Nicolau/Santa Marinha (População e Habitação-1991)

Subsecção Estatística 1991	Alojamentos Clássicos de Residência Habitual 1991	Alojamentos Vagos 1991	Total População Residente 1991
13171602001	155	22	513
13171601801	63	33	243
13171601802	56	8	195
13171601803	59	6	180
13171601804	4	0	11
13171601901	7	0	24
13171601902	141	11	461
13171601902	0	0	0
13171600602	91	23	284
13171600701	109	9	387
13171600702	11	0	133
13171600707	1	0	4
13171600706	23	1	68
13171600703	4	1	19
13171600704	36	3	104
13171600705	47	4	159
13171600801	146	5	509
13171600802	45	4	130
13171600803	0	0	0
13171600804	130	11	402
13171602101	54	2	170
13171602102	97	5	335
13171602103	78	1	224
13171602104	35	0	125
13171602201	5	1	14
13171600805	34	6	107
13171600806	11	0	38
13171600807	60	3	193
13171600808	94	10	297
13171600809	102	8	284
13171601201	140	17	407
13171602202	26	4	74
13171602901	76	10	1144
13171602802	55	10	236
13171602803	2	0	15
13171602802	0	0	0
13171602804	0	3	243
13121300101	173	22	473
13121300102	164	12	498
13121300401	29	6	94
13121300402	80	5	285
13121300403	9	0	29
13121300404	34	1	97
13121300405	37	6	101
13121300406	10	0	40
13121300407	27	3	72
13121300408	50	11	133
13121300409	0	0	17
13121300410	19	3	73
13121300411	0	0	0
13121300412	0	0	0
13121300206	70	4	221
13121300209	8	0	24
13121300401	0	0	0
13121300210	6	0	18
13121300207	42	2	144
13121300205	29	1	175
13121300201	36	1	110

Quadro 7. Estudo de Casa São Nicolau/Santa Marinha (População e Habitação-1991)

Subsecção Estatística 1991	Alojamentos Clássicos de Residência Habitual 1991	Alojamentos Vagos 1991	Total População Residente 1991
13121300202	23	4	88
13121300203	57	8	229
13121300208	0	0	0
13121300204	67	9	203
13121300301	135	1	419
13121300303	3	0	12
13121300304	5	0	28
13121300305	8	0	28
13121300302	49	1	134
13121300306	17	0	67
13121300307	15	0	46
13121300308	27	1	99
13121300309	0	0	0
13121300310	0	0	0

Quadro 8. Estudo de Casos São Nicolau/Santa Marinha (2001)

Subsecção Estatística	Alojamentos Clássicos de Residência Habitual 2001	Alojamentos Vagos 2001	Total População Residente 2001
13171602001	111	42	270
13171605802	91	16	274
13171605803	56	13	168
13171605804	55	13	147
13171605805	4	1	12
13171605902	3	0	7
13171605903	31	4	90
13171605904	83	3	207
13171606001	0	0	0
13171606002	86	3	224
13171606003	6	0	24
13171606004	1	0	2
13171606005	16	2	37
13171606006	3	0	9
13171606007	32	0	68
13171606008	41	1	120
13171606101	87	43	253
13171606102	22	19	54
13171606103	0	0	0
13171606104	107	43	268
13171606201	64	5	144
13171606202	83	14	220
13171606203	70	9	176
13171606204	30	2	78
13171606205	3	2	8
13171606301	32	7	82
13171606302	7	6	15
13171606303	48	5	125
13171606304	73	22	193
13171606305	88	17	204
13171606401	152	38	356
13171606901	50	27	113
13171606902	140	31	351
13171607002	25	4	104
13171607003	2	1	7
13171607004	14	10	47
13171607005	0	0	0
13121300101	158	20	401
13121300102	147	27	388
13121300401	26	7	68
13121300402	67	30	197
13121300403	9	4	21
13121300404	34	6	69
13121300405	21	18	47
13121300406	9	1	28
13121300407	17	7	49
13121300408	29	15	74
13121300409	0	0	30
13121300410	17	2	74
13121300411	0	0	1
13121300412	3	2	5

Quadro 8. Estudo de Casos São Nicolau/Santa Marinha (2001)

Subsecção Estatística	Alojamentos Clássicos de Residência Habitual 2001	Alojamentos Vagos 2001	Total População Residente 2001
13121300501	59	15	154
13121300502	3	0	10
13121300503	0	0	0
13121300504	4	1	17
13121300505	35	9	89
13121300506	16	4	79
13121300507	28	10	83
13121300508	16	9	52
13121300509	49	28	146
13121300510	0	0	0
13121300601	59	15	150
13121300602	93	21	285
13121300603	3	0	10
13121300604	4	0	19
13121300605	8	0	28
13121300606	73	4	214
13121300608	16	1	59
13121300609	12	0	27
13121300610	21	5	63
13121300611	0	0	0
13121300612	0	0	0

Quadro n. 2 - População e Habitação

	População Residente 1981	População Residente 1991	População Residente 2001	Área Km2	Famílias Clássicas 1981	Famílias Clássicas 1991	Famílias Clássicas 2001	Edifícios construídos antes de 1919	Edifícios construídos entre 1919 e 1945	Edifícios construídos entre 1946 e 1970	Edifícios construídos entre 1971 e 1990	Edifícios construídos entre 1991 e 2001	Alojamentos Familiares Clássicos 1991	Alojamentos Familiares Clássicos 2001	Alojamentos Ocupados para Residência Habitual 1991	Alojamentos Ocupados para Residência Habitual 2001	Alojamentos Vagos 1991	Alojamentos Vagos 2001
Região Norte	**3 419 300**	**3 472 715**	**3 687 293**	**21 286,4**	**892 458**	**1 008 923**	**1 210 631**	**86 225**	**107 055**	**244 095**	**440 831**	**222 123**	**1 278 948**	**1 605 157**	**984 344**	**1 182 065**	**129 445**	**167 292**
AMP	**1 122 400**	**1 167 800**	**1 260 680**	**812,7**	**307 334**	**353 644**	**436 346**	**21 942**	**35 684**	**75 240**	**90 487**	**41 391**	**411 094**	**537 001**	**341 269**	**421 426**	**39 830**	**63 737**
Gondomar	**130 751**	**143 178**	**164 096**	**138,7**	**33 499**	**42 422**	**54 567**	**3 047**	**3 256**	**10 158**	**12 339**	**6 365**	**46 306**	**64 993**	**40 694**	**53 834**	**3 523**	**7 574**
Baguim do Monte (Rio Tinto)		9 651	13 943	5,4		2 899	4 603	289	233	582	1 167	765	3 185	5 524	2 759	4 577	252	549
Covelo	1 653	1 695	1 755	8,4	408	470	522	28	24	77	192	147	467	569	433	518	18	33
Fânzeres	14 362	17 126	22 007	8,2	3 700	5 252	7 403	293	430	985	1 358	825	5 690	8 512	4 970	7 283	507	906
Foz do Sousa	6 442	6 626	6 405	22,5	1 554	1 818	1 925	101	94	416	753	346	1 830	2 134	1 672	1 849	93	184
Gondomar (São Cosme)	18 881	20 622	25 717	11,5	4 809	5 979	8 511	451	273	1 220	1 947	1 235	6 831	10 444	5 813	8 452	718	1 452
Jovim	6 520	7 163	7 112	7,8	1 541	1 954	2 148	138	98	309	641	393	1 995	2 372	1 847	2 142	64	158
Lomba	1 868	1 851	1 711	13,5	422	487	525	79	84	153	225	107	611	724	470	523	39	60
Medas	2 356	2 433	2 353	12,7	581	665	719	51	63	149	267	146	705	816	659	711	23	65
Melres	3 437	3 738	3 945	15,4	778	939	1 102	58	112	251	455	212	998	1 232	933	1 097	8	47
Rio Tinto	47 616	40 907	47 695	14,3	12 705	13 096	16 904	822	1 077	3 900	2 792	1 041	14 520	20 593	12 471	16 611	1 378	2 595
São Pedro da Cova	15 433	18 023	17 324	14,4	3 767	4 778	5 356	212	311	1 139	1 776	611	5 093	6 054	4 719	5 253	144	613
Valbom	12 183	13 343	14 129	4,6	3 234	4 085	4 849	525	457	977	766	537	4 381	6 019	3 948	4 818	279	912
Maia	**81 679**	**93 151**	**120 111**	**83,7**	**21 527**	**26 704**	**40 569**	**2 047**	**2 229**	**5 442**	**9 759**	**5 022**	**30 103**	**48 475**	**26 220**	**39 938**	**2 258**	**5 690**
Águas Santas	26 523	17 440	25 249	7,9	7 055	5 133	8 783	396	646	1 040	1 300	809	5 821	10 375	5 073	8 688	403	1 139
Avioso (Santa Maria)	2 341	2 290	3 360	4,6	607	632	1 176	73	63	108	275	214	759	1 484	630	1 128	74	247
Avioso (São Pedro)	2 242	2 532	2 629	4,9	606	654	867	26	40	127	305	147	715	1 104	650	833	15	136
Barca	2 824	3 168	2 769	3,1	708	860	876	32	47	153	344	143	928	943	848	855	40	69
Folgosa	2 989	3 249	3 603	10,3	745	849	1 122	122	71	177	437	204	944	1 280	842	1 115	64	103
Gemunde	3 504	3 597	4 765	5,4	885	944	1 531	108	98	203	441	275	982	1 726	939	1 475	26	146
Gondim	1 436	1 745	1 929	1,4	354	468	614	22	19	85	260	157	503	724	446	584	33	124
Gueifães	7 178	9 681	11 532	3,0	1 959	2 815	3 819	219	202	458	1 104	334	3 399	4 371	2 796	3 777	388	360
Maia	4 583	6 974	9 816	3,6	1 199	2 045	3 352	55	76	287	710	179	2 338	4 202	1 990	3 329	214	563
Milheirós	3 671	3 768	4 237	3,4	949	1 077	1 376	79	96	267	372	388	1 144	1 606	1 061	1 360	35	212
Moreira	7 659	7 836	10 280	8,8	2 078	2 362	3 579	195	231	586	892	367	2 585	4 332	2 248	3 525	168	598
Nogueira	3 665	3 663	4 478	4,1	981	1 044	1 459	57	44	247	427	220	1 149	1 749	1 025	1 433	87	213
Pedrouços		10 300	11 868	2,3		3 260	4 268	278	381	932	817	281	3 624	5 247	3 219	4 192	275	685
São Pedro Fins	1 771	1 630	1 838	5,2	458	418	569	73	25	99	149	98	482	639	404	547	52	76
Silva Escura	1 862	2 000	2 113	5,6	476	540	677	100	52	94	197	148	575	804	510	671	32	112
Vermoim	6 353	9 230	14 277	4,2	1 616	2 457	4 771	127	76	370	935	569	2 804	5 772	2 402	4 718	276	694
Vila Nova da Telha	3 078	4 048	5 368	6,1	851	1 146	1 730	85	62	209	794	489	1 351	2 117	1 137	1 708	76	213
Matosinhos	**136 498**	**151 682**	**167 026**	**62,3**	**36 784**	**46 549**	**57 771**	**2 076**	**4 174**	**10 574**	**13 076**	**3 665**	**52 237**	**67 104**	**44 722**	**56 203**	**4 299**	**6 354**
Custóias	12 302	14 797	18 065	5,8	3 307	4 309	5 688	238	361	963	1 645	447	4 739	6 444	4 259	5 611	240	537
Guifões	8 407	10 925	9 686	3,5	2 268	3 306	3 288	83	236	726	1 313	186	3 351	3 557	3 097	3 206	115	227
Lavra	7 682	8 894	9 408	10,6	2 038	2 481	3 017	134	163	554	1 488	434	3 056	3 714	2 416	2 873	240	223
Leça da Palmeira	15 214	15 605	17 215	6,0	4 119	4 956	6 128	305	434	1 466	1 256	417	5 583	7 588	4 782	6 038	544	878
Leça do Bailio	13 681	14 329	15 673	8,9	3 604	4 322	5 284	214	679	853	1 315	518	4 959	6 158	4 231	5 186	402	716
Matosinhos	30 471	29 798	28 488	5,3	8 098	9 352	10 324	421	970	1 523	1 059	309	9 921	11 584	8 495	9 830	1 010	1 055
Perafita	10 053	11 340	12 298	9,5	2 727	3 436	4 201	66	207	847	1 651	312	3 663	4 511	3 212	3 973	212	330
Santa Cruz do Bispo	6 414	5 538	6 108	3,8	1 699	1 598	1 913	115	207	662	376	87	1 708	2 160	1 558	1 901	97	207
São Mamede de Infesta	18 953	20 468	23 542	5,2	5 220	6 457	8 632	424	578	1 761	1 315	493	7 532	10 346	6 393	8 400	690	1 198
Senhora da Hora	13 321	19 988	26 543	3,8	3 704	6 332	9 296	76	339	1 219	1 658	462	7 725	11 042	6 279	9 185	749	983
Porto	**327 368**	**302 472**	**263 131**	**41,7**	**84 311**	**99 325**	**100 696**	**10 080**	**12 719**	**14 285**	**6 665**	**2 857**	**112 405**	**124 475**	**94 670**	**96 346**	**12 308**	**18 932**
Aldoar	12 708	15 079	13 957	2,4	3 330	4 390	4 770	177	201	953	508	309	4 818	5 332	4 215	4 652	406	448
Bonfim	38 605	34 497	28 578	3,1	9 963	12 198	11 925	1 513	2 040	1 514	614	215	14 017	14 634	11 696	11 249	1 445	2 362
Campanhã	49 289	49 107	38 757	8,1	12 983	14 970	13 786	1 822	2 617	2 198	938	454	15 832	16 225	14 028	13 387	1 305	2 295
Cedofeita	36 841	32 066	24 784	2,7	9 402	11 661	10 269	1 381	1 298	1 401	781	214	13 319	13 799	10 884	9 771	1 622	2 713
Foz do Douro	13 266	12 231	12 235	3,0	3 369	3 725	4 388	601	385	598	341	215	4 497	5 374	3 638	4 349	613	641
Lordelo do Ouro	22 316	22 421	22 212	3,4	5 686	6 563	7 840	460	441	910	521	247	7 473	8 925	6 375	7 507	774	932
Massarelos	10 100	9 336	7 756	1,9	2 543	3 122	3 089	326	212	442	148	106	3 621	4 074	3 002	3 004	367	522
Miragaia	6 457	4 771	2 810	0,5	1 588	1 661	1 111	312	191	79	25	29	1 657	1 746	1 498	1 077	69	506
Nevogilde	5 674	5 756	5 257	2,0	1 366	1 801	1 892	60	163	262	207	93	2 250	2 294	1 754	1 877	325	267
Paranhos	52 206	50 906	48 686	6,7	13 803	17 120	19 294	601	2 619	3 125	1 169	469	19 769	23 493	16 306	18 002	2 685	3 397
Ramalde	38 257	36 300	37 647	5,7	9 845	10 989	13 735	675	975	1 800	1 137	357	12 411	16 285	10 789	13 500	1 093	1 519
Santo Ildefonso	20 145	14 431	10 044	1,3	5 137	5 475	4 512	879	778	793	194	60	6 481	6 692	5 159	4 105	837	1 877
São Nicolau	4 840	3 957	2 937	0,2	1 215	1 273	1 075	335	36	4	13	7	1 359	1 379	1 229	1 039	101	261
Sé	10 483	7 343	4 751	0,5	2 578	2 762	1 880	650	560	88	38	58	3 281	2 559	2 659	1 754	553	704
Vitória	6 181	4 271	2 720	0,3	1 503	1 615	1 130	288	203	118	31	24	1 620	1 664	1 438	1 073	113	488
Vila Nova de Gaia	**226 331**	**248 565**	**288 749**	**170,8**	**58 388**	**74 519**	**99 096**	**5 066**	**6 917**	**18 310**	**22 596**	**10 652**	**87 728**	**122 826**	**72 260**	**97 753**	**10 030**	**15 662**
Arcozelo	9 757	9 610	12 393	7,8	2 560	2 872	4 168	198	344	948	1 479	667	3 705	5 702	2 812	4 088	436	778
Avintes	10 726	10 986	11 523	9,4	2 759	3 257	3 809	363	429	698	874	430	3 424	4 479	3 109	3 764	203	504
Canelas	7 254	8 275	12 303	7,5	1 867	2 343	4 148	84	233	573	945	502	2 642	4 854	2 282	4 060	207	540
Canidelo	15 629	16 987	23 737	8,1	4 101	4 989	8 291	150	302	1 304	2 196	718	6 216	10 677	4 922	8 215	724	1 383
Crestuma	2 839	2 817	2 962	4,9	685	736	895	78	90	118	259	149	815	1 007	733	882	48	70
Grijó	8 074	8 728	10 267	11,5	2 008	2 636	3 366	168	221	711	1 148	764	2 697	3 861	2 492	3 274	123	448
Gulpilhares	6 853	7 504	9 707	6,1	1 780	2 191	3 335	135	281	646	999	521	2 815	4 720	2 118	3 305	229	734
Lever	3 388	3 398	3 033	6,9	770	810	921	37	83	192	355	138	831	984	784	887	22	85
Madalena	8 482	8 597	9 356	6,0	2 183	2 459	3 224	198	258	941	1 070	499	2 727	4 138	2 392	3 197	111	494
Mafamude	29 580	33 443	38 940	5,4	7 844	10 891	14 509	523	516	2 512	1 410	546	13 143	17 994	10 605	14 259	1 760	2 211
Olival	4 523	5 444	5 616	8,0	1 085	1 544	1 724	110	108	239	639	317	1 636	1 968	1 517	1 721	72	137
Oliveira do Douro	18 876	20 645	23 384	6,7	4 966	6 090	7 935	338	670	1 778	1 344	601	6 979	9 535	6 021	7 873	677	1 242
Pedroso	17 193	16 980	18 449	19,7	4 207	4 881	6 024	458	417	1 302	1 987	928	5 336	7 128	4 613	5 918	484	956
Perozinho	4 679	5 091	5 950	4,7	1 212	1 503	1 947	56	157	414	674	334	1 737	2 265	1 489	1 923	161	204
Sandim	5 344	5 968	6 326	16,0	1 220	1 527	1 945	67	114	333	884	416	1 693	2 164	1 492	1 891	75	140
São Félix da Marinha	9 154	9 816	11 171	9,0	2 307	2 742	3 729	126	417	991	1 058	634	3 319	5 028	2 674	3 683	228	775
São Pedro da Afurada	3 430	3 616	3 442	1,0	866	1 064	1 268	199	82	198	86	77	1 312	1 634	1 031	1 251	208	193
Seixezelo	1 629	2 113	1 729	1,6	415	617	559	24	15	111	234	137	644	695	577	549	35	123
Sermonde	771	1 053	1 225	1,4	209	298	364	8	31	106	93	95	343	470	298	360	14	86
Serzedo	5 485	6 417	7 547	7,6	1 467	1 824	2 489	190	154	568	803	401	2 060	2 905	1 717	2 441	239	286
Valadares	7 624	8 478	9 095	4,9	2 020	2 599	3 155	80	438	603	905	277	2 878	4 189	2 548	3 104	185	742
Vila Nova de Gaia (Santa Marinha)	29 459	31 507	30 758	6,0	7 874	10 198	11 331	1 066	1 166	1 646	1 121	472	12 196	14 102	9 948	11 223	1 633	1 844
Vilar de Andorinho	7 848	11 518	16 710	6,5	1 972	3 462	5 417	110	170	575	1 137	540	5 170	6 688	3 294	5 387	1 705	925
Vilar do Paraiso	7 734	9 574	13 126	4,2	2 011	2 986	4 543	300	221	803	896	489	3 410	5 639	2 792	4 498	451	762
Valongo	**64 234**	**74 172**	**86 005**	**73,0**	**15 871**	**21 384**	**28 070**	**1 002**	**1 414**	**4 325**	**6 850**	**3 669**	**23 233**	**33 287**	**20 111**	**27 684**	**1 783**	**3 637**
Alfena	10 647	12 129	13 665	12,8	2 583	3 365	4 466	178	236	744	1 259	894	3 556	5 219	3 184	4 331	168	633
Campo	7 526	7 918	8 645	12,7	1 716	2 096	2 639	94	149	534	792	590	2 144	2 920	1 989	2 537	93	244
Ermesinde	29 555	34 415	38 315	7,4	7 810	10 543	12 935	216	694	2 027	2 708	937	11 676	15 214	10 011	12 850	874	1 517
Sobrado	6 155	6 607	6 682	19,4	1 326	1 720	1 948	134	110	447	617	359	1 703	2 150	1 549	1 932	90	139
Valongo	10 351	13 103	18 698	20,7	2 436	3 660	6 082	380	225	573	1 474	889	4 154	7 784	3 378	6 034	558	1 104