Projetar um Limite d'Água

Proposta para uma Fração da Frente Ribeirinha de Viana do Castelo

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura apressentada à
Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto
Orientação do Professor Doutor Joaquim José Lopes Teixeira
Sérgio Silva Ribeiro
Porto, 2020

NOTA INTRODUTÓRIA:

A presente dissertação foi redigida segundo o novo acordo ortográfico.

As citações e expressões transcritas foram sujeitas a uma tradução livre, realizada pela autora.

As citações escritas com o antigo acordo ortográfico ou de origem brasileira, mantêm a sua forma primitiva.

Ao meu avô, **Manuel Ribeiro**

Agradecimentos

Aos meus pais e ao meu irmão, pelo apoio em todos os momentos da minha vida.

À Bruna por toda a ajuda e por estar sempre presente, principalmente, nos momentos mais complicados.

Aos meus amigos e colegas pela partilha, direta ou indireta, na elaboração do trabalho.

Ao Professor Doutor Joaquim Teixeira pelo apoio e disponibilidade ao longo de todo o trabalho.

Ao Professor Doutor Manuel Fernandes Sá pela disponibilidade e ajuda na prática projetual.

A todos os meus sinceros agradecimentos.

Resumo

A presente dissertação incide no estudo da reestruturação de uma fração da Frente Ribeirinha de Viana do Castelo, conducente à apresentação de uma proposta de projeto para a sua requalificação. O local em estudo encontra-se atualmente integrado no Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha e Campo de Agonia – Viana do Castelo, desenvolvido no âmbito do programa Pólis.

Dadas as características do local, numa primeira fase desta dissertação, pretende-se interpretar e perceber as dinâmicas das frentes de água ao longo dos tempos, de forma e entender as origens dos portos, assim como, as mais marcantes mudanças da malha urbana que estas proporcionaram.

Após a compreensão das diferentes alterações que as frentes de água sofreram, foi essencial entender o processo de urbanização de Viana do Castelo ao longo dos tempos. A contextualização histórica referente a este processo de urbanização da cidade tem início em 1258, após o foral outorgado por D. Afonso III. Determinaram-se nesta parte, os principais acontecimentos que influenciaram a malha urbana da cidade, com a intenção de compreender a cronologia histórica e a razão do seu traçado. No seguimento deste estudo sobre a historicidade de Viana do Castelo foi importante incluir os principais planos desenvolvidos para a cidade, aprofundando principalmente os que abrangem o terreno em estudo, nomeadamente, o arranjo urbanístico da área ocidental da cidade de Viana do Castelo de Fernando Távora e o programa Pólis.

Na terceira fase pretende-se fazer uma análise a diferentes projetos, que se demonstraram essenciais para a concessão da proposta final. A escolha destes projetos de referência foi feita tendo em conta as semelhanças com a presente área em estudo, sendo que, se optou pela requalificação da Expo'98, incidindo em algumas características do Pavilhão de Portugal. Revelou-se ainda de extrema importância, elencar algumas referências estrangeiras que proporcionaram a definição dos volumes, assim como, as propostas programáticas para a definição dos mesmos.

Por fim, após absorver todas as dinâmicas de evolução urbana e perceber as diferentes estratégias utilizadas para a restruturação dos diferentes espaços, iniciou-se a prática projetual do espaço em estudo, concluindo com um texto justificativo das opções arquitetónicas tomadas no procedimento desta proposta.

Palavras Chave: Requalificação Urbana; Frente de Água; Cidade; Viana Pólis; Projeto;

Abstract

This dissertation focuses on the study of the restructuring of a fraction of the Frente Ribeirinha de Viana do Castelo, leading to the presentation of a project proposal for its requalification. The site under study is currently integrated in the Detail Plan of the Frente Ribeirinha e Campo de Agonia - Viana do Castelo, developed under the Pólis program.

Given the characteristics of the site, in a first phase of this dissertation, it is intended to interpret and understand the dynamics of the water fronts over time, in order to understand the origins of the ports, as well as the most striking changes in the urban network that these have provided.

After understanding the different changes that the water fronts have undergone, it was essential to understand the urbanization process of Viana do Castelo over time. The historical contextualization regarding this urbanization process of the city began in 1258, after the charter granted by D. Afonso III. In this part, the main events that influenced the urban network of the city were determined, with the intention of understanding the historical chronology and the reason for its layout. Following this study on the historicity of Viana do Castelo, it was important to include the main plans developed for the city, especially those covering the land under study, namely the urban arrangement of the western area of the city of Viana do Castelo de Fernando Távora and the Pólis program.

In the third phase it is intended to make an analysis of different projects, which proved essential for the concession of the final proposal. The choice of these reference projects was made taking into account the similarities with the present area under study, and it was opted for the requalification of Expo'98, focusing on some characteristics of the Pavilion of Portugal. It was also extremely important to list some foreign references that provided the definition of the volumes, as well as the programmatic proposals for their definition.

Finally, after absorbing all the dynamics of urban evolution and understanding the different strategies used for the restructuring of the different spaces, the design practice of the space under study began, concluding with a text justifying the architectural options taken in the procedure of this proposal.

Key-words: Urban Requalification; Water Front; City; Viana Pólis; Project;

Índice Página

Agradecimentos 5

Resumo 7

Abstract 9

1. Introdução

1.1. Motivação e Objeto de Estudo. 15

1.2. Pertinência, Objetivos e Especificação do Tema 17

1.3. Metodologia da investigação 19

1.4. Organização da Dissertação 21

2. O Desenvolvimento dos Portos nas Frentes de Água

2.1. Introdução ao Desenvolvimento dos Portos nas Frentes de Água 23

2.2. As Frentes de Água e o Período da Revolução Industrial 27

2.3. As Frentes de Água Como um Local Vazio e Abandonado 29

2.4. As Frentes de Água Como Um "Novo Rosto" Para Uma Nova Realidade 31

3. O Processo de Urbanização de Viana do Castelo

3.1. Estruturação do Núcleo Medieval 35

3.1.1. O Apogeu Económico e a Expansão Extramuros 39

3.1.2. Viana e a Passagem de Vila a Cidade 49

3.1.3. Desenvolvimento a Partir do Século XX 55

3.2. Os Principais Planos para o Desenvolvimento Urbanístico da Cidade

3.2.1. Espaço Público- Dois Planos, um Arquiteto 61

3.2.2. Planta Geral de Urbanização de 1961 63

3.2.3. Espaço Público- Planta Geral de 1974 65

3.2.4. Século XX: 1976 – 2008 67

3.2.5. Área Urbana até 2008 69

3.3. Enquadramento aos mais Marcantes PDM's

3.3.1. Projetos e Planos para Viana do Castelo. 73

3.4. Arranjo Urbanístico da Área Ocidental de Viana do Castelo- Fernando Távora 75

3.5. Programa Pólis, Viana do Castelo 85

3.5.1. Plano De Pormenor Do Centro Histórico 87

3.5.2. Plano De Pormenor Do Parque Da Cidade 89

3.5.3. Plano De Pormenor Da Frente Ribeirinha E Campo De Agonia 91

4. Caracterização e História do Local de Intervenção
4.1. Desenvolvimento Histórico e a Sua Criação 95
4.2. Caracterização e Limitação do Terreno de Estudo 107
5. Intervenções Pertinentes para a Definição do Projeto 113
5.1 Análise da Frente Ribeirinha de Lisboa – Expo'98 115
5.1.1. Plano Urbano da Zona de Intervenção da Expo'98 119
5.1.2. Relação da Expo'98 com o Terreno em Estudo 121
5.1.3. Pavilhão de Portugal 125
5.2 Análise de Exemplos Internacionais
5.2.1 O Miradouro em Rennes 127
5.2.2 Harbor Bath 129
5.2.3 Game Streetmekka 131
5.2.4 Lemvig Skatepark 133
5.2.5 Museu Monumento à Amizade e Suas Metáforas 135
6. Proposta De Intervenção 137
6.1. Abordagem aos Planos Existentes 139
6.2. Descrição da Proposta de Intervenção 143
6.3. Descrição e Explicação dos Volumes Sugeridos
6.3.1. Museu da Cidade e Museu Mar 151
6.3.2. Ancoradouro ou Armazém de Apoio ao Restauro Naval 153
6.3.3. Pavilhão de Remate aos Armazéns de Aprestos de Apoio à Zona 155
6.3.4. Piscinas Portuárias de Viana do Castelo 157
6.3.5. Espaço de Comércio / Mercado 159
6.3.6. Habitação para o Clube de Vela 161
7. Considerações Finais 163
8. Referências Bibliográficas 169
9. Créditos de Imagens 173

"Não se pode simplesmente colocar algo novo num lugar. É preciso absorver o que está ao nosso redor, o que existe na terra, e só depois usar esse conhecimento juntamente com o pensamento contemporâneo para o interpretar."

Tadao Ando[1]

1"Entrevista com Architectural Record" (Maio): https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=77546052201&id=22102722201

1. Introdução

1.1. Motivação e Objeto de Estudo.

Desde o meu ingresso no curso de Arquitetura, que sempre tive em mente e fui alimentando o desejo de idealizar uma proposta de transformação arquitetónica para a fração da Frente Ribeirinha de Viana do Castelo – compreendida entre o Departamento de Pilotagem de Viana do Castelo e o Centro Cultural de Viana do Castelo.
A realização desta dissertação como fase final da minha formação em arquitetura veio proporcionar a reflexão e o estudo sobre a Frente Ribeirinha de Viana do Castelo e com isto, possibilitar a criação de uma nova proposta para o local.

Como cidadão Vianense e estudante de arquitetura, sempre senti interesse em descobrir e estudar a minha cidade. Desde cedo, acompanhei o seu crescimento, conforme as recordações que me são possíveis, sendo que, as requalificações que mais me marcaram e que permanecem na minha memória são a construção da Biblioteca Municipal de Viana do Castelo e o Centro Cultural de Viana do Castelo. A presença destas importantes obras projetadas por grandes arquitetos portugueses, como Álvaro Siza Vieira e Eduardo Souto Moura, vieram ainda reforçar a minha determinação de dar continuidade à requalificação da frente ribeirinha. Tudo aquilo que fui aprendendo e que contribuiu para a minha formação em arquitetura, fez-me olhar para os espaços de uma forma diferente e por isso, a minha atenção recaiu sobre esta área compreendida entre o centro cultural e toda a continuidade até ao departamento de pilotagem.

Ao longo dos anos este local assumiu uma especial importância para os vianenses, sendo considerado, o principal motor de desenvolvimento urbano da cidade. O crescimento deste porto comercial levou à criação de um aterro que consolida a minha área de estudo, e que desde então, passa a assumir a principal imagem da frente ribeirinha.

No entanto, esta frente de água encontra-se, atualmente, desaproveitada, degradada e aparentemente abandonada. Para além disto, o local apresenta ainda várias debilidades no contexto urbano, designadamente: a falta de unidade dos arranjos exteriores, a falta de caracterização e colmatação dos espaços pavimentados e espaços verdes, as edificações existentes encontram-se dispersas por uma imensa área, criando muitos espaços sem coerência e sem qualquer tipo de acoplagem com a envolvente e por fim, para além da falta de coerência destes volumes na envolvente, é também de referir algumas incompatibilidades de adequação do programa a que estão destinados os volumes.

Funcionando a frente ribeirinha como imagem que renova os grandiosos feitos marítimos Vianenses e toda a importância que tiveram para o desenvolvimento desta cidade, esta não deveria perder o seu significado. Apesar das recentes intervenções por parte de grandes mestres arquitetos, com resultados muito positivos, é de notar a desigualdade arquitetónica entre a fração contemporânea e o amplo espaço vazio a poente, que ali dá continuidade.

1.2. Pertinência, Objetivos e Especificação do Tema

O tema selecionado para a elaboração da dissertação " Projetar um limite d'água - Proposta para uma Fração da Frente Ribeirinha de Viana do Castelo" configura um tema de extrema pertinência e atualidade, visto que, existe uma necessidade imperiosa de intervir no local, dada a descaracterização urbana que se faz sentir.

Com várias restruturações urbanísticas ao longo da história Vianense, aquela que mais marcou a frente ribeirinha foi o aterro iniciado em 1975, que desde a sua conclusão, assinalou uma grande mudança na forma como a cidade se relacionava com a água, nomeadamente com o rio Lima. Este aterro passou a ocupar uma grande fatia da marginal e até aos dias de hoje, este ainda não se encontra totalmente integrado com a malha urbana da cidade. A fração da frente ribeirinha em estudo nasceu da criação deste aterro e encontra-se integrado no "Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha e Campo de Agonia – Viana do Castelo" aprovado em Novembro de 2010. No entanto, até aos dias de hoje, poucos foram os avanços para a concretização deste plano, dada a falta de investimento e desinteresse sobre o local. Este espaço encontra-se, atualmente, sem qualquer tipo de acoplagem com a restante malha urbana da cidade e com diversas incoerências arquitetónicas entre os volumes e o espaço público.

Perante todos estes elementos que descaracterizam o local em estudo, pretende-se com esta dissertação reformular o plano de pormenor acima referido, no sentido de o tornar mais viável, dada a realidade da cidade. Pretende-se essencialmente com a reformulação deste plano de pormenor a criação de vários equipamentos de desporto e lazer assim como a ligação e remate entre os edifícios pré-existentes, de forma a atrair a população e a criar um novo dinamismo para a cidade. Para além disto, de forma a facilitar o investimento no local deu-se prioridade ao desenho do espaço público e a volumes de reduzida dimensão.

Como objetivo final desta dissertação, pretende-se apresentar à Câmara Municipal de Viana do Castelo e a todas as entidades reesposáveis pelo local, não só a proposta projetual arquitetónica, como todo o contexto histórico desenvolvido em seu redor. Estas premissas objetivam preservar os antigos feitos históricos Vianenses, assim como, enfatizar a importância que esta área deveria ter para a cidade de Viana do Castelo.

1.3. Metodologia da investigação

A metodologia de investigação utilizada na elaboração desta dissertação prendeu-se com a análise de diversas fontes.

Numa primeira fase, o principal método de investigação do qual me servi foi a pesquisa bibliográfica, através da recolha de informação sobre as frentes de água e sobre a cidade de Viana do Castelo, com o objetivo de compreender a formação histórica da cidade.

Após esta recolha de informação, procedeu-se a uma recolha cartográfica em diferentes arquivos. Esta recolha cartográfica incidiu nos arquivos: Arquivo Municipal de Viana do Castelo, Administração dos Portos do Douro e Leixões, Biblioteca Municipal de Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo, o departamento de geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto e a Biblioteca da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

Procedeu-se também à análise física do terreno em estudo, onde se optou por desenhar, fotografar e vivenciar o espaço em questão. Sendo cidadão vianense este espaço não era de todo desconhecido, o que facilitou a compreensão e identificação das problemáticas existentes.

Tendo em conta o supra mencionado, revelou-se necessária a identificação de vários casos de estudo que apresentassem determinadas semelhanças com o meu objeto de estudo.

Em conclusão, procedeu-se ao desenvolvimento da proposta projetual, sustentada por todos os elementos de estudo assimilados ao longo da presente investigação.

1.4. Organização da Dissertação

A dissertação encontra-se dividida em duas partes: uma teórica, de compreensão e fundamentação, e a outra prática, respeitante ao projeto da proposta de intervenção.

A primeira parte subdivide-se em três capítulos, um dos quais destinar-se-á a entender o que é construir "em frentes de água", sendo que, será analisado ao longo dos tempos, a forma como estas se foram desenvolvendo e reformulando. O segundo capítulo direciona-se para o contexto histórico e desenvolvimento urbano da cidade até à atualidade, através do estudo da cartografia, dos planos e outros documentos históricos sobre a cidade.

Para remate desta primeira parte serão apresentados alguns exemplos de referências e de reinterpretação de frentes de água, tal como a proposta da Expo' 98, e ainda vários exemplos e propostas arquitetónicas internacionais.

A segunda parte da dissertação irá consistir na elaboração de uma proposta arquitetónica, acompanhada por um texto justificativo sobre cada parte do projeto, inserindo referências que foram surgindo ao longo do mesmo. Com a finalização da parte projetual pretender-se-á atingir dois objetivos principais: que se possa fazer a renovação do Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha e Campo da Agonia e por outro lado, que seja apresentada uma proposta mais concisa para a cidade. Esta proposta mais desenvolvida e concisa expõe uma alternativa para o plano anteriormente desenvolvido, com a aproximação de volumetrias com alçados para que melhor se façam entender estas edificações.

Por fim, será necessário expor as conclusões de investigação, invocando algumas sugestões e anotações para futuros desenvolvimentos sobre o tema tratado.

Fig.1. Cidades Portuárias na Europa.

2. O Desenvolvimento dos Portos nas Frentes de Água

2.1. Introdução ao Desenvolvimento dos Portos nas Frentes de Água

Ao longo do tempo, a água tem-se revelado um dos principais fatores para o estabelecimento de aglomerações urbanas. A localização dos territórios junto dos rios ou dos mares possibilitou além de inúmeras vantagens, o desenvolvimento de novas atividades comerciais e económicas. O crescimento destas atividades comerciais ligadas à água não potencializou somente um progresso económico na Europa, mas também desempenhou um papel de extrema importância no desenvolvimento das populações, constituindo um meio de subsistência no prolongamento das margens. Desde logo, este recurso hídrico era aproveitado e utilizado na alimentação da população, através da pesca, consumo, bem como utilizado na irrigação dos terrenos de cultivo, onde a população cultivava as suas próprias hortas e tornava, deste modo, a agricultura uma das principais fontes de mantimento da população. Portanto, esta proximidade a uma fonte de água consubstanciava para a população uma importante fonte de sustento, sendo que, mais tarde, tornou-se também um importante meio de comunicação e fonte de energia. Indubitavelmente, estiveram sempre associados vários benefícios e vantagens à construção de cidades junto a frentes de água e portanto, torna-se natural que as principais cidades se situem próximas de recursos hídricos.[1] Um dos principais fatores para o desenvolvimento e prosperidade destas cidades foi a construção de portos de comércio, onde os países usufruíam de rotas comerciais e de vários bens.[2]

O porto é normalmente uma infra-estrutura instalada na fronteira da linha de água que tem como função possibilitar as trocas de produtos e bens entre os navios e o cais, assegurando maior segurança e rapidez. Assim, os portos constituem e possibilitam a ligação com o exterior, uma vez que os navios os utilizam para uma maior facilidade e segurança de carga e descarga de produtos, que podem ser provenientes de outras ligações náuticas ou advirem de ligações terrestres.

Historicamente, os portos desempenharam um papel decisivo no desenvolvimento estratégico e económico das cidades, pelo que grandes impérios Europeus foram fundados devido aos comércios e transportes marítimos.[3] A cidade dependia em grande parte da atividade económica dos portos para o abastecimento de bens, e conseguia em muitos casos florescer e desenvolver-se com a ajuda das trocas comerciais, designadamente, na Era dos Descobrimentos. A maioria das cidades desenvolveu-se a partir do respetivo porto, como são exemplos as cidades de Antuérpia, Londres, ou ainda Marselha, a nível nacional temos como exemplo Viana, Porto, Lisboa, entre outros.

1 HOYLE, Brian Stewart; PINDER, David- Cities & the Sea: Port City Planning in Early Modern Europe. In European Port cities in transition, Londres: Belhaven Press. 1978. e TEIXEIRA, Luís Miguel de Oliveira Branco- Reconversão de áreas urbanas obsoletas localizadas em frentes de água, Dissertação de Mestrado em Engeneria Civil, Porto: FEUP. 1998

2 SAIRINEN, R., KUMPULAINEN, S. Assessing social impacts in urban waterfront regeneration. Environmental Impact Assessment Review, 2006. Pág. 120 a 135

3 HOYLE, Brian Stewart; PINDER, David- Cities & the Sea: Port City Planning in Early Modern Europe. In European Port cities in transition, Londres: Belhaven Press. 1978. e TEIXEIRA, Luís Miguel de Oliveira Branco- Reconversão de áreas urbanas obsoletas localizadas em frentes de água, Dissertação de Mestrado em Engeneria Civil, Porto: FEUP. 1998

Na época dos Descobrimentos, os transportes eram precários e muitas vezes, o principal fator de subsistência da população era o facto de estarem próximas de água, o que lhes permitia entre outros fatores, a minimizar os custos de transporte. Porém, com o passar dos anos, e nomeadamente com o desenvolvimento de outros tipos de transporte ocorreu uma menor dependência do meio marítimo, não obstante este continuar a ser o principal modo de transporte para distâncias intercontinentais. O desenvolvimento das cidades deixou de estar tão intimamente relacionado com a atividade comercial do porto. A caracterização da atividade portuária é função não só da localização e forma da infra-estrutura, mas também das funções desempenhadas e da natureza do comércio que lá se efetua. As principais etapas de evolução das cidades portuárias Europeias distinguem-se cinco fases:

- A primitiva e medieval cidade portuária, envolvendo máxima interdependência funcional e uma estreita associação espacial;
- A cidade portuária que se desenvolve no século XIX e começa a sair dos limites tradicionais como resultado das mudanças tecnológicas;
- A moderna e industrial cidade portuária que induziu uma nítida aceleração na separação espacial entre cidade e porto;
- A emergência de áreas de desenvolvimento de indústria marítima em locais mais afastados dos centros urbanos;
- O aparecimento do fenómeno do "re-desenvolvimento" das frentes de água.[4]

Muitos centros urbanos, nomeadamente aqueles que estariam colocados em frentes de água, iriam sofrer fortes mudanças sociais, governamentais e económicas, ainda antes do aparecimento dos Caminhos-de-Ferro, pois as cidades com portos adquiriram um desenvolvimento até então desconhecido, acabando por se tornar em centros de conjugação das principais vias marítimas e terrestres. Assim cresceram Liverpool, Londres, Hamburgo, Nova Iorque, entre outros.[5]

4 HOYLE, Brian Stewart; PINDER, David- Cities & the Sea: Port City Planning in Early Modern Europe. In European Port cities in transition, Londres: Belhaven Press. 1978. e TEIXEIRA, Luís Miguel de Oliveira Branco- Reconversão de áreas urbanas obsoletas localizadas em frentes de água, Dissertação de Mestrado em Engeneria Civil, Porto: FEUP. 1998.

5 GOITIA, Fernando Chueca- Breve História do Urbanismo. Portugal: Editorial Presença, 1989. Pág. 108

Fig.2. Consequência da Revolução Industrial em Viana do Castelo.

2.2. As Frentes de Água e o Período da Revolução Industrial

" (…) As fábricas tornaram-se donas e senhoras do solo urbano e suburbano. Colocavam-se no ponto mais conveniente, e mais fácil de encontrar, para o seu serviço. Se era necessário construir uma central térmica utilizavam logo as margens imediatas dos rios, mesmo que o fumo e o transporte do carvão destruíssem locais que podiam ter conservado uma grande beleza natural. (…) Sucedeu o mesmo com as estacões de caminhos-de-ferro, os docks e armazéns, alpendres portuários e todos os elementos que coadjuvam os instrumentos de produção (…) " [6]

Durante o período da Revolução Industrial, com o exponencial crescimento da produção de bens e da população, os portos industrializados, cada vez mais centralizados, conduziram ao declínio dos portos de pequena escala. Estes portos cada vez mais sectorizados do meio urbano começaram a ser ligados por linhas férreas, sedimentando a separação entre o aglomerado urbano e as frentes de água. Estas frentes davam agora lugar a grandes complexos industriais e a todo o tipo de infra-estruturas que auxiliavam os sectores de produtividade e desenvolvimento económico.[7]

As cidades que viriam a crescer com as rotas comerciais apresentavam agora uma dupla face, por um lado havia a realidade burguesa e das classes dominantes, com os seus grandes palácios, avenidas, jardins e praças e a realidade mais negra, que se caracterizava pelo excesso fabril, com as casas precárias dos operários. As cidades que passaram por estes processos de concentração industrial acabaram por perder o seu carácter, pois o território estava à mercê dos homens de negócios e interesses privados. Estes não manifestavam interesse pelo equilíbrio da cidade, mas apenas pelo enriquecimento próprio, causando um excesso de equipamentos fabris.[8]

6 GOITIA, Fernando Chueca- Breve História do Urbanismo. Portugal: Editorial Presença, 1989. Pág. 108

7 Ibidem.

8 Ibidem.

2.3. As Frentes de Água Como um Local Vazio e Abandonado

Após as transformações que as cidades sofreram ao longo do século XX, no contexto da recuperação, reformulação e valorização dos seus espaços, surge uma nova alteração nestas cidades situadas nas frentes de água. Para melhor compreendemos estas alterações é necessário conhecer as mudanças que se registaram na época.

"(…) Entre 1950 e 1960 observa-se um crescente abandono dos extensos quilómetros de frentes urbanas ribeirinhas. Este facto ocorreu com a transição, durante o período pós Segunda Guerra Mundial (…)"[9]

É neste momento que começam a surgir fortes mudanças na economia que, aliados a um processo de globalização, dão origem à chamada Economia de Mercado. Estes novos métodos económicos vão fortalecer e aumentar as relações económicas entre as cidades, principalmente, entre as cidades portuárias. A mudança foi clara, desde as novas formas de transporte e comércio, o desenvolvimento industrial e tecnológico, o aumento da dimensão dos produtos e da sua diversidade, a consequente ampliação do sector terciário e ainda, a reformulação das antigas formas de atividade portuária, acabaram por levar à reorganização e reestruturação de vários portos.[10]

A mudança económica ocorreu, principalmente, a partir dos anos 50 e 60 e acabou por se consolidar, devido à evolução de uma indústria fatigante para uma indústria centrada nos serviços, na tecnologia, na informação, no turismo e no lazer. Verificaram-se também grandes mudanças no sector comercial portuário devido ao aumento das cargas e das embarcações serem cada vez maiores. Muitas destas mudanças trouxeram alterações às frentes ribeirinhas, passando muitos portos de pequenas dimensões a serem inutilizados devido à carência de espaços, reorganizando-se assim as atividades portuárias para outros locais ou ainda para algumas antigas zonas industriais (relembrámos, nesta sede, que antigamente as zonas fabris eram localizadas próximas de água). Estes portos normalmente de posição próxima e privilegiada para as respetivas cidades, foram sujeitos ao abandono e à degradação, acabando por ser alvo de reflexão. O desinteresse industrial destes portos criou a oportunidade para reestruturar, planear e ligar a cidade à sua frente de água, concebendo áreas mais agradáveis para a população permanecer, restruturando a centralidade urbana. As requalificações dos espaços, normalmente, aparecem associadas a atividades económicas ligadas ao sector terciário e outras relacionadas com a especificidade da localização destas, como atividades de lazer, eventos sociais, desportos náuticos, entre outros.[11]

9 ESTEVENS, Ana- A Reabilitação de Frentes de Água como Modelo de Valorização Territorial, Dissertação de Mestrado, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa. Pág. 3

10 GOITIA, Fernando Chueca- Breve História do Urbanismo. Portugal: Editorial Presença, 1989.

11 PORTAS, Nuno - Cidades e Frentes de Água / Cities And Waterfronts. Porto: FAUP, 1998

2.4. As Frentes de Água Como Um “Novo Rosto” Para Uma Nova Realidade

A implantação dos grandes projetos de reabilitação teve origem nos Estados Unidos da América no final dos anos 50, nas cidades de Baltimore e Boston. Posteriormente foi nas cidades canadianas de Toronto e Montreal que se desenvolveram projetos semelhantes, e só nos anos 80, se implantou em Londres. Assim, iniciou-se o processo de reabilitação de cidades, na Europa e na Ásia, que tinha como principal objetivo a sua valorização, através da criação de novos espaços, aliados a uma nova realidade social, cultural e económica. Este processo de valorização seria conseguido com a criação de habitações, serviços, áreas de diversão, lazer e descanso. A ideia das frentes de água apareceu como uma nova realidade, estas que antes eram vistas como zonas à parte da cidade na forma de viver a continuidade do espaço urbano, passavam agora a integrar a cidade, principalmente, depois do período da Idade Moderna e da Revolução Industrial. As frentes ribeirinhas passaram a funcionar como autênticos centros urbanos, colossais cidades comerciais e industriais, normalmente enclausuradas pelas vias férreas.

Com a reestruturação dos antigos portos e indústrias, as frentes ribeirinhas, próximas dos centros urbanos, começaram a ser admiradas pelas suas características naturais. Estes lugares começaram a ser utilizados para o desenvolvimento de novas atividades ligadas à água, convertendo-se em espaços de lazer, cultura, comércio e turismo. Como referido anteriormente, as recuperações e transformações destas áreas foram muito apoiadas pelos movimentos de reabilitação dos centros históricos e com os processos de reorganização das economias urbanas, que consistiam na proteção e reconhecimento dos recursos naturais e ambientais.

As reabilitações das frentes ribeirinhas procuravam explorar o espaço público junto à água, fazendo afastar as infra-estruturas viárias, em detrimento do uso pedonal. Optou-se pela recuperação e proteção do património histórico e cultural e cultivou-se a impulsão da economia, através da criação de estruturas para o comércio e serviços. A economia funcionava em concordância com o espaço envolvente, espaços que se destinavam ao lazer, ao divertimento e à cultura, o que proporcionava uma grande afluência por parte da população. Este fenómeno e método de projetar as frentes ribeirinhas junto às cidades, contagiou a maior parte das metrópoles globais e portuárias, tornando-se num modelo a seguir.

A partir daqui, seguiram-se variados impulsos económicos para a reabilitação destas frentes de cidades, através de ajudas financeiras mundiais, que por sua vez, serviam para a realização de vários eventos à escala mundial, como grandes exposições, olimpíadas, feiras internacionais e congressos. Para além destes financiamentos públicos, também forma cedidos muitos destes terrenos a investimentos privados facilitando assim a conceção das mesmas.

Fig.3. Zona Ocidental Antes da Requalificação da Expo'98.

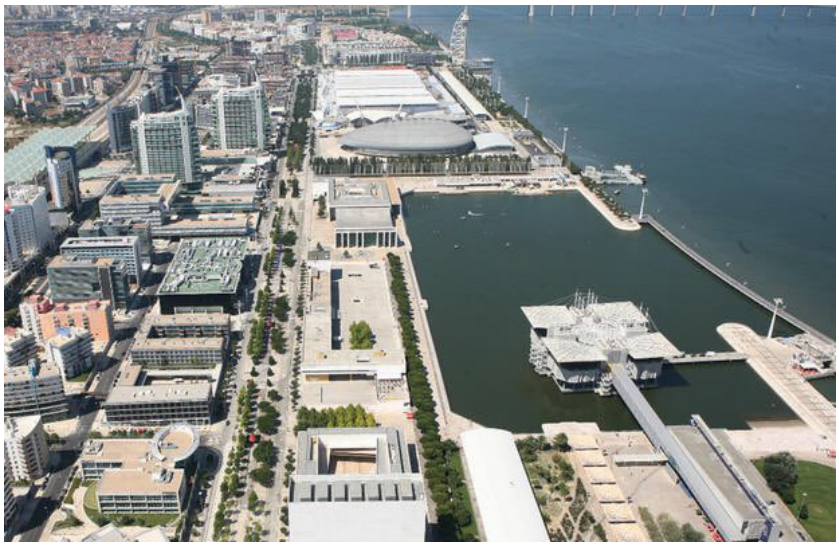


Fig.4. Requalificação Expo'98.

No ano de 1963, nos Estados Unidos da América concretizou-se a reconversão do porto de Baltimore, que se tornou no projeto pioneiro e referencial para as grandes operações urbanísticas em frentes de água. Este projeto foi executado depois de vários debates sobre as debilidades e dificuldades da cidade e do seu porto, acabando por chegar-se a um consenso: dar início a um plano de reabilitação, que a par dos ótimos resultados alcançados, criou a imagem de uma cidade atrativa e originou a criação de cerca de 30.000 empregos. Em Londres, por volta dos anos 80, iniciava-se um grande projeto de reconversão da sua antiga área portuária, dando origem a uma nova cidade e um novo centro financeiro.

Em Lisboa, a Expo'98 revelou-se o grande impulsionador da frente ribeirinha. A expansão do porto de mar reativou um espaço danificado e abandonado dando origem a uma importante recuperação. O projeto abrangeu uma extensão de 5 km de frente ribeirinha, ao longo do Rio Tejo, concedendo lugar ao atual Parque das Nações, integrando esse espaço no tecido urbano e estendendo-o até à frente ribeirinha. Com este projeto recuperou-se a qualidade ambiental e paisagística, com novos usos virados para os sectores terciário, habitacional e turístico, ainda com estruturas para a realização de eventos culturais e de espetáculos. No capítulo seguinte, será feita uma análise mais aprofundada da importância que a Expo´98 teve na reestruturação do espaço ribeirinho da cidade.

Atualmente, as frentes ribeirinhas são fundamentalmente direcionadas para o desenvolvimento de atividades turísticas e funcionam como que uma imagem promocional das cidades. Na modelo económico capitalista e neoliberal em que vivemos, as frentes ribeirinhas consomem uma grande parte da valorização e de atração de investimento.

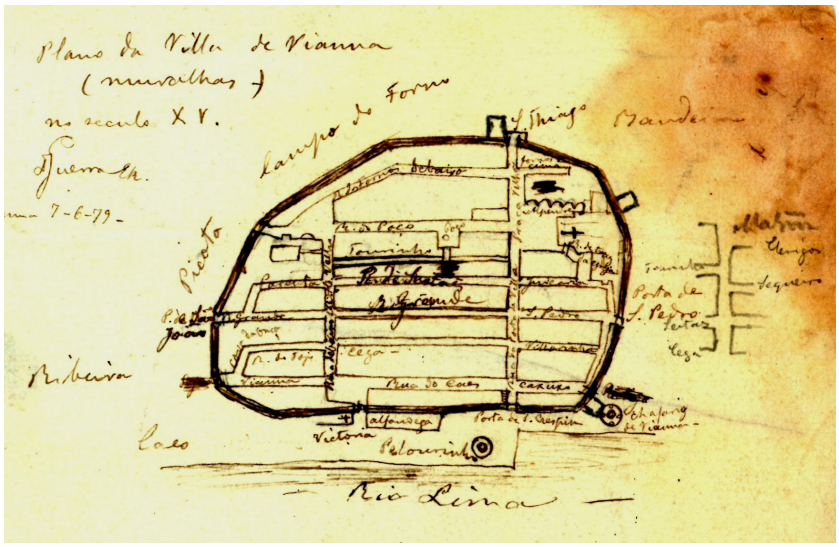


Fig.5. Muralha do que se Esperava ser no Século XV.

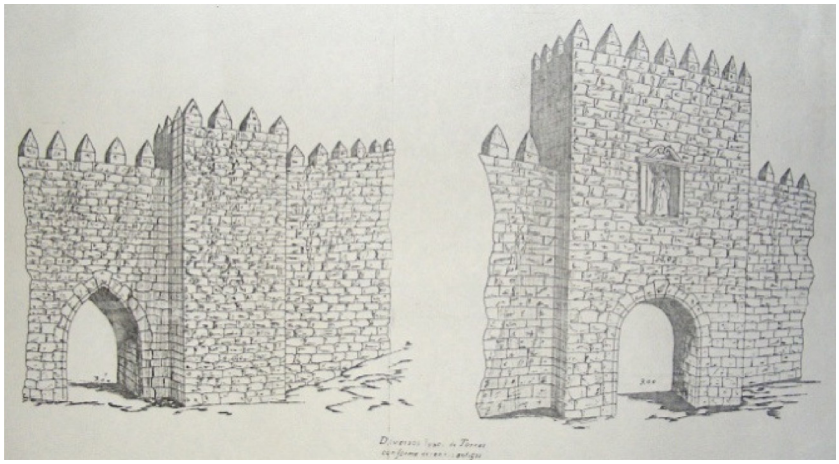


Fig.6. Entradas da Muralha em Viana do Castelo.

3. O Processo de Urbanização de Viana do Castelo

3.1. Estruturação do Núcleo Medieval

"Eu Afonso, por graça de deos Rey de Portugal e conde de Bolonha, juntamente com a minha mulher (…) quero fazer hua povoação nova no lugar que se chama Átrio, em foz do rio Lima, à qual povoação dou de novo e ponho nome de Viana". [12]

Viana do Castelo foi fundada em 1258 através do foral outorgado por D. Afonso III, organizando um núcleo populacional localizado na margem direita do Rio Lima. O Foral foi de extrema importância para os que habitavam o local, como se de um início de uma nova era se tratasse. Integrava-se no plano de desenvolvimento nacional, adotado pelo respetivo monarca. Umas vezes presidia a ideia da descentralização do poder, outras, a necessidade de preservar e libertar as populações do jugo imposto pelas ordens privilegiadas, o clero e a nobreza, transferindo-as para as ordens diretas do monarca.[13] Para além da urgência na promoção do povoamento e do desenvolvimento de certas zonas-chave, era de tal forma importante que houve uma cedência de incentivos e isenções. O monarca reforçou a importância do desenvolvimento deste centro urbano na região do Minho, através de uma carta enviada ao povoador, João Afonso Gonçalves, anos mais tarde.

"E sabede que amo muito essa villa de Vianna, assy como huna das villas do meu Reyno que muito amo, cá comecei por mim e quero lhe dar cimo em meu tempo, se quizer Deos, onde cos mando que vós façades meu mandado firmemente assu como desuso dito hé"[14]

D. Afonso III indicou ao povoador que na vila não houvesse escassez de alimentos, que organizasse o traçado das ruas, afugente os fidalgos que nela quisessem residir, recolha-se e administrasse as rendas com dedicação e cuidado. A criação deste aglomerado populacional no norte de Portugal era essencial que estivesse à altura da importância económica e militar do País. Viana foi uma vila que fazia parte do plano que D. Afonso III delineara para dinamizar a economia do país, através da criação de centros urbanos virados para o comércio e tráfego marítimo, enquadrando-se numa política de defesa das fronteiras.

12 MOREIRA, Manuel António Fernandes- O Município e os Forais de Viana do Castelo, Viana do Castelo: Edição da Câmara Municipal de Viana do Castelo, 1986. Pág. 23

13 Ibidem. Pág. 23

14 Ibidem. Pág. 24

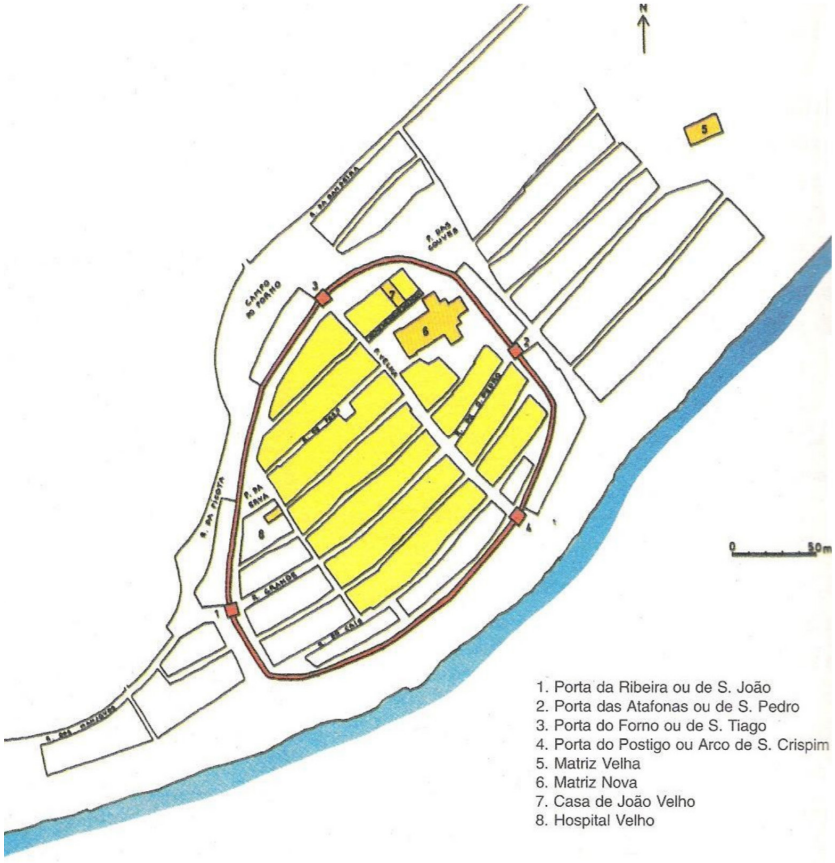


Fig.1. Aproximação Real da Muralha Construída em Viana do Castelo.

A vocação marítima considerada desde a fundação irá revelar-se como um fator de extrema importância para o desenvolvimento da cidade. Esta intenção vinha a partir do seu conhecimento do centro da Europa onde havia a necessidade de desruralizar o Litoral, e para isso surgiram as cidades viradas para o tráfego marítimo. Iniciou-se então o processo de desenvolvimento na Vila do Adro, por ser a mais fulcral e constituir o cento administrativo-eclesiástico.[15] Viana, na altura vila, foi pensada de uma forma ortogonal, como uma malha urbana regular e consciente. Esta cidade bem planeada e de especial atenção dos monarcas foi de extrema importância na exploração do comércio marítimo em Portugal.

Os povos que ocupavam esta vila estariam protegidos por uma muralha iniciada em 1263 e só concluída em 1374. Estas datas assinalam, não só para a construção de uma muralha, mas sim de duas, em que a primeira seria quadrangular e serviria apenas para a proteção do pequeno núcleo que seria ampliada para o formato ovalado, no reinado de D. Fernando.[16] A muralha Fernandina exibia uma densa estrutura de 10 metros de altura, 2.20 metros de espessura e tinha um perímetro de cerca de 685 metros.[17] Com quatro acessos, posicionados inteligentemente, de forma a interagir com os arruamentos que se cruzavam perpendicularmente. A disposição dos arruamentos indica o que viria a ser o modelo de expansão da povoação, seguindo o alongamento paralelo ao rio Lima entrosado com ruas perpendiculares. Até finais do século XV, podemos ver um intenso desenvolvimento urbano dentro do espaço muralhado. Esta área intramuros será mais tarde constituída por lotes estreitos e compridos, uma característica da arquitetura civil gótica, mas também das áreas urbanas muralhadas.

15 MOREIRA, Manuel António Fernandes- O Município e os Forais de Viana do Castelo, Viana do Castelo: Edição da Câmara Municipal de Viana do Castelo, 1986. Pág. 32

16 Ibidem. Pág. 24

17 FERNANDES, Mário Gonçalves- "Viana do Castelo : a consolidação de uma cidade (1855-1926)", 1º Edição, Lisboa: Edições Colibri. 1995. Pág. 30

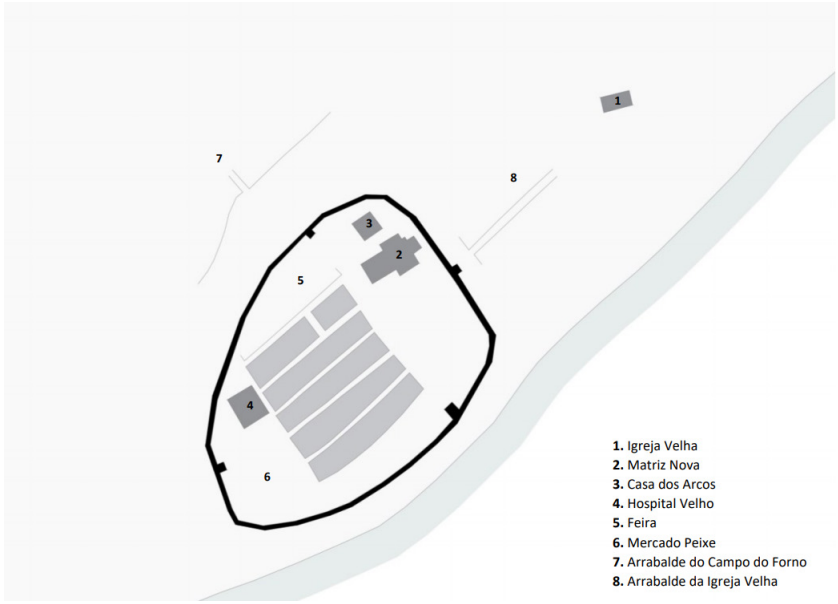


Fig.8. Viana do Castelo no Início do século XV.

Fig.9. Viana do Castelo na Transição do Século XV para o Século XVI

3.1.1. O Apogeu Económico e a Expansão Extramuros

Viana assiste a uma marcante fase de crescimento no século XVI, devido à intensificação de tráfego marítimo e comercial que, por sua vez, leva a um aumento da construção naval. Este crescimento é de tal maneira significativo que origina uma intensa expansão urbanística e arquitetónica. Neste século, as principais fontes de comercialização eram o ferro e, mais tarde, o açúcar brasileiro, assim como a pesca e comercialização de bacalhau. Estes produtos foram de extrema importância para o apogeu económico da cidade, que se torna um dos principais portos de Portugal, precedentemente à visita do Rei D. Manuel I, em 1502. Após ma visita do monarca, este concede um novo foral a Viana de forma a impulsionar ainda mais a expansão marítima.

Os proveitos eram de tal forma abusivos que houve a necessidade de proteger a costa do Rio Lima com a construção da Torre da Roqueta, a mando de D. Manuel I, de extrema importância para combater a pirataria que assolava a localidade.[18] O novo posicionamento de defesa na foz do Rio Lima, para além de reforçar a segurança da atividade náutica, também libertou o urbanismo vianense da obsoleta muralha medieval. O foral não destinou só bons aspetos, a sua visão absolutista tirou o poder dos municípios, concretizando-se numa abordagem descaracterizadora dos privilégios locais. A insatisfação da população foi notória e não tardaram as suas reclamações, no sentido de garantir o regresso das regalias anteriormente concebidas por D. Afonso III.

Esta abundância de recursos gerou um significativo aumento da população, tendo o número de homens ligados às atividades náuticas aumentado de uma forma exorbitante. *"Além disso uma numerosa e rica colónia de mercadores nórdicos (ingleses, flamengos, alemães e franceses) estabeleceu-se em Viana, facilitando o escoamento do açúcar na direção dos portos do Sena, Tamisa e Ren."*[19]. Este surto demográfico ditou ainda mais a necessidade da expansão extramuros, tendo sido esta a fase mais notável do crescimento da malha urbana de Viana.[20] A malha regular fugiu dos declives acentuados do Monte de Santa Luzia formando uma vila que virá a sobrepor-se à margem direita do rio Lima. O cais fazia a transição entre o rio e a vila, sendo as margens utilizadas para as embarcações atracarem. Também neste local foram construídos os primeiros estaleiros (não os que existem hoje), mesmo ao lado da igreja de São Salvador. O cais situava-se sensivelmente no espaço em que se encontra atualmente o prédio Coutinho.

18 FERNANDES, Mário Gonçalves- "Viana do Castelo : a consolidação de uma cidade (1855-1926)", 1º Edição, Lisboa: Edições Colibri. 1995. Pág. 30

19 MOREIRA, Manuel António Fernandes- A História de Viana do Castelo em Dispersos – 1, Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo, 2005. Pág. 22

20 FERNANDES, Mário Gonçalves- "Viana do Castelo : a consolidação de uma cidade (1855-1926)", 1º Edição, Lisboa: Edições Colibri. 1995.

Fig.10. Torre da Roqueta integrada no Castelo Santiago da Barra.

Fig.11. Castelo Santiago da Barra.

No século XVI, a criação de edificações e arruamentos era inevitável, tendo começado a proliferar, dentro e maioritariamente fora das muralhas, as moradias de fidalgos e burgueses ligados ao comércio marítimo. A arquitetura começa a ganhar destaque, sobretudo com o seu típico estilo decorativo que ficará para sempre relacionado com D. Manuel I. No início deste período, surgem bem definidos cinco arredores, implantados junto às três portas da muralha, revelando uma dinâmica descentralizadora. No urbanismo vianense é também muito comum as travessas ou artérias transversais, que se opõem à tendência longitudinal dos arruamentos. Estas novas estruturas foram fulcrais para a definição da malha urbana atual.

"Viana expiara-se pelos arrabaldes. Rasgam-se novas artérias e desenham-se praças mais amplas. O casario multiplica-se, sobe em altura, aprimora-se em gosto e arte. Erguem-se os primeiros solares e igrejas de coletividades. Não encontramos outra imagem visual capaz de exprimir melhor a realidade do que o polvo. Também ele pachorrentamente estendido sobre a pedra árida e nua, lançando com ambição os agressivos tentáculos à sua volta"[21].

Com estas novas construções a vida na vila começou a expandir-se pela sua envolvente. Entre as alterações mais marcantes no espaço urbano, são de salientar:

- A consolidação da praça do Campo do Forno (futuramente praça da Rainha e, posteriormente, em 1910, Praça da República) e a rua de Santa Ana, a noroeste da muralha;
- A construção do largo de S. Domingos e as ruas adjacentes, no ocidente;
- A abertura da rua da Bandeira e a rua nova de S. Bento, assim como a construção do Convento do Carmo.
- A afirmação do Campo do Forno como centro cívico durante o século XVI.

A importância deste espaço foi de tal maneira relevante que levaria à transferência da feira quinzenal, a partir de 1610. O lugar era de especial importância na época, publicamente frequentado pelos nobres e gente da governação, onde eram instalados os principais edifícios administrativos e assistênciais (Paços do Concelho, Cadeia, Misericórdia, Alfândega, Casa da Roda).[22] Em 1568, D. Sebastião envia um emissário real à Vila de Viana com projeto e capacidade financeira para construir uma fortaleza em redor da torre da roqueta. A torre revelou-se insuficiente para vigiar e proteger, o que motivou a necessidade de reforçar este ponto de defesa. A construção da muralha em redor da torre foi concluída em 1569, mas é em 1572, com a abertura das trincheiras e do fosso, que fica completamente concluída. Mais tarde, com o aumento dos ataques corsários, D. Filipe II manda construir o Castelo de Santiago da Barra, de planta pentagonal, com um sistema de baluartes triangulares voltado para terra, com cais próprio, tudo isto rodeado por um fosso hidráulico.

21 FERNANDES , Mário Gonçalves- Viana do Castelo: A Consolidação de uma Cidade (1855-1926)",1ª Edição, Lisboa: Edições Colibri, 1995, Pág. 32

22 MOREIRA , Manuel António Fernandes- A História de Viana do Castelo em Dispersos – 1, Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo, 2005. Pág. 96

Fig.12. Viana do Castelo na Primeira Metade do Século XVII.

"Quem, no século XVII, contemplasse Viana do alto do Monte de Santa Luzia, para além da paisagem deslumbrante, seus olhos ficariam prisioneiros de duas realidades. Uma era o porto, ocupando todo o estuário do Lima, povoado das mais diversas embarcações, em azáfama constante. A outra era a urbe, enorme e deitada em sono profundo, defendida por um par de muralhas. A primeira, material, feita de pequenos blocos de granito, em linha, e ameias, cercando o velho coração revitalizado; a segunda, mais ampla e forte, albergando todos os arrabaldes, construída por vários mosteiros descomunais e esbranquiçados. (…) À sua volta foi edificada uma muralha espiritual, feita de pregadores, confessores e professores. Desde então até à época barroca a piedade, mentalidade e cultura dos vianenses passaram a ser moldadas pelos frades." [23]

Os tempos de riqueza no território vianense durante o século XVI foram quebrados pela perda da independência de Portugal em 1580. Durante a ocupação castelhana e com a Guerra da Restauração todo o Alto Minho ficou combalido e arruinado. A ruína do porto vianense deveu-se à transferência do eixo da produção e da comercialização do açúcar brasileiro para as Caraíbas e, como se não bastasse, ocorreu um grande assoreamento do rio Lima.[24] Como já era de esperar, este declínio económico afetaram a malha urbana da cidade, com a diminuição do ritmo da expansão durante os séculos XVII e XVIII. Iniciando-se uma estratégia de completar e consolidar os espaços livres e a reabilitação dos quarteirões mais antigos. Viana mantinha assim o esqueleto da época anterior (século XVI), com a construção de ruas novas, mas nenhuma é estruturante ou de grande importância. Algumas destas ruas até foram destinadas para a construções económicas. Podemos observar em início do século XVII dois tipos de estrutura urbana em Viana do Castelo: a estrutura no interior da muralhar, que é preenchida com arruamentos estreitos dando origem a uma estrutura de ruelas estreitas e longas; e a estrutura exterior, desenhada em loteamentos sem ligação entre si e com vários espaços a vazios.

"A nível de urbanismo verificam-se dois factos. O primeiro diz respeito ao adormecimento e envelhecimento das suas estruturas. Não surgem mais ruas ou praças. Os serviços mantêm-se. A própria Câmara não tem dinheiro. (…) O mesmo não se pode dizer em relação às habitações e igrejas. De facto, a época oitocentista foi o tempo dos palácios e igrejas barrocas. O capital resultante da exportação das minas de ouro e do comércio no Brasil pelos emigrantes vianenses teve a sua expressão e impacto no urbanismo de Viana." [25]

23 MOREIRA , Manuel António Fernandes- A História de Viana do Castelo em Dispersos – 1, Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo, 2005. Pág. 28

24 Ibidem. Pág. 28 a 32

25 Ibidem. Pág. 32

A segunda parte do século XVII foi de crise e estagnação, no entanto, no início do século XVIII surge uma nova esperança com o ouro de Minas Gerais, no Brasil. Esta exploração não trouxe só aspetos positivos para os Vianenses, mas a deslocação em massa para o Brasil de grande parte da população do meio rural e da vila, assim como alguns membros da nobreza e do clérigo. "Ficaram os frades e as viúvas de vivos e de mortos. Os poucos homens endinheirados voltaram-se para a produção de vinho verde e do seu envio para Inglaterra."[26] O número de habitações desabitadas aumentou naturalmente, mas em contrapartida o nível de vida subiu, manifestando-se especialmente na qualidade da alimentação e no vestuário de luxo, bem como na intensificação em construir edificações de gosto barroco e rococó, o que vai marcar o surgimento da Viana barroca.[27]

Comparando a malha urbana da vila do século XVII com a do século XVIII, consegue-se observar um pequeno alargamento do perímetro urbano, devido às construções das novas ordens religiosas, que surgem em Viana nos finais do século XVI. No entanto, anteriormente já existiriam duas igrejas em Viana. As ordens, os conventos e as igrejas assumem, no contexto da época grande importância, sendo a religião católica soberana, com toda a população sustentada nas suas crenças e rituais. Assim, no século XVII, assiste-se por toda a Vila a uma grande expansão de conventos e igrejas, sobretudo nas suas extremidades. Esta época correspondeu ao apogeu do ouro brasileiro, o que possibilitou a construção dos conventos que acabariam por se posicionar nas extremidades da vila.[28] O reforço das ordens religiosas era motivado por várias crises, em que a população acabava por se refugiar na fé católica, visitando e conservando-se em igrejas com mais frequência. Devido à localização dos conventos nos limites da vila, as práticas religiosas arrastaram a população para as periferias, podendo assim afirmar-se que esta prática esteve, certamente, relacionada com a expansão urbana. No final do século XVIII, estava definido em grande parte o perímetro de Viana, compreendendo a linha de união dos conventos urbanos: S. Bento, Carmo, Santo António, Sant'Ana, S. Teotónio, Recolhimento de Santiago e Convento de S. Domingos.

26 MOREIRA , Manuel António Fernandes- A História de Viana do Castelo em Dispersos – 1, Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo, 2005. Pág. 32

27 Ibidem. Pág. 32

28 PEIXOTO, António Maranhão. O Porto de Mar de Viana do Castelo e o projeto de C. Marnay de 1881. Viana do Castelo: Câmara municipal de Viana do Castelo. 1998.

A demolição da muralha foi permitida a partir da carta régia de 1793 em que D. Maria I teve papel fundamental na decisão da mesma. Inicialmente o pedido é feito pela câmara " (…) sob o pretexto de que os muros não serviam já para defesa da povoação (…) "[29], e ainda no último suspiro do século XVIII inicia-se, a demolição gradual da muralha Fernandina. Esta demolição irá proporcionar o estabelecimento de relações diretas das ruas intramuros com as artérias exteriores, facilitando a circulação na vila. As pedras recolhidas da muralha são reutilizáveis para a construção de obras públicas, nomeadamente, o calcetamento de ruas e a construção do cais. O porto de Viana neste momento sofre um grande crescimento.

A demolição ocorre principalmente durante o século XIX e é a partir dessa altura que se iniciam os aterros ribeirinhos, seguida da construção e calcetamento de toda a marginal junto ao rio, até ao Campo d'Agonia. O crescimento da cidade vai decorrendo paralelamente ao longo do Rio Lima, onde as construções fugiam dos altos declives (nomeadamente do Monte de Santa Luzia) usufruindo assim das terras mais aplanadas e do acesso facilitado ao rio. O importante crescimento na época dos descobrimentos (século XVI) desenhou a cidade mais próxima do rio devido à necessidade piscatória e comercial. Em 1820, a travessia do rio Lima passa a ser feita por uma ponte de madeira, cuja construção começa em 1817, substituindo a travessia de barca. Esta ponte é colocada de forma provisória, devendo à câmara a administração da cobrança dos direitos de passagem. A ponte provisória seria substituída por uma robusta em pedra, o que anos mais tarde revelou não acontecer.

29 FERNANDES, Francisco José Carneiro- Tesouros de Viana – Roteiro Monumental e artístico. 1º Edição, Viana do Castelo: Grupo desportivo e cultural dos trabalhadores dos estaleiros navais de Viana do Castelo, 1999. Pág. 28

Fig.13. Frente de Água de Viana do Castelo

Fig.14. Viana do Castelo em 1864 a 1867.

3.1.2. Viana e a Passagem de Vila a Cidade

Em 1848, D. Maria II assina a carta régia que eleva a Vila de Viana do Minho a cidade. A designação do nome já anteriormente teria sido alterada de "Viana da Foz do Lima" para "Viana do Minho", passando oficialmente a ser chamada "Viana do Castelo" por ordem de D. Maria II, que confere todos os poderes de cidade. A palavra Castelo é acrescentada devido a um gesto de homenagem da rainha aos seus homens pelos " (…) actos de lealdade, de valor e de coragem praticados pela guarnição de artilharia do velho Castelo roqueiro, (entenda-se, forte de Santiago da Barra) (…) no meio de uma inquietação geral e de lutas políticas (…) arrastadas desde 1830 (…) "[30]

D. Maria II demonstra uma grande estima por Viana, afirmando "Podeis assegurar àquela Municipalidade que eu nunca deixarei de fazer sentir os efeitos da minha proteção aos habitantes da heróica cidade de Viana do Castelo e aos mais do Concelho, a fim de chegarem a gozar os benefícios sociais de que por suas virtudes cívicas se fazem credores." [31] Na carta régia, a rainha faz uma série de exigências conducentes ao desenvolvimento da cidade, destacando-se a construção do hospital militar; a introdução das disciplinas de francês e inglês no liceu; as obras no porto de Viana; e os estudos para uma nova ponte sobre o rio Lima.[32]

A nova ponte ambicionada por D. Maria II foi uma obra de especial relevância para Viana, que irá marcar a cidade até aos dias de hoje. A construção da "ponte Eiffel", iniciada em 1852, sob projecto da responsabilidade de Gustave Eiffel, resultou da necessidade de criar uma travessia mais robusta, com capacidade para suportar maiores cargas do que a ponte de madeira, esta ponte que viria a perder a sua função e mais tarde foi destruída, devido às cheias ocorridas de 1880.

Em 1864 foi concedido o primeiro levantamento cartográfico "rigoroso", que apresenta uma grande evolução no desenho da cidade. Estes levantamentos começaram a ser mais abundantes devido à construção de grandes obras públicas, à necessidade de aprofundar e de tornar mais rigoroso o conhecimento dos espaços a intervir. A cartografia revela que o plano e desenho da cidade apresentava-se maioritariamente ortogonal, possuindo os principais arruamentos um traçado retilíneo, demonstrando que a malha sempre foi predominantemente pensada e raramente construída de forma espontânea, no entanto, acabaria sempre por existir alguns arruamentos com o traçado irregular. Estes arruamentos ou partes da cidade de forma irregular justificar-se-iam devido a três fatores, pela criação de percursos maioritariamente utilizadas pela população, pela circulação da muralha anteriormente existente e pela irregularidade da malha topográfica.[33]

30 LIMA, Augusto César Pires de, Repositório de Estudos e Documentos Regionais. 1º Edição, Viana do Castelo: Arquivo do Alto Minho, 1948. Pág. 15

31 Ibidem. Pág. 15

32 Ibidem.

33 MOREIRA , Manuel António Fernandes- A História de Viana do Castelo em Dispersos – 1, Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo, 2005. Pág. 46

Fig.15. Estação Ferroviária de Viana do Castelo

Fig.16. Ramal Ferroviário até a Doca Comercial.

Fig.17. Fotografia do Ramal Ferroviário na Doca Comercial.

Durante o século XIX, o poder central teve grande influência no número de obras que promoveu para a cidade, tais como a inauguração da ponte Eiffel, em 1878, mas também do caminho-de-ferro e da consequente estação ferroviária. Este traçado ferroviário condicionou o desenho da malha urbana, definindo os limites da cidade e atuando quase como uma barreira física que a cercava. Em 1918, é construído um ramal ferroviário que vai fazer a ligação da via-férrea com a via marítima, que serviria para que os comboios conseguissem chegar ao porto de Viana, a fim de carregarem as mercadorias diretamente dos navios. Com esta construção, a comercialização terrestre entre as várias cidades adivinhava-se mais fácil, visto que esta linha fazia a ligação do Porto a Viana e, consequentemente, de Viana a Caminha, seguindo até Vigo. Este ramal viria mais tarde a ser desmantelado, devido à escassez de recursos chegados ao porto.

Em 1880, é apresentado o projeto de um jardim para Viana do Castelo, no decurso de várias críticas da população devido à falta de um espaço comum de lazer. A solução apresentada pela câmara foi a de um jardim público em frente ao rio Lima, que será construído junto à antiga ponte de madeira, prolongando-se para poente, em direção à doca comercial. Seria sensivelmente metade do jardim atual da cidade com uma área de 23.500m2.

"O plano e a planta deste passeio público são muito elegantes e bem traçados, estando a cargo da direção de jardins do Palácio de Cristal do Porto."[34] Na entrada poente são colocadas duas estátuas de importante valor histórico para a cidade, a estátua de Viana e a estátua de Mercúrio, Deus do Comércio. " (…) símbolo de uma cidade que se desenvolveu através das atividades marítimas e terrestres."[35] No entanto, a cidade quer a nível populacional quer industrial continua num constante crescimento e o jardim começa a tornar-se num espaço pequeno para o grande fluxo de pessoas que o ocupavam. É devido a esta maior densidade de população que, em 1911, surge a ideia de ampliar o jardim até a ponte Eiffel, atingindo a área atualmente existente.

34 SÁ, Artur Bernardino da Silva- Evolução histórica dos Jardins de Viana do Castelo: sua caracterização actual. 1º Edição, Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo, 1994. Pág. 11

35 Ibidem. Pág. 13

Fig.18. Fotografia do Jardim de Viana do Castelo.

Fig.19. Antigo Mercado Municipal de Viana do Castelo.

Durante a década de 1882 e 1892, Viana assiste a um surto construtivo de equipamentos e obras públicas: com a construção do primeiro mercado municipal (localizado onde atualmente está o prédio Coutinho); do Teatro Sá de Miranda (1885) e a abertura da estrada de Sta. Luzia, em 1890. A chegada do caminho-de-ferro a Viana irá traduzir-se numa onda de progresso tipicamente oitocentista (...), cujo símbolo coevo era a sua estação. [36]

No século XIX surgiram várias estradas com importância, que iriam marcar a malha urbana, facilitando a deslocação dos transportes e, em consequência, a deslocação entre cidades. Embora tenha sido no século XVIII que se terá iniciado a preocupação com a construção de estradas, de forma a melhorar as precárias condições de circulação no país, esse desígnio não se consegui levar avante em Viana durante esse século, surgindo mais tarde no século XIX as principais renovações. No distrito de Viana as estradas "pouco iam além de carreiros abertos pelas rodas dos carros"[37].

"Em 20/08/1853 é publicada a carta de lei que autorizava o governo a contratar a construção das estradas do Minho e Trás-os-Montes e na qual se designavam as estadas de V.N. de Famalicão a Caminha, Braga a Valença por Ponte de Lima e Braga a Monção pelos Arcos de Valdevez, apenas se iniciaria a construção da primeira em finais de 1854, começando as restantes no final da década."[38]

36 SÁ, Artur Bernardino da Silva- Evolução histórica dos Jardins de Viana do Castelo: sua caracterização actual. 1º Edição, Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo, 1994.

37 Arquivo Histórico Municipal de Viana do Castelo, LA,788PO, Pág. 21

38 MOREIRA , Manuel António Fernandes, A História de Viana do Castelo em Dispersos – 1, Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo, 2005. Pág. 66

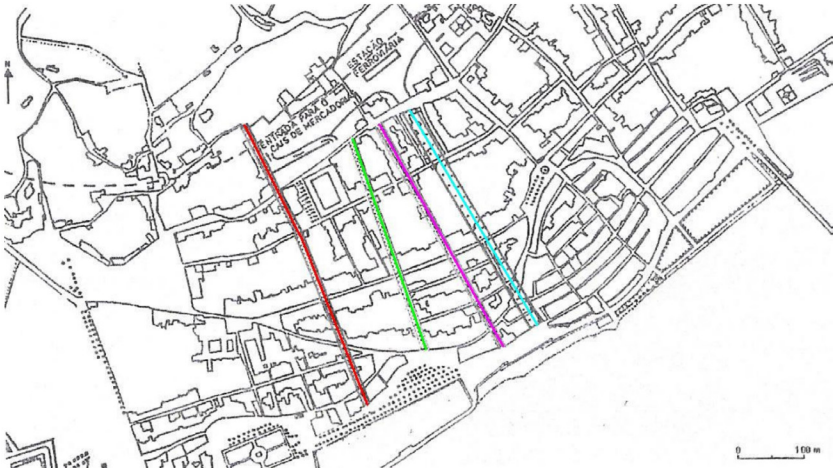


Fig.20. Proposta para a Avenida em Viana do Castelo.

Fig.21. Fotografia da Avenida em Viana do Castelo.

3.1.3. Desenvolvimento a Partir do Século XX

O início do século XX, que se acreditava ser uma era de grande evolução e descobertas, representou, realmente, um período de grandes transformações urbanas. O aparecimento da produção em massa, consequência da Revolução Industrial, e o aumento exponencial do automóvel fez alterar exponencialmente a leitura da cidade. Em termos urbanos, revela-se desde logo a necessidade de mudar o rumo das cidades, fazendo adaptações para as novas exigências, tanto funcionais como urbanísticas. Assumindo um papel de destaque e liderança da expansão e consolidação urbanas, das obras públicas empreendidas pela Câmara constam da execução do plano de melhoramentos urbanos, de onde se destaca " (…) a rede pública de iluminação, o abastecimento de águas (…) e saneamento, mobiliário urbano (…) espaços verdes ajardinados [e arborizados) (…) "[39]

Um dos projetos públicos que mais marcou a cidade foi a construção e projeto da Avenida Central, dos Combatentes da Grande Guerra " (…) que apesar de ter sido construída já no século XX e pelo poder central, através da sua 'delegação distrital, foi o epílogo de uma ideia municipal surgida em 1876." [40]

Em 1876 dá-se o alargamento da rua de Santa Ana, transformando-a em principal avenida. No entanto, esta não era suficiente, nem cumpria com todos os desejos pretendidos, pois a Câmara pretendia um espaço marcante na malha urbana, que fosse perpendicular ao rio e que, através dela fosse possível fazer a ligação ente a estação e a nova doca. Para a satisfação destes desígnios, foram apresentadas quatro propostas de projeto: duas propostas em 1877, pertencendo uma delas ao Diretor de obras públicas distritais e a outra ao Diretor do caminho-de-ferro do Minho; e duas outras propostas apresentadas em anos distintos, uma em 1896, projeto da Câmara Municipal, e outra mais recente, em 1917, pela Junta Geral do Distrito.[41]

Todos os estudos desejavam "a abertura de uma rua espaçosa partindo da estação em linha reta à doca"[42] assim como " (…) permitir o escoamento do fluxo de tráfego e a dinamização do porto de mar."[43] Dá-se então a abertura da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra em 1917. Esta estrutura marca até aos dias de hoje o plano da cidade sendo uma "artéria ampla, retilínea, demarcada por edifícios revivalistas e o porto moderno (Art Déco), que albergam serviços diversificados".[44] Esta obra implicou o desaparecimento de vários edifícios residenciais, assim como a eliminação de 4 ruas estreitas e de um pequeno largo.[45]

---

39 FERNANDES, Francisco José Carneiro- Tesouros de Viana – Roteiro Monumental e artístico. 1º Edição, Viana do Castelo: Grupo Desportivo e Cultural dos Trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo,1999. Pág. 30

40 MOREIRA , Manuel António Fernandes- A História de Viana do Castelo em Dispersos – 1, Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo, 2005. Pág. 66

41 RAMOS, Tiago- Viana Polis – Continuidade ou/e Ruptura, Porto: Faup, 2004.

42 Arquivo Histórico Municipal de Viana do Castelo, LA,788P, 21/02/1876

43 RAMOS, Tiago- Viana Polis – Continuidade ou/e Ruptura, Porto: Faup, 2004.Pág. 37

44 FERNANDES, Francisco José Carneiro- Tesouros de Viana – Roteiro Monumental e artístico. 1º Edição, Viana do Castelo: Grupo desportivo e cultural dos trabalhadores dos estaleiros navais de Viana do Castelo, 1999. Pág. 31

45 RAMOS, Tiago- Viana Polis – Continuidade ou/e Ruptura, Porto: Faup, 2004. Pág. 37

Fig.22. Fotografia Praça da Rainha

Fig.23. Fotografia do Templo de Santa Luzia.

A nova avenida, que disputava importância com a Praça da Rainha (hoje Praça da República), criou uma nova centralidade na malha urbana vianense, transformando-a num dos lugares mais procurados para a edificação de edifícios de especial importância, designadamente: a escola primária, projetada por Baltazar de Castro e Rogério Azevedo, assim como os correios.

Também será de devida importância salientar a construção do Templo de Santa Luzia, projeto datado de 1898, mas só construído anos depois, marcando toda a cidade com a sua imponência. Construído sobre o monte de Santa Luzia, localizado a 250 metros acima do nível do mar, de *" (…) inspiração românico-bizantino e lembra o Sacré-Coeur de Montmartre (…) "*[46] *, este templo transformou-se na coroa de Viana. No entanto, o seu projeto levantou vários problemas que o arquiteto Ventura Terra teve dificuldades em resolver, deixando o projeto incompleto " (…) porque ainda lhe faltava pormenores e cálculos, não sabia como executá-lo."*[47] Foi assim necessário encontrar alguém que completasse este imponente projeto, colocado sobre 20 degraus em redor de uma enorme escadaria à sua volta, encargo que foi aceite pelo arquiteto Miguel Nogueira, que retoma o projeto em 1926. A edificação evoluiu rapidamente de forma a fechar o núcleo central da mesma, sendo que em agosto do mesmo ano abre à prática religiosa. Esta edificação conta também com um zimbório e com enormes rosáceas nas suas três fachadas.[48]

Na época do Estado Novo aparecem diversos planos de ordenamento em Viana. O Plano Mestre da Urbanização da Praia do Cabedelo, executado pelo arquiteto Jorge Segurado e António Varela foi um dos planos mais marcantes da zona do Cabedelo. Projeto resultante de um concurso público lançado em 1933, o espaço projetado é marcado por uma extensa área de pinhal e por duas praias, uma que confronta com o mar, enquanto a outra se volta para o rio Lima. Localizada na margem contrária à cidade, a proposta apresentando um traçado claro e uma clara ornamentação e cuidado no desenhar dos espaços verdes, sendo marcada nitidamente por dois pontos focais *" (…) um central, atravessando pelo eixo viário principal, perpendicular à costa atlântica, e outro, junto ao rio, donde divergem sete arruamento radiais. (…) ", sendo ainda de salientar os corredores verdes e os percursos pedonais.*

Nos anos 40 surgem vários planos de urbanização, muitos dos quais não foram construídos, outros apresentando, ideias interessantes, de forma sectorial, que se conseguiram impor, chegando mesmo a serem executados.

46 D'ALPUIM, Maria Augusta- A Montanha Dourada, 2º Edição, Viana do Castelo: Confraria de Santa Luzia, 1989. Pág. 83

47 Ibidem. Pág. 83

48 Ibidem.

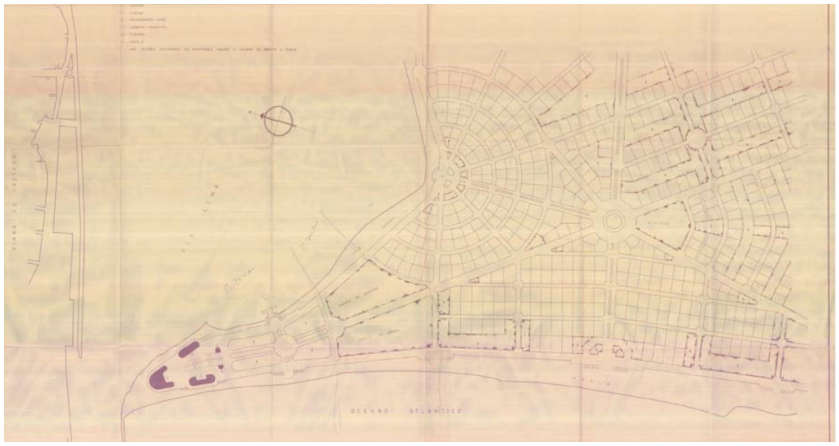


Fig.24. O Plano Mestre da Urbanização da Praia do Cabedelo.

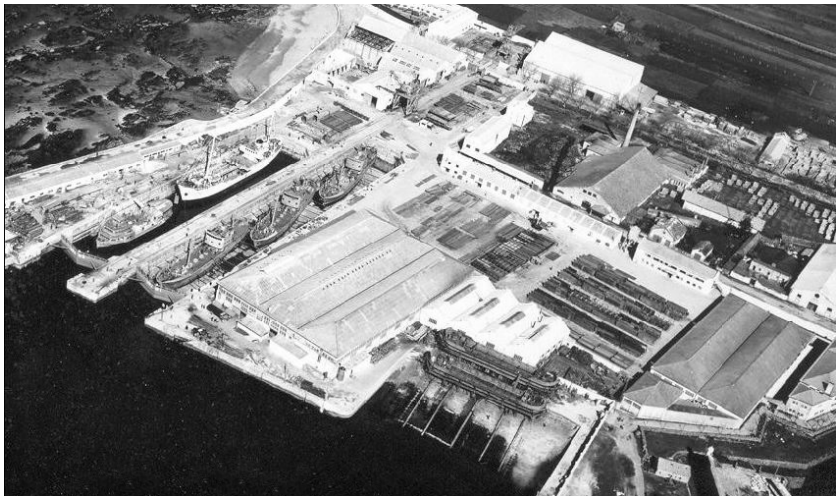


Fig.25. Fotografia Aérea dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo 1958

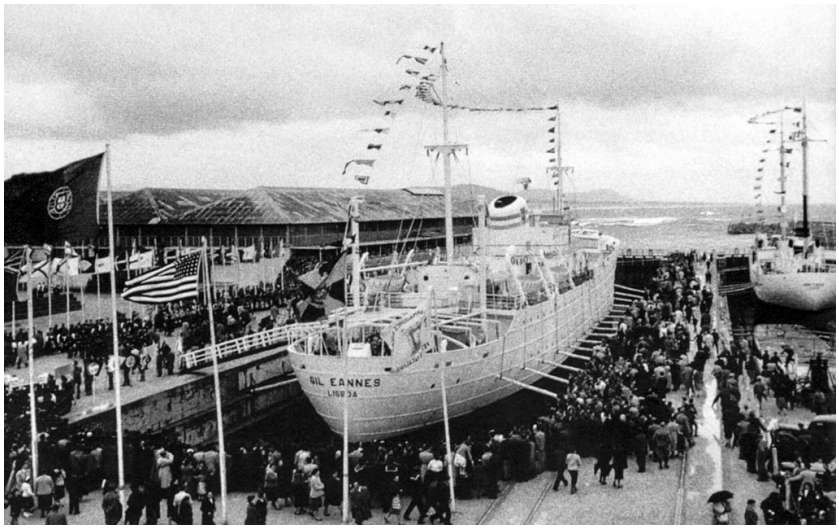


Fig.26. Fotografia da entrega do "Gil Eannes" em 19 de Março de 1955.

Facilmente conseguimos notar crescimento, ainda antes do século XX de 1868-1869, até 1941. Com o avançar da época até aos anos 40, ressalta um crescimento da urbe urbana para norte e nascente, devido à passagem do caminho-de-ferro que, por consequência, acabava por distribuir as populações ao longo da sua passagem. Este crescimento surge em redor do monte de Santa Luzia. Torna-se claro que esta expansão busca novas zonas habitacionais, procurando locais de cultivo nas proximidades da cidade.[49]

Surge nesta altura um novo conceito de construção, o *" (…) individualismo construtivo: moradias germinadas e unifamiliares: (…) vivendas no meio de quintas (…) e as primeiras residências de veraneio no Cabedelo (…) "*[50]. A importância da ponte Eiffel e do caminho-de-ferro constituem-se como elementos de extrema importância nesta época, que irão proporcionar com que a expansão se desenvolva mais facilmente e rapidamente para fora do berço da cidade. A exploração da margem contrária à cidade tornasse então, de fácil acesso sendo um local apetecível para a população.

O crescimento urbano trouxe consigo um avultado avanço de infra-estruturas, nos anos 40, das quais se destaca a inauguração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, em 1944, cuja construção visava a modernização de toda a frota piscatória. Esta obra teve uma grande importância para a cidade, ocupando na malha urbana a área considerável de 35.000 metros quadrados, localizados a poente, onde o mar se encontra com o rio. Como se tornou na maior empresa da região, era normal que muitas pessoas aí fossem procurar emprego, o que vai gerar a criação de inúmeros postos de trabalho e a melhoria das condições de vida da população residente. Os estaleiros ainda hoje mantêm um papel de grande importância para Viana, ocupando uma parte significativa da sua área urbana.

Outro projeto de grande importância para a cidade, foi o Liceu, da autoria do arquiteto Januário Godinho, cuja construção, em 1946, teve como propósito o Decreto-lei de 17 de novembro de 1836, que visava a instalação de um Liceu *"Em cada uma das Capitais dos Distritos Administrativos do Continente do Reino, e do Ultramar (...), que será denominado Liceu Nacional (…) "* [51]

49 FERNANDES, Francisco José Carneiro- Tesouros de Viana – Roteiro Monumental e artístico. 1º Edição, Viana do Castelo: Grupo desportivo e cultural dos trabalhadores dos estaleiros navais de Viana do Castelo, 1999. Pág. 32

50 Ibidem. Pág. 32

51 SANTOS, Henrique Francisco- O primeiro centenário do Liceu de Viana do Castelo: Livro Comemorativo. 1º Edição, Viana do Castelo. 1953. Pág. 24

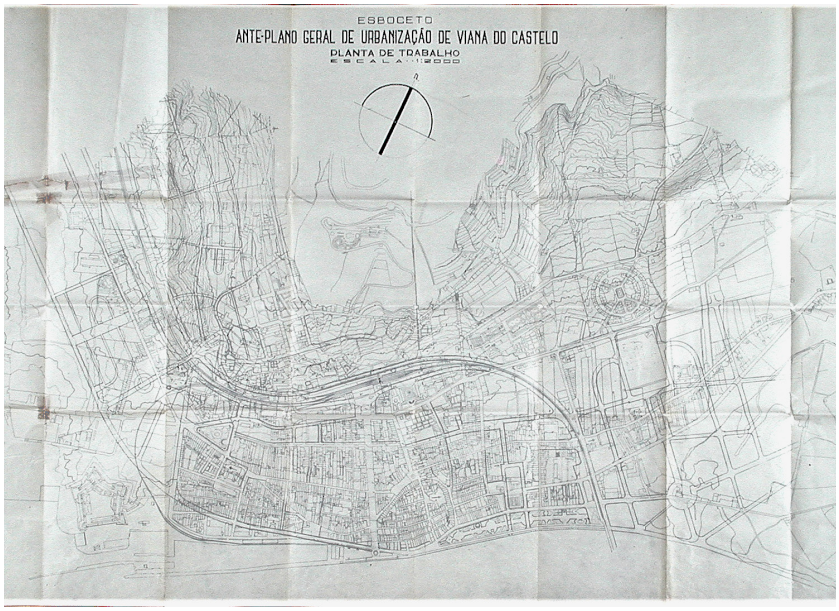


Fig.27. Esboceto do Ante-Plano Geral de Urbanização de Viana do Castelo.

Fig.28. Ante-Plano Geral de Urbanização de Viana do Castelo.

3.2. Os Principais Planos para o Desenvolvimento Urbanístico da Cidade

3.2.1. Espaço Público - Dois Planos, um Arquiteto

No seguimento dos projetos da década de 40 (projeto urbanístico do santuário de Santa Luzia, plano de pormenor para o bairro da Bandeira, e o Plano Geral de arranjo do porto de mar e da cidade de Viana do Castelo, a Câmara encarrega o Arquiteto João Aguiar para elaborar um plano geral de urbanização para Viana. Em 1945 foi finalizado o primeiro esboço desse projeto que tinha como objetivo reformular toda a estrutura viária, dado que esta não respondia às novas necessidades de circulação. O estudo proposto não foi aceite, devido às inúmeras demolições que teriam de ocorrer para a sua concretização. [52]

Não obstante, deste primeiro esboço *" (…) foram executadas duas vias: uma a norte outra a sul do caminho-de-ferro, de forma a permitir o atravessamento da cidade em condições de segurança."*[53].Três anos mais tarde, o mesmo arquiteto apresenta um anteplano de urbanização, acompanhado de um inquérito, que foi objeto de dura crítica por parte da Direção Geral dos Serviços de Urbanização, afirmando que o dito documento, " *(…) em nada influência as propostas formuladas."* [54] Esta direção censurou também a forma de como a população estava distribuída ao longo da cidade, recomendando para que esta seja equilibrada. A elaboração deste projeto foi ao longo dos tempos condicionada pelo poder superior, obrigando a várias reformulações. Uma das condicionantes do projeto pressupunha a construção de habitação de baixo custo e custo intermédio, não esquecendo o enquadramento na expansão urbana.[55]

A análise deste anteplano levanta outros aspetos: denota um evidente melhoramento de algumas praças, a regularização de várias ruas, a construção de novas acessibilidades, entre elas " (…) a rua que limita pelo Norte a zona portuária até ao Bairro dos Pescadores, e desde o largo de 5 de Outubro."[56], cujo objetivo era melhorar o fluxo de tráfego na cidade. Porém nem todas as sugestões se perderam, uma das propostas que se concretizou é a localização da feira semanal, que se realizava junto ao Jardim Marginal, transferindo-se com a nova proposta para o actual Campo da Agonia, junto ao Estaleiros Navais. Este terreno considerava-se indesejável para a construção devido ao movimento portuário e aos terrenos aquosos.

52 LOBO, Margarida Souza- Planos de Urbanização em Portugal. 1934-1954 1º Edição, Porto: FAUP, 1995. Pág. 180

53 Ibidem. Pág. 180

54 Ibidem. Pág. 180

55 RAMOS, Tiago - Viana Polis – Continuidade ou/e Ruptura. Porto: FAUP, 2004. Pág. 111

56 Ibidem. Pág. 111

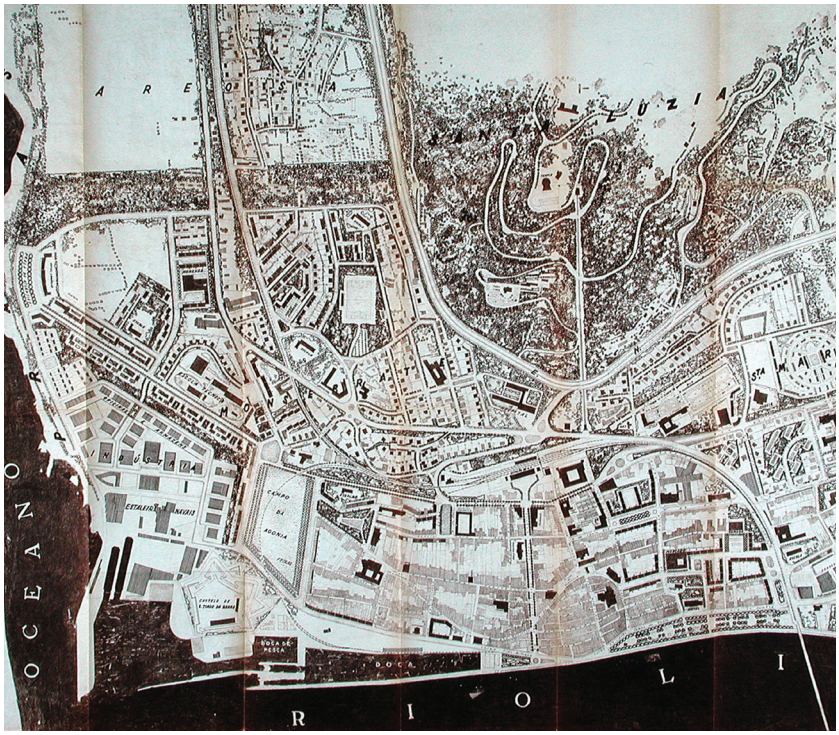


Fig.29. Revisão do Ante-Plano Geral de Urbanização de Viana do Castelo.

3.2.2. Planta Geral de Urbanização de 1961

Em 1961 surge um novo plano, decorrente de uma revisão do anteplano apresentado anteriormente, da autoria do mesmo arquiteto, João Aguiar. O novo desenho avança com várias propostas que já teriam sido apresentadas no anteplano, no entanto, esta assume uma maior preocupação com a circulação viária na cidade. O projetista tenta remover o máximo de automóveis do centro da cidade ajudando a fluidez pedonal. O projetista tenta remover o máximo de automóveis do centro histórico da cidade de modo a facilitar a fluidez pedonal. Esta ideia apresentada, levou à construção de uma estrada (atual Nacional 13) na redondeza da cidade, evitando aqueles que só pretendem atravessar a cidade não sejam obrigados a entrar no centro histórico, melhorando significativamente o tempo de travessia. Além disso, desenha uma proposta mais radical, ao apresentar uma alternativa à travessia da ponte Eiffel. Alegando não haver condições suficientes para o tráfego na ponte, desenha uma nova ponte relativamente próxima da Eiffel, a fim de a substituir.[57]

Apresenta novas ajudas e incentivos em relação às volumetrias das edificações, de forma que estas consigam alcançar 3 ou 4 pisos, permitindo rendas mais económicas. Esta nova regra visa controlar a urbanização para que esta não aumente de forma irregular e descontrolada. Quanto ao centro histórico da cidade, o regulamento apela a que se realize um estudo específico para a área em questão.[58] Sendo o centro histórico um dos focos de preocupação deste plano, devido ao interesse em conservar e manter as suas características originais, o arquiteto sugere, neste local, a criação de uma área comercial de interesse para a cidade, que usufrua de funções turísticas e culturais.

Ainda no plano em apreço, é contemplada uma zona desportiva, onde se procurava incluir uma piscina, um campo de futebol, um campo de ténis e mesmo uma doca de recreio. Assim como uma lagoa que seria inserida no campo desportivo aproveitando a proveitosa topografia. Esta proposta não foi avante, mas anos mais tarde, algumas ideias foram aproveitadas. Atualmente esta zona referenciada está inscrita no programa pólis, onde depois de obras de melhoramento e reabilitação, foi criado um parque ecológico.[59] Depois de vários projetos apresentados pelo Arquiteto João Aguiar houve várias propostas que foram concretizadas, umas nos momentos certos outras anos mais tarde. É curioso verificar que nesta proposta apresenta ideias um pouco utópicas para a data em questão e que surgem atualmente como elementos chaves para resolver o tráfego viário da cidade.

57 RAMOS, Tiago- Viana Polis – Continuidade ou/e Ruptura. Porto: Faup, 2004.

58 Ibidem.

59 Ibidem.

Fig.30. Planta da Área Urbana Construída até 1974

3.2.3. Espaço Público- Planta Geral de 1974

O 25 de Abril de 1974 Portugal pôs fim ao regime fechado e controlador Salazarista. Importa perceber o que vigorou nestes 48 anos de ditadura. Para isso é importante analisar a cartografia de urbanização de 1975 que invulgarmente surge um ano após a revolução dos cravos. Na sua malha, é de ressaltar uma forte expansão e crescimento urbano, sobretudo na periferia mais distante do núcleo central. O crescimento não é só notório em torno do monte de Santa Luzia, mas também existe uma reforçada aposta na outra margem do rio Lima. A expansão e urbanização destes mesmos locais já se ia fazendo sentir antes do 25 de Abril, no entanto, é em 1975 que surge a época mais importante para a ocupação desta área, marcado pelo fim da ditadura e pelo início da democracia. Para a caracterização desta época muito contribuiu a *" (…) especialização do sector terciário (comércio e serviços) na área central da cidade: processo de concentração horizontal e em altura (…) "*[60]. O fenómeno para o sector terciário da economia tem predominância na *" (…) migração de residentes para as áreas pericentrais (1ª fase), periurbanas e suburbanas (…) (2ªfase)."*[61]. Os principais espaços comerciais da cidade concentram-se principalmente na Avenida dos Combatentes, na Praça da República, na Rua da Bandeira, na rua Manuel Espregueira e até na rua Gago Coutinho.

A construção do espaço público vive muito da Praça da República, que é onde se concentram as grandes empresas, como a banca, as seguradoras, as imobiliárias e as lojas. Com este acumular de serviços, esta praça torna-se o principal pólo de atração, e é neste local que surge grande parte da vida comercial da cidade.[62] Nesta altura, pós 25 de Abril, já sobre a direção dos Governos Democráticos surgem várias intervenções urbanas na cidade que vão ajudar a romper com a barreira do caminho-de-ferro, nomeadamente os dois viadutos, o de Santo António e o do Carmo. Ambos são desenvolvidos tendo em conta a circulação pedonal, no entanto, o de Santo António também inclui a circulação de veículos, facilitando o seu escoamento do centro da cidade.[63] Este desenvolvimento urbano, sobretudo viário, deu origem mais tarde a construções em altura. Com efeito, a partir do 25 de Abril, as edificações começam-se a desenvolver ligeiramente em altura. São feitas ainda obras de melhoramento e expansão em direção ao rio e, em consequência, o jardim ganha mais área. Na evolução deste espaço urbano irão surgir, em finais do século, várias infra-estruturas como a marina, o edifício de apoio, e uma nova área ajardinada junto de um parque de estacionamento (localizado junto ao edifício de apoio). [64]

60 FERNANDES, Francisco José Carneiro- Tesouros de Viana – Roteiro Monumental e artístico. 1º Edição, Viana do Castelo: Grupo desportivo e cultural dos trabalhadores dos estaleiros navais de Viana do Castelo, 1999. Pág. 35

61 Ibidem. Pág. 35

62 Ibidem.

63 Ibidem.

64 PEIXOTO, António Maranhão- O Litoral e a Cidade: matrizes cartográficas. 1º Edição, Viana do Castelo: Arquivo municipal de Viana do Castelo, 2001.

Fig.31. Planta da Área Urbana Construída até 1996.

3.2.4. Século XX: 1976 – 2008

Entramos na fase pós 25 de Abril em pleno Estado democrático. O planeamento urbano ganha outro impacto, surgindo vários planos de carácter nacional, municipal e mesmo de urbanização. Neste sentido, a nível nacional destacam-se o Plano Especial de Ordenamento do Território (PEOT) que inclui os Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) e o Plano de Ordenamento de Áreas Protegidas (POAP), em termos municipais podemos encontrar os Planos Diretores Municipais (PDM's) e a nível urbano, encontramos os chamados Planos Urbanos (PU) e os Planos de Pormenor (PP).

Possivelmente esta mudança foi a mais aparente com o fim da ditadura. No passado, Duarte Pacheco já teria afirmado que o controlo do território era uma peça importante para a construção e evolução urbana. Duarte Pacheco tinha como objetivo *" (…) urbanizar estrategicamente o território através de um método apriorístico e uniformizador, onde as cidades fossem a expressão da ação e do controlo hegemónico do estado sobre o espaço social."*[65] Para que estas ambições fossem postas em ação era necessário rever toda a legislação referente ao PU, assim como *" (…) os métodos da sua aplicação (…) desenvolveu uma política de solos, o regime de expropriação, em que o estado (…) "*[66] passa a deter grande parte dos terrenos. Com esta nova forma de organização de território, as Câmaras Municipais foram impulsionadas a fazer levantamentos topográficos e a elaborar Planos Gerais de Urbanização (PGU). Estas medidas foram utilizadas principalmente nos primeiros PDM's que faziam a gestão do solo de cada Município. O primeiro PDM a surgir em Viana foi no ano de 1991, o qual foi substituído no ano de 2008.[67] Desde 1975 (última análise da urbanização) até 2008, surgiram vários novos planos, uns direcionados ao território e outros de âmbito estratégico. São também criados PU's e PP's enquadrados no Programa Polis. Este último Programa (Viana Polis), que visa melhorar a qualidade da cidade de Viana do Castelo, incide, na sua maioria, na Frente Ribeirinha.

65 RAMOS, Tiago- Viana Polis – Continuidade ou/e Ruptura. Porto: FAUP, 2004. Pág 3

66 Ibidem. Pág. 3

67 Ibidem. Pág. 3

Fig.32. Planta da Área Urbana Construída até 2003.

3.2.5. Área Urbana até 2008

Analisando o desenvolvimento da malha urbana conseguimos perceber dois principias pontos de crescimento. Em primeiro lugar, desde 1975 a estrutura urbana não sofre grandes crescimentos. Isto verifica-se porque a estrutura viária existente é bastante consolidada e abrangente, sofrendo apenas algumas obras de melhoramento e alargamento. É evidente que com a evolução urbana vão surgindo novos espaços e novas ruas, porém, a maior parte destas aparecem em locais já consolidados, construindo-se apenas o edificado. O crescimento urbano verifica-se maioritariamente a nível do edificado, visto que a expansão horizontal estaria de certa forma condicionada pelo rio e pelo monte que rodeia a cidade. Começa-se a construir mais em altura, aparecendo edifícios com mais de 4 ou 5 pisos, sendo a cércea máxima do centro histórico. A expansão ainda hoje se continua a verificar nos poucos espaços livres da cidade, dando lugar a novas edificações em altura. No final do século XX dá-se um forte crescimento populacional, prevendo um excesso de lotação para as freguesias vizinhas (Meadela e Areosa) pois foi para as laterais que a cidade mais cresceu. Ainda no final deste século, foram reforçadas as vias pendulares sobretudo " *(…) Afife, Carreço/Montedor – Areosa - Viana [oriundos de Norte]; Santa Marta de Portuzelo – Perre – Meadela – Viana [oriundos de Nascente]; Darque – Viana [oriundo da outra margem do rio] (…) "*[68]. A intensificação de movimento deve-se ao notável crescimento urbano, à melhoria das acessibilidades à cidade e também à concentração da indústria no perímetro urbano, que, naturalmente, apresenta um substancial crescimento populacional.

Em 1981, podemos verificar que as duas freguesias vizinhas tinham 15.557 habitantes, no entanto, o aglomerado urbano em 1991 já registava cerca de 32.357 habitantes.[69] Numa outra observação sobre a cidade de Viana, refere-se ainda que a imagem da cidade se vai diluindo com as sucessivas intervenções, perdendo a clareza e simplicidade da mesma.

68 FERNANDES, Francisco José Carneiro- Tesouros de Viana – Roteiro Monumental e artístico. 1º Edição, Viana do Castelo: Grupo desportivo e cultural dos trabalhadores dos estaleiros navais de Viana do Castelo, 1999. Pág. 37

69 Ibidem.

" (…) Viana manteve-se até à década de cinquenta, organizado e respondendo coerentemente aos usos e às atividades que nele se processavam e veio, desde aí a desarticular-se, perdendo a capacidade de proporcionar confronto, identificação e segurança aos seus habitantes. (…) a sua imagem vai-se desfigurando, na sequência de múltiplas intervenções (…) no desligar da cidade da sua envolvente natural (…) na incompreensão total em relação a um estuário magnífico que gradualmente se vai reduzindo a um canal emparedado (…) " [70]

De salientar também que o crescimento nos últimos anos tem afetado a encosta de Santa Luzia, pois é um espaço apetecível para as novas construções, desprezando a natureza e simplicidade que o local oferecia.

Em 1984 dá-se a inauguração do centro hospitalar do Alto Minho, da autoria do arquiteto Raul Chorão Ramalho, implantado num lugar de destaque da cidade, situado no início da encosta de Santa Luzia, dispondo de uma visão privilegiada sobre a cidade, além da localização num ponto de fácil acesso viário. Este edifício era considerado pela população como uma grande necessidade para os vianenses dado que o anterior não satisfazia os problemas da região. a localização do hospital os acessos em redor foram ao longo dos tempos melhorados devido à apreensão da facilidade do trânsito.

70 FERREIRA, Alfredo Matos- Aspetos da organização do espaço português. 2º Edição, Porto: FAUP, 1995. Pág. 42

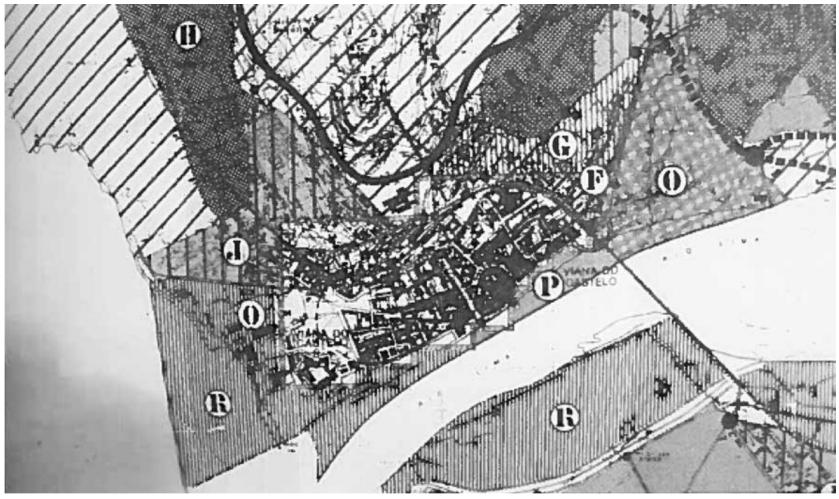


Fig.33. Plano Geral de Urbanização de 1979.

Fig.34. Plano Diretor Municipal de 1991.

3.3. Enquadramento aos mais Marcantes PDM's

3.3.1. Projetos e Planos para Viana do Castelo.

Importante será referir alguns dos planos propostos para Viana do Castelo. Em Viana depois da sucessão de esboços e anteplanos destacam-se vários planos territoriais, planos de urbanização, planos estratégicos, PDM, PP, estes últimos já incluídos no programa Polis.

O primeiro destes surge em 1977, da autoria do arquiteto Arménio Losa, abrangendo não só a cidade de Viana, mas também Caminha e Cerveira. Os principais pontos que sobressaem deste plano são: a proteção do sistema viário, a criação de uma zona administrativa no fundo da avenida dos combatentes e a construção de um parque municipal junto ao rio.

O próximo plano a ter em conta surge em 1979, pela mão do arquiteto Augusto Pereira Brandão. Este é um plano de urbanização onde se destacavam o plano de pormenor do Parque da Cidade e do Jardim Marginal, assim como a colocação da central de camionagem junto à estação. A grande diferença deste plano foi a exclusão de todo o trânsito do Centro-Histórico priorizando a circulação pedonal. A grande valorização dos peões agregou a este plano um conjunto de percursos pedonais que ligava a praça de touros ao Campo da Agonia, qualificando e aproveitando os enquadramentos que a frente ribeirinha pode oferecer.[71]

Em 1991 surge um PDM organizado pela Câmara Municipal, onde propunha várias intervenções que estariam sujeitas a plano de pormenor. Esta proposta surge sem qualquer proteção para o centro histórico, mais tarde é elaborado um plano de urbanização da cidade. As áreas da Frente Ribeirinha, do Campo da Agonia e do Parque da Cidade, são caraterizadas neste plano como áreas de equipamentos. Estas dividiram-se em várias ordens de trabalho que se configuraram em algumas figuras de planeamento. O Plano de Pormenor da Cidade, o Plano de Pormenor da Papanata, o Plano de Pormenor de São Bento, o Plano de Urbanização da Cidade e um estudo de recuperação da área envolvente ao Parque da Cidade Este PDM ainda delimita uma área não edificável junto ao Parque da Cidade.

Em 1995 desenvolvesse pela Quaternaire (empresa portuguesa que desenvolveu o plano) um plano estratégico que abrange vários pontos. Entre estes pontos será de referir a reabilitação do centro histórico da cidade e a melhoria dos desportos náuticos, afirmava ser necessário reforçar a cidade do ponto de vista regional, apelando uma dinamização da cultura e valorização ambiental.

71 RAMOS, Tiago- Viana Polis – Continuidade ou/e Ruptura. Porto: FAUP, 2004.

Fig.36. Arranjo Urbanístico da Área Ocidental da Cidade.

3.4. Arranjo Urbanístico da Área Ocidental da Cidade de Viana do Castelo- Fernando Távora

Os projetos da atual Praça da Liberdade, Biblioteca Municipal e Pavilhão Multiúsos é circunscrita nos estudos urbanísticos da Área Ocidental da cidade de Viana do Castelo, onde Távora iniciará o empreendimento a partir de 94 para a Câmara Municipal de Viana do Castelo. Estes estudos encontram-se administrados na pasta "Arranjo Urbanístico da Área Ocidental da Cidade" onde são constituídos por três documentos: "o Relatório Sumário de Maio de 94, o Relatório preliminar de Julho de 95 e a Memoria Descritiva e Justificativa de Dezembro de 96". Este processo de estudo insere-se numa série de planos de pormenor de três zonas urbanas, diligenciados pela Câmara Municipal de Viana do Castelo após a elaboração do Plano Director Municipal de 1991 (PDM)[72], Plano de Urbanização da Cidade (PUC): a Área Oriental, a Área da Frente Atlântica e a Área Ocidental.

Em 1997 é finalizado o Estudo Urbanístico para a parte ocidental da cidade, a pedido da Câmara Municipal, como resposta para recuperar e restruturar a precária Frente Ribeirinha. Nesta altura era de especial importância municipal o planeamento e a qualidade dos espaços públicos. No estudo do arquiteto são identificadas catorze zonas problemáticas, sendo estas referentes à ocupação urbana e à circulação local. O arquiteto teve um papel preponderante na restruturação de toda esta área ocidental da cidade, esta parte é limitada pelo caminho-de-ferro a norte, a nascente pela avenida dos combatentes, a sul pelo rio Lima e a poente pelos campos do castelo e da senhora da Agonia.

Em Julho de 2001, é demolido o armazém da Portucel e a unidade industrial da Gelima, estes que marcavam uma forte presença na frente ribeirinha. Coma remoção destas barreiras físicas e visuais levou à liberdade do panorama urbano de Viana e da sua frente de rio. "Esta nova realidade paisagística, agora livre de obstáculos inapropriados ao desenvolvimento harmonioso da simbiose frente urbana e frente ribeirinha, rasga uma nova visão do mítico rio Lima e da sua foz, bem como da multissecular Fortaleza de Santiago da Barra."[73]

72 BARRETO, Rogério Ramiro da Silva – Viana do Castelo: Pensar/fazer cidade-O Processo Urbanístico na Segunda Metade do Século XX. Porto: FLUP, 2003. Pág.100.

73 PEIXOTO, António Maranhão- O Litoral e a Cidade: matrizes cartográficas. 1º Edição, Viana do Castelo: Arquivo municipal de Viana do Castelo, 2001. Pág. 27.

Fig.37. Arranjo Urbanístico da Área Ocidental da Cidade.

Com esta demolição na área a intervir o estudo para o local tornou-se mais simples e assim foram estabelecidos alguns princípios e objetivos do Plano Estratégico de Desenvolvimento da Cidade:

1. Afirmar a imagem e identidade da cidade, associada à valorização do seu património cultural e natural;
2. Arquitetar um campo de férias/festival transnacional;
3. Reabilitar e animar as frentes de rio e de mar;
4. Promover a fixação de equipamentos de animação recreativa, de lazer e desportivos nesta área;
5. Promover a recuperação das infra-estruturas portuárias disponíveis para uma utilização desportiva e recreativa;
6. Recuperar instalações portuárias desactivadas ou subaproveitadas, como a Doca de Pesca, para a instalação de atividades de apoio aos desportos náuticos;
7. Consolidar a cidade enquanto centro internacional e de desportos náuticos;
8. Reabilitar e valorizar o Centro Histórico;
9. Criar mecanismos de intervenção no parque habitacional degradado do Centro Histórico, apoiando as iniciativas individuais;
10. Desenvolver um projeto específico de apoio à recuperação e reabilitação de edifícios de habitação;
11. Renovar os espaços de habitação degradada na periferia, contrariando as actuais tendências de marginalidade;
12. Construir habitação social;
13. Implementar projetos de recuperação/reabilitação e valorização de edifícios singulares, conjuntos de valor patrimonial, edifícios municipais, ou praças e percursos públicos que possam ser elementos cruciais em termos pedagógicos e focos difusores de um processo de qualificação e animação;
14. Qualificar o espaço público e facilitar as deslocações pedonais;
15. Criar condições de segurança, ao nível da rede viária (sinalização, faixas, etc.) para a circulação de bicicletas, dentro do centro urbano;
16. Construir novos arruamentos no espaço envolvente ao Centro Histórico, melhorando a relação física entre as diversas zonas da cidade;
17. Melhorar a acessibilidade rodoviária e ferroviária;
18. Construir o interface de transportes na atual Estação de Caminhos-de-ferro, racionalizando os sistemas de transporte urbano.

Fig.38. Arranjo Urbanístico da Área Ocidental da Cidade.

Fig.39. Arranjo Urbanístico da Área Ocidental da Cidade.

O arquiteto ao iniciar a definição da sua proposta começa por traçar três eixos que dividem a cidade, estes que convergiam no ponto de maior preponderância da cidade, o Monte de Santa Luzia. O eixo central é traçado pela avenida dos combatentes (por si recuperada) onde propõe uma nova praça a Sul da Avenida (Praça da Liberdade). Em redor desta praça propõe a construção de equipamentos públicos, com o objetivo de restabelecer nesta frente de cidade a vida que outrora teve. O arquiteto recomenda a criação de uma ciclovia que irá percorrer toda a frente ribeirinha, ligada ao objetivo do desporto e lazer.

Quando se iniciou os estudos urbanísticos, a população não abraçou da melhor forma, os vianenses temiam a perda do contacto da cidade com o rio, assim como a vida ribeirinha que há muitos anos se fazia sentir. Távora respeita estes receios da população e propõe no plano vários volumes divididos de forma a manter sempre a relação com o rio e a envolvente ribeirinha. Nestes volumes o arquiteto propõe ocupar o seu interior com diversos programas, desde edifícios comerciais, culturais ou desportivos que permitissem o estabelecimento e ralação com a frente de água.

Na reabilitação desta grande área urbana, o arquiteto define algumas regras e orientações para a construção dos futuros edificados nomeadamente na Biblioteca municipal, no Pavilhão Multiúsos e no Edifício Administrativo do Tribunal. Os dois primeiros volumes seriam de planta quadrangular e estariam localizados lateralmente à praça central, o edifício localizado a nascente, disporia de dois pisos e de um pátio central com pé-direito duplo onde teria cerca de 2400 m2, que por sua vez tinha como objetivo albergar a Biblioteca Municipal. Exatamente no lado oposto da praça o volume era semelhante, mas que seria destinado para a construção de um equipamento de uso público, que hoje em dia é chamado de Centro Cultural de Viana do Castelo. Para a edificação do Tribunal, o próprio arquiteto Távora assume o projeto dos dois edifícios visualmente simétricos, orientados no sentido Norte-Sul, no limite da praça própria Praça da Liberdade, com uma área total de cerca de 7500m2. Nestes dois edifícios administrativos a entrada é recuada da fachada, onde o piso do rés-do-chão funciona maioritariamente para comércio e restaurantes. São propostos ainda a edificação de dois volumes no topo Norte destes edifícios existes, mas que acabariam por não ser construídos. Ainda no interior da praça foram desenhados quatro pequenos volumes onde seriam destinados para a comercialização e venda ao público e onde se fazia os acessos ao parque de estacionamento, estes que também não foram construídos. O parque de estacionamento proposto por baixo da praça teria uma área de cerca de 8500 m2.[74]

Neste projeto ainda é referenciado a parte Norte da avenida dos combatentes, onde Távora propõe uma nova construção, que estaria destinado à restauração e ao interface de Transportes. Propõe ainda a construção de uma galeria comercial com dois pisos e um terraço que faria a ligação com a estação ferroviária, assim como a construção de um parque de estacionamento de três pisos.

74 Proposta da Construção de Edifícios na Frente Ribeirinha sem nunca quebrar a relação visual entre a cidade e o rio, referidos no estudo do Arq.º Fernando Távora – Viana do Castelo. (Adaptada a partir de Câmara Municipal de Viana do Castelo, 1996. Des. 285. EU 3)

Fig.40. Arranjo Urbanístico da Área Ocidental da Cidade.

No restante planeamento urbanístico, o espaço é subdividido em mais três parte, a zona do aterro portuário (2), a proposta para lá apresentada liberta-se da sua função portuária e considerando as qualidades físicas e geográficas, é cuidadosamente ponderado o seu novo uso. No plano era proposto para este espaço a ocupação de edifícios com um máximo de 3 pisos, destinados a habitação e comércio, seguindo uma linguagem semelhante à prevista no Plano da Área Oriental. Na área mais a poente (1) desta anteriormente referenciada teve-se em consideração os edifícios da entidade portuária, de modo a desenvolver-se um remate o mais natural possível do cais, apelando uma leitura do Castelo de S. Tiago da Barra a partir do mar.

Em continuação, a área (5), engloba o espaço adjacente aos edifícios do Castelo de S. Tiago da Barra e da Igreja da Senhora da Agonia. Todo este local estria destinado a ocupação da feira semanal, a estacionamento e ainda a realização da festa da Senhora da Agonia, sendo um espaço com diferentes usos com um sistema de utilização flexível. Este espaço seria estruturado a partir de um eixo central arborizado que fizesse a ligação entre o Castelo e a Igreja e ao mesmo tempo fizesse um traçado entre o rio Lima e o Monte de Santa Luzia.

Na nascente do Campo da Agonia foi proposto a manutenção e restauro dos edifícios existentes através da sua adequação funcional. A restante área seria destinada a zona habitacional, de equipamentos de comércio e ainda estacionamento (garagens). Com esta proposta de intervenção o arquiteto tenta estabelecer uma certa continuidade com o bairro social (antigo bairro piscatório) a partir da habitação a nascente priorizando sempre a existência e valorização dos percursos pedonais. Na parte localizada mais a Sul propôs-se a criação de uma área ajardinada e a valorização deste sector através da recuperação e utilização dos edifícios adjacentes, com programática destinada ao turismo. Neste espaço é ainda desenvolvido uma proposta para a realização de uma zona habitacional com tipologias tradicionais e com um máximo de três pisos, mantendo o alinhamento da Avenida Conde de Correia.

Para além destes pontos de intervenção são também propostas alterações em alguns pontos de interesse histórico, cultural, patrimonial e ainda turístico da cidade. Nomeadamente na Praça General Barbosa e no Largo 9 de Abril é proposto alguns espaços ajardinados a instalação de equipamentos e a garantia de estacionamento, tendo em consideração as correções necessárias ao traçado dos arruamentos.

Fig.41. Plano de Urbanização da Cidade de 1999.

Ainda sugeridos, pelo arquiteto, a recuperação de dois largos, o Largo Vasco da Gama e no Lardo do Infante D. Henrique, onde propõe a demolição dos armazéns existentes e a construção de dois novos quarteirões enquadrados na estrutura viária existente. Estes quarteirões seriam previstos com estacionamento em cave, comércio no rés-do-chão e primeiro andar.

São também referidas algumas reformulações dos sistemas viários, onde são propostas algumas ligações à via circular em torno da cidade (revista no Plano de Urbanização de Viana), com o tráfego da frente ribeirinha, bem como a ligação do jardim do Largo 9 de Abril e com o Campo da Senhora da Agonia.

Este estudo serviu de base a alguns planos que foram desenvolvidos a posteriori, como por exemplo, o Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha inserido no Viana Polis, apresentando algumas semelhanças e algumas restruturações relativamente à área de estudo em específico. Paralelamente, é desenvolvido um estudo urbanístico para a parte oriental da cidade, por volta de 1999, surgiu o Plano de Urbanização da Cidade[75] que, pela influência dos estudos anteriormente desenvolvidos, ambiciona o descongestionamento do centro histórico da cidade e a sua reabilitação. Para seguir esta vontade é criada uma via de circulação externa ao miolo da cidade de forma a retirar o trânsito da mesma.

Ainda no mesmo ano surge outro estudo urbanístico para a zona ocidental, executado pelo arquiteto Alfredo Matos Ferreira. Este arquiteto estabelece quatro zonas de intervenção: a frente marítima, o Vale da Ribeira, a zona da Papanata e a frente marítima da Meadela. São ainda estudados equipamentos desportivos em frente ao rio, tais como uma piscina e novos campos de ténis, assim como é antevista uma pousada naquela local. Para além disto ainda fez uma revisão da frente urbana da Papanata, devido à sua disparidade de cérceas.

No início do século XXI houve uma mudança no planeamento das cidades em Portugal, no entanto é no começo do século XX que surge o Programa Polis. O programa tinha como objetivo valorizar o património arquitetónico, urbanístico e ambiental das cidades. Viana foi a primeira cidade a ser provida com o Programa Polis, uma vez que desde 1995 detinha um Plano Estratégico que definia as linhas condutoras de um desenvolvimento sustentado. O Viana Polis aparece como uma oportunidade extremamente importante no planeamento urbano de Viana do Castelo.

75 RAMOS, Tiago- Viana Polis – Continuidade ou/e Ruptura. Porto: FAUP, 2004.

Fig.42. Áreas de Intervenção do Programa Pólis em Viana do Castelo.

3.4. Programa Pólis, Viana do Castelo

No início do século XXI surgiu uma mudança no planeamento das cidades em Portugal, no entanto é no começo do século XX que surgiu o Programa Polis. Este programa foi criado com o objetivo de valorizar o património arquitetónico, urbanístico e ambiental das cidades. A cidade de Viana foi a primeira a ser promovida com o Programa Polis, uma vez que desde 1995 detinha um Plano Estratégico que definia as linhas condutoras de um desenvolvimento sustentado. Chamado de "Viana Polis" aparece com uma proposta de extremamente importância no planeamento urbano de Viana, a sua intervenção visa em três objetivos principais:

-Valorizar a proximidade da presença de três ecossistemas naturais (mar, rio e serra) e o seu cruzamento na cidade, aqui entendida como o ecossistema do homem;

-Qualificar o centro histórico, desenvolvendo-o aos peões e estudando alternativas para a circulação e estacionamento de veículos automóveis;

-Apostar na valorização de toda a frente ribeirinha, privilegiando o contacto com o rio e transformando-o num novo centro lúdico, cultural e administrativo da cidade.[76]

Com o aparecimento deste programa foi possível criar uma requalificação urbana da cidade a partir de projetos de grande envergadura, considerados essenciais na conceção da restruturação da cidade. Estas obras de grande envergadura que já apareciam esboçadas nos estudos de Távora desenhavam-se agora com mais pretensão, pois estas passariam a ser suportadas pelo apoio financeiro derivado do próprio programa, deixando assim de fora o orçamento municipal. Estas intervenções seriam de forma a assegurar a vitalidade económica da cidade, a qualificação urbana e ambiental, gerar novas atividades empregadoras assim como melhorar a imagem externa.

Em termos de metas mais especificas o programa pretendia o desenvolvimento de grandes operações de requalificação urbana e valorização ambiental; requalificação e revitalização multifuncional da cidade; apoio a iniciativas que visem o aumento de zonas verdes, a promoção de áreas pedonais e o condicionamento do trânsito automóvel. Com uma abrangência numa área de cerca de 157 hectares, o programa foi distribuído em três Planos de Pormenor que por sua vez se distribuem da seguinte forma: valorização do Centro-Histórico, coordenado pelo Arquiteto Rui Mealha; requalificação do Parque da Cidade, dirigido pelo Arquiteto Manuel Fernandes de Sá; requalificação do Campo da Agonia e Frente Ribeirinha, coordenado pelo Arquiteto Adalberto Dias. Estas três áreas embora distribuídas apresentavam algumas características comuns a todos os projetos de intervenção, como a criação de uma ciclovia que fará a ligação entre os diversos ecossistemas existentes na cidade, desde o rio, o mar e a zona histórica e a construção de alguns equipamentos públicos que qualifiquem e dinamizem a cidade.[77]

Após os estudos urbanísticos que o Arquiteto Fernando Távora teria desenvolvido a partir dos anos 90 para Viana, são claramente visíveis algumas influências aproveitadas para a concessão destas novas propostas. Apesar de não ter participado ativamente no desenvolvimento destes novos projetos é sempre de especial importância referenciar as suas ideologias que deixaram a sua marca no desenvolvimento da cidade.

76 (Ministério do ambiente e ordenamento do território, 2000)

77 Ibidem.

Fig.43. Plano de Pormenor do Centro Histórico.

Fig.44. Plano de Pormenor do Centro Histórico.

3.5.1. Plano de Pormenor do Centro Histórico

Relativamente ao Plano de Pormenor do Centro Histórico este tinha como principais objetivos:

-Acentuar o carácter de centralidade do centro histórico, qualificando a oferta comercial à população e aos visitantes de forma a reforçar a rede de equipamentos e serviços;

-Eliminar as intrusões visuais e as discrepâncias volumétricas, por forma a repor na sua heterogeneidade, o equilíbrio da morfologia do centro histórico, em ordem à criação de condições para a sua classificação como património mundial;

-Aumentar a oferta residencial através da recuperação e reocupação dos imóveis, para melhoria das condições de vida da população; favorecer as condições de trânsito pedonal, incluindo as pessoas de mobilidade reduzida, aumentando as áreas de circulação restrita, desenhando percursos sem obstáculos, restringindo o tráfego automóvel com recurso a parques de estacionamento e fomentando os transportes coletivos;

-Reforçar as dinâmicas culturais e de sociabilidade urbanas a partir dos equipamentos, dos elementos patrimoniais e da qualificação do espaço público;

-Qualificar os níveis de serviço e atendimento das infra-estruturas básicas de sustentabilidade urbana;

-Fomentar o lançamento e execução de intervenções exemplares nos domínios da reabilitação e da reutilização dos imóveis com valor patrimonial.

Em resumo, o centro histórico é incorporado na globalidade da urbe, Viana é vista como um modelo de cidade em que o espaço público é privilegiado como elemento gerador da vida urbana. Cidade com uma estrutura hierarquizada de espaços que se vão articulando entre si, possibilitando a criação de um todo, assim como o seu usufruto por parte da população.

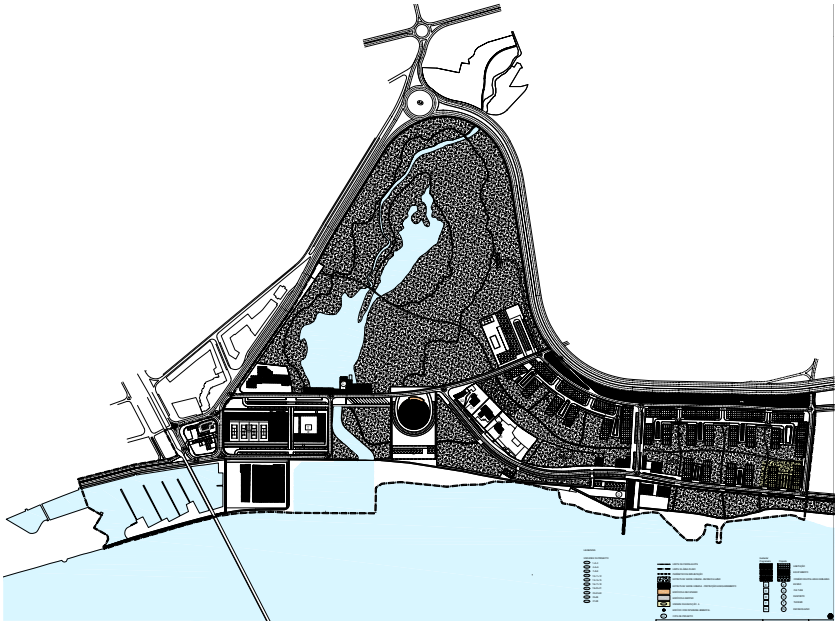


Fig.45. Plano de Pormenor do Parque da Cidade.

Fig.46. Modelo 3D do Parque da Cidade.

3.5.2. Plano de Pormenor do Parque da Cidade

O Plano de Pormenor do Parque da Cidade vem desenvolver uma requalificação de uma área com cerca de 67 hectares de importante valor ambiental e ecológico. Neste espaço já estariam localizados alguns equipamentos que foram construídos ao abrigo do Plano Estratégico de Viana do Castelo e que de certo modo deram alguma utilidade e caracterizaram o espaço em que esses se inserem. Para a requalificação desta área o plano apresenta uma vasta zona residencial, com espaços de lazer e de desporto atendendo sempre ao valor paisagístico da mesma. Ainda no mesmo espaço é proposto a criação de um hotel e o condicionamento da circulação automóvel. O espaço desenvolve-se na caldeira de marés que por sua vez foi ocupada pelo atual Centro de Monitorização e Interpretação Ambiental.

A requalificação urbanística e ambiental da área do Parque da cidade inscrita no plano de pormenor da mesma é concretizada através do cumprimento dos seguintes objetivos:

-Reforço da articulação entre as diversas unidades espaciais que compõem a zona e, designadamente, com o rio;

-Este propósito é alcançado através de uma cuidadosa definição dos percursos, de uma criteriosa atribuição de usos aos diferentes espaços;

-Respeitar as características e o ecossistema do Parque da Cidade;

-A valorização da superfície de água que estrutura o Parque e o respeito pela especificidade da sua fauna e flora são temas fundamentais da proposta, e têm associada a intenção de promover a sua divulgação e reconhecimento; Reutilizar para uso coletivo os edifícios com valor patrimonial;

-O moinho de marés poderá albergar uma unidade museológica de apoio à atividade de formação e interpretação ambiental. A antiga "Fábrica das Boinas" pode ser reconvertida para alojar os 2 clubes náuticos existentes, reconstruindo-se o pontão de acostagem que ali existia;

-Condicionar a circulação automóvel;

-Considera-se da maior importância o desenho dos caminhos pedonais e das vias destinadas a bicicletas, patins e skates, que deverão dar continuidade ao esquema da circulação pedonal previsto para a restante Zona Ribeirinha e Centro Histórico.

-O acesso ao Parque da Cidade deverá ser integrado no sistema de transportes públicos como forma de incentivar o seu usufruto pela população local e visitante;

-O conceito de circulação e estacionamento deve atender à sensibilidade da área e, assentar em soluções leves e paisagisticamente integradas, desincentivando o trânsito de passagem.[78]

78 (Plano Pormenor Parque da Cidade, 2000)

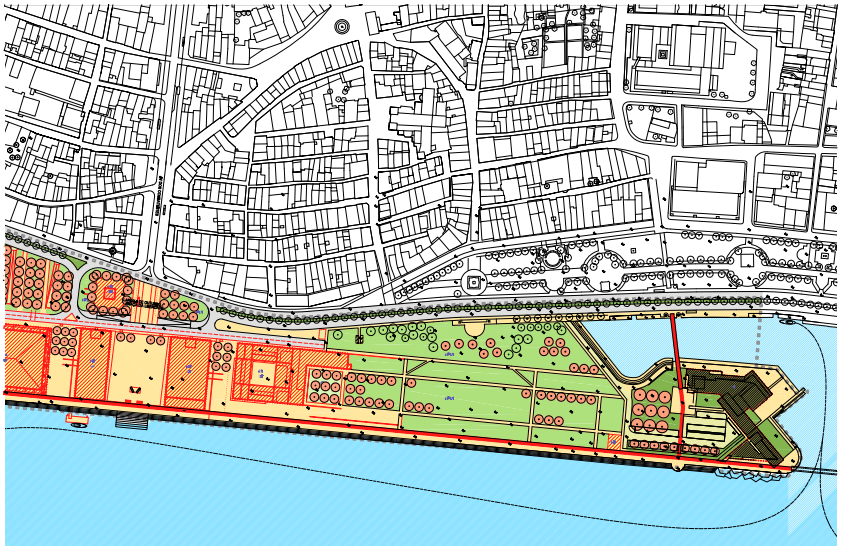


Fig.47. Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha e Campo da Agonia.

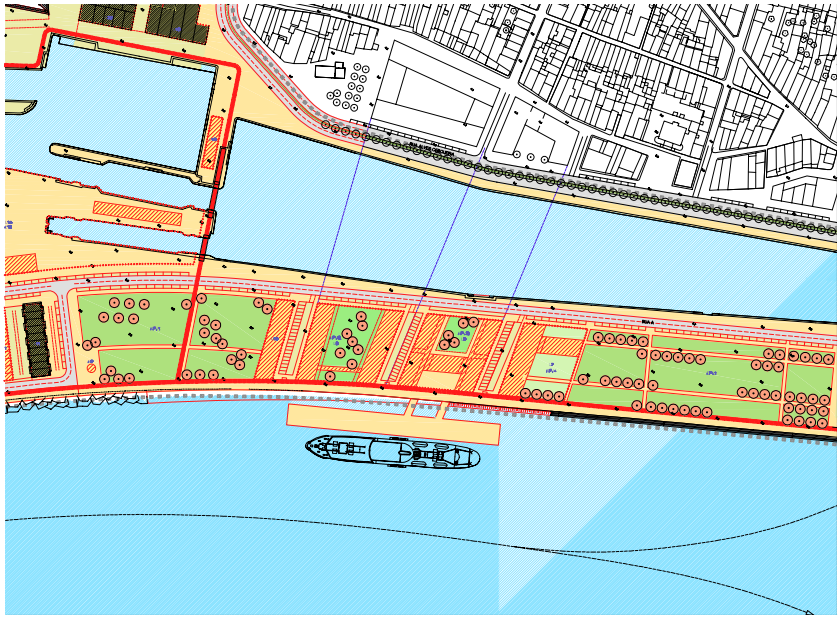


Fig.48. Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha e Campo da Agonia.

3.5.3. Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha e Campo da Agonia

O Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha e Campo da Agonia tinha como objetivo revitalizar toda a marginal com espaços Lúdicos, com equipamentos públicos, assim como toda a requalificação da marginal. Neste projeto é facilmente visíveis as adaptações de algumas ideias de Fernando Távora. Neste plano, o arquiteto Adalberto Dias não só repensou as vivências das pessoas para aquele pedaço de cidade como se baseou em algumas das estratégias lançadas por Távora no seu estudo, com o objetivo de enquadrar a estratégia definida no âmbito do Programa Polis.

O Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha e do Campo da Agonia tinha como objetivo:

-Apoiar uma política de desenvolvimento que permita a utilização dos recursos naturais e humanos, sem que tal coloque em causa o equilíbrio ambiental e social;

-Definir e estabelecer os princípios e regras para a ocupação, uso e transformação do solo, de modo a promover a sua adequação às potencialidades de cada local;

-Estabelecer a disciplina da edificabilidade que permita preservar os valores naturais, urbanísticos, paisagísticos e patrimoniais; compatibilizar as diversas intervenções sectoriais;

-Favorecer as condições de trânsito pedonal, incluindo as pessoas de mobilidade reduzida, aumentando as áreas de circulação restrita, prevendo percursos sem obstáculos, restringindo o tráfego automóvel com recurso a parques de estacionamento e fomentando os transportes coletivos e deslocação em velocípedes sem motor, pela previsão de ciclovia;

-Reforçar as dinâmicas culturais e de sociabilidade urbanas, tradicionalmente associadas a Frente Ribeirinha e ao Campo da Agonia, a partir dos equipamentos, dos elementos patrimoniais e da qualificação do espaço público;

-Promover o lançamento e execução de intervenções exemplares nos domínios da construção, reabilitação e reutilização dos edifícios e dos espaços públicos.[79]

A área apresentada neste plano encontra-se limitada a norte, no Campo da Agonia pela linha ferroviária e pela Rua de Monserrate, a nascente pela Praça General Barbosa e Avenida Campo do Castelo e claro, pela respetiva Barra. A Frente Ribeirinha encontra-se limitada a Norte pela Rua Alves Cerqueira e pelo jardim Marginal, a nascente pela marina, a sul pelo rio Lima e a poente pela barra do Porto.

79 Plano de Pormenor Frente Ribeirinha / Campo da Agonia, 2000.

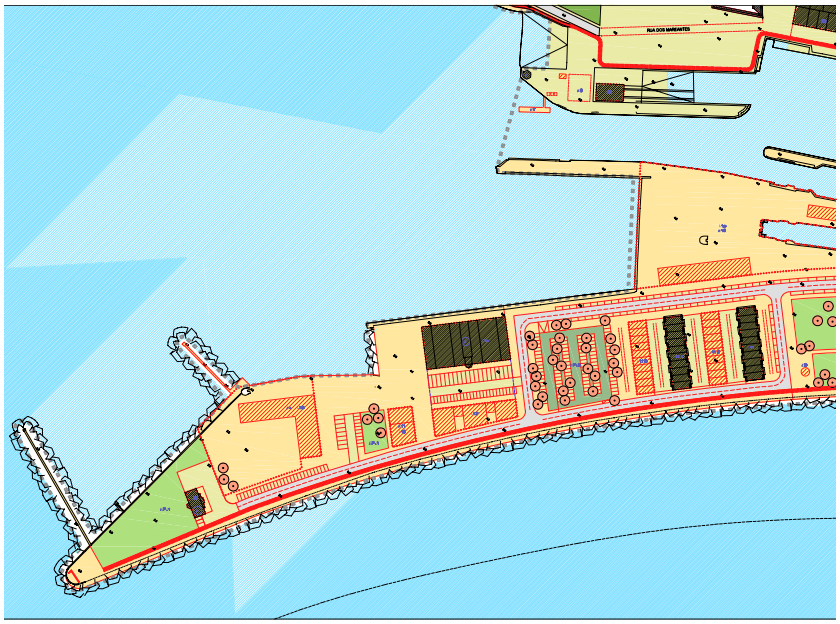


Fig.49. Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha e Campo da Agonia.

Fig.50. Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha e Campo da Agonia.

Na parte direcionada ao Campo da Agonia é proposta a criação de novos quarteirões (até 3 pisos) que permitam o equilibro conceptual e funcional com as pré-existências. São também desenhadas novas acessibilidades de modo a clarificar a relação do Castelo de São Tiago da Barra com a cidade. Projeta-se a ligação da Igreja da Senhora da Agonia com o Castelo, através de um percurso que une o adro da Igreja à Porta do Castelo, salientando a ligação da cidade com o rio (esta última que também foi uma ideia apresentada por Távora). Propõem-se arranjos exteriores, a definição de novos estacionamentos e ainda a consolidação do porto de pesca, através da construção de um edifício de um só piso, implantado paralelamente a um dos cais do porto.

Para a parte marginal da frente ribeirinha foi proposto a criação de uma malha urbana, com novos acessos, a manutenção da zona portuária, um programa de arranjos exteriores, a reabilitação de infra-estruturas portuárias, assim como a definição de um programa de construção nas áreas livres. Neste seguimento ainda é projetado alguns equipamentos que revitalizassem a área e lhe trouxessem nova vivacidade ao local. Equipamentos como a Junta de Freguesia, o novo Centro de Saúde, a Estação de Correios, o Pavilhão Multiúsos (para o qual foi convidado o Arq.º Eduardo Souto Moura), a nova Biblioteca Municipal (para a qual foi convidado o Arq.º Álvaro Siza Vieira) e as Instalações Administrativas do Tribunal (lançadas pelo Arq.º Fernando Távora e terminadas pelo seu filho o Arq.º Bernardo Távora).

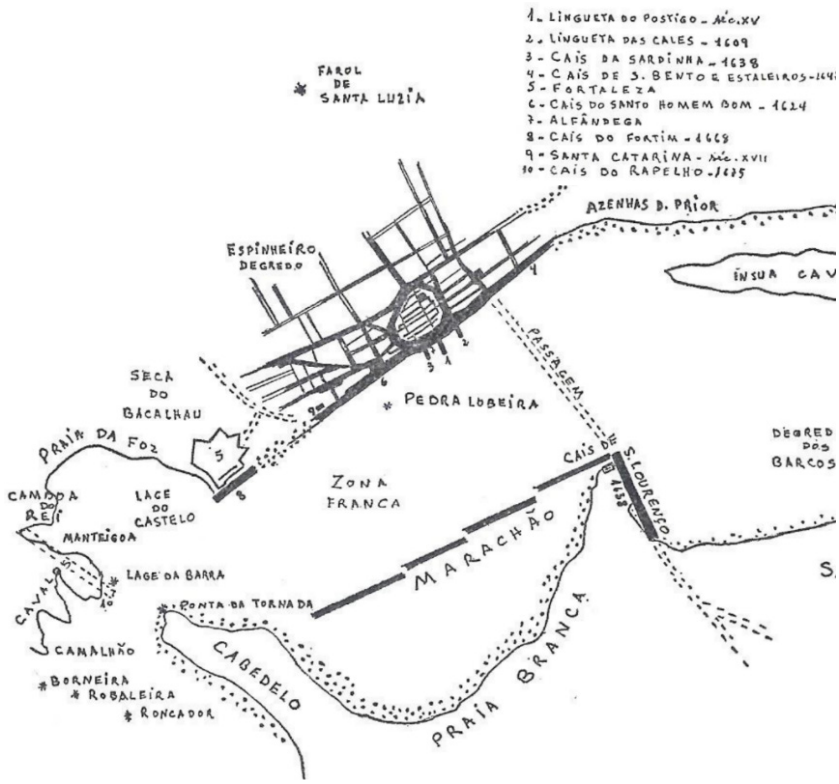


Fig.51. Localização dos Diversos Cais e a Sua Localização na Vila.

4. Caracterização e História do Local de Intervenção

4.1. Desenvolvimento Histórico e a Sua Criação

Na cidade de Viana do Castelo "Recuam aos tempos medievos os testemunhos sobre a necessidade de construção de infra-estruturas portuárias. A margem do rio era constituída por restingas de areia e a entrada na barra estreita, rochosa e cheia de recifes. Por 1440 inicia-se a construção do Cais de São Bento"[80]

Na época dos Descobrimentos Portugal estava mais voltado para o exterior do que para o interior, ou seja, eram de especial importância as conquistas e descobertas do que propriamente a exploração terrestre. Foram anos de glória para Portugal e de enormes descobertas que nunca serão esquecidas. Viana não fugia à exceção da aposta de Portugal no mar. *"O primeiro cais construído em Viana foi de forma bastante simples, com estacas de madeira espetadas junto à margem onde atracavam pequenos barcos de cabotagem e pesca."*[81] Este cais era de pedra e teve vários défices na sua construção que, por consequência, levou a várias reparações no primeiro quartel do século seguinte. A entrada dos barcos na barra adivinhava-se complicada e para a facilitar foram criadas balizas junto à margem. Ao longo dos anos foram-se desenvolvendo técnicas de atracagem e o cais veio a sofrer melhoramentos e aperfeiçoamentos ao longo dos séculos. *" (…) a melhoria dos fundos fulcrais, a construção de novas docas, a libertação de espaços envolventes, a criação de estaleiros navais, a modernização de estruturas defensivas, o aperfeiçoamento das técnicas e regulamentos de atracagem (…) "* [82]

No tempo de D. João I, foi construída à entrada da barra uma zona que servia de acesso de mercadorias, chamada de zona franca, começando a dar alguma importância ao cais de Viana. Em consequência, começaram a atracar barcos de maior envergadura, mas o cais não estava preparado para os recebe, pois era pequeno e sem condições. Por conseguinte, em " (…) meados do séc. XV chegam as primeiras notícias sobre edificação de "yo cays novo". Nele a madeira era substituída pela pedra e as plataformas paralelas à margem, por linguetas perpendiculares ao eixo do rio, à procura de maiores profundidades".

"Mas, em 1473 (…) João Velho, escudeiro do Duque de Bragança, e Fernão Peres, criado de D. Fernando da Guerra (…) levaram o seguinte recado do povo de Viana: … em esta Villa há um cais, o melhor de todos estes vosos reynos … por causa das tormentas do mar o dito cais, em cada hum anno, há muytos corregimentos, o qual se faz com muita opressão e defesa dos moradores."[83]

80 PEIXOTO, António Maranhão- O Litoral e a Cidade: matrizes cartográficas. 1º Edição, Viana do Castelo: Arquivo municipal de Viana do Castelo, 2001. Pág. 10

81 MOREIRA , Manuel António Fernandes- A História de Viana do Castelo em Dispersos – 1. Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo, 2005. Pág. 14

82 Ibidem. Pág. 14

83 Ibidem. Pág. 15

Entretanto o pedido efetuado ao Rei fora aceite e todos os navios que entrassem no cais, no entanto teriam de pagar imposto por tonelada. O monarca aprovou essa vontade e os impostos que foram recolhidos e seriam direcionados para o melhoramento do cais. No século XVI embora a conservação das docas se tornasse uma preocupação constante, outros projetos foram sendo idealizados e postos em prática: em 1526, iniciam-se algumas obras de melhoramentos, tendo nesse mesmo ano ficado decidido pelo município que os trabalhos de estiva não deveriam estorvar os andamentos das obras "asy, q nom pusesse navyos junto do dito cays por se corrigisse em maneira q tolhão asy, nem seja do descarrego do cays"[84] Mais tarde, em 1594, a mando da Câmara foi construída a Praça do Postigo, embelezando o rossio do porto.

No século XVII e depois do grande apogeu económico, as obras continuam com prolongamento do cais em direção à Foz. A mando da Câmara, em 1604, os Vianenses teriam de aterrar e nivelar a parte sul da Alfândega, de modo a conseguir concretizar a obra de ampliação do cais. Em 1609 a Câmara determina uma nova construção destinada a acolher as embarcações que vinham de Ponte de Lima *" (…) onde pudessem servir o breu e a graixa aos ditos barcos."*[85]*. Este melhoramento só foi possível de se fazer porque no ano a seguir estava planeada uma visita do Rei à Vila de Viana, " (…) devendo o cortejo passar o rio a partir da doca lingueta erguida acima da do postigo de Sam Filipe (…) "*[86]

"O novo cais é descrito em 1619 por Frei Luís de Sousa como um "grande e estendido cais de grossa cantaria, altamente fundado e terraplenado, com as suas descidas de escadas e linguetas", mas que, então, ainda mal conseguira "desoregar dis muros". Já fizera, porém, o avanço e o recuo ao rio, de modo a formar "ua boa praça", e um bom abrigo por ele qualificado como "um reduto capaz de grandes números de navios, estância seguríssima de todos os ventos" nomeadamente dos "ventos travessias"."[87]

Em 1638 era construída uma nova lingueta, " (…) terceira lingueta, destinada ao desembarque do pescado. Ficou a ser designada por cais da sardinha." Passados catorze anos, surgiu a necessidade de construção de um novo porto, tendo o município decidido construir um novo cais na margem oposta à cidade, no lado esquerdo do Rio Lima. Este iniciou a sua construção 5 anos mais tarde e designava-se de cais de São Lourenço. " (…) q se fizesse hum desembarcadouro pêra as pessoas desembarcarem em acomodidade."[88]

84 MOREIRA , Manuel António Fernandes- A História de Viana do Castelo em Dispersos – 1. Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo, 2005. Pág. 15

85 Ibidem. Pág. 16

86 Ibidem. Pág. 16

87 PEIXOTO, António Maranhão- O Litoral e a Cidade: matrizes cartográficas. 1º Edição, Viana do Castelo: Arquivo municipal de Viana do Castelo, 2001. Pág. 10

88 MOREIRA , Manuel António Fernandes- A História de Viana do Castelo em Dispersos – 1. Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo, 2005. Pág. 10

Em 1647, chegou a autorização real para a construção do cais de São Bento. " (…) que se fizesse hum cays no rio Lima de fronte de mosteyro de Sam Bento de religiosas… que por cauza das enchentes do ryo padecia grandes opressões e de contínuo tinha perdas consideráveis" [89]

No passado, os assoreamentos do rio viriam manifestavam-se com mais frequência em Viana, tendo no século XVII existido uma massiva deslocação de areia ao longo do rio que afetou drasticamente e negativamente o tráfego marítimo da doca de Viana. Se hoje é preocupante o avanço do mar e o recuo das dunas, no passado verificou-se exatamente o oposto, ou seja, o recuo do mar e o avanço das dunas. " (…) o assoreamento progressivo da barra e o avanço das dunas litorais (…) "[90] levou em 1653 o rei D. João IV aprovasse medidas para favorecer os vianenses. " (…) o rei justifica certas isenções com que beneficiou a vila de Viana com o facto de a barra se encontrar entupida, sendo os navios obrigados a descarregar longe do cais."[91]. Para além destas dificuldades a pirataria retoma levando ao enfraquecimento do comércio. A dificuldade de atracar navios de maior envergadura na barra, prioriza a extrema necessidade de solucionar este problema, cuja solução ocorrida foi " (…) proceder à "lamagem", para o cais, de pessoas e mercadores."[92]. Contudo, só em 1685 com o Rei D. Pedro II é que foi autorizada a construção de um novo cais, de forma a solucionar estes problemas. O novo cais tornar-se-ia conhecido como "cais do Cabedelo" e foi construído " (…) a jusante do cais novo, com ancoradouro construído pelo engenheiro militar Miguel de Lescol"[93]

Estas obras conseguiram contornar o problema criado pela natureza, que poderia trazer graves consequências para a sobrevivência de Viana. A este propósito, é de realçar que a vila de Viana vivia maioritariamente do comércio marítimo e da pesca. Já no final do século XVII foi retomado o crescimento portuário e para essa recuperação muito contribuiu a *" (…) a exportação de vinhos para o Norte da Europa, ao mesmo tempo que começa a afluir o ouro do Brasil."* [94]

Os problemas de assoreamento do rio não se ficaram apenas pelo século XVII. Em 1805 surge uma nova vontade para tentar resolver este problema. As linguetas que antigamente se estendiam perpendicularmente ao rio procurando as águas mais profundas já não eram mais suficientes. Houve vários documentos que apresentaram pedidos para que o rio fosse "encanado" até a ponte Eiffel.

89 MOREIRA , Manuel António Fernandes- A História de Viana do Castelo em Dispersos – 1. Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo, 2005. Pág. 18

90 PEIXOTO, António Maranhão- O Litoral e a Cidade: matrizes cartográficas. 1º Edição, Viana do Castelo: Arquivo municipal de Viana do Castelo, 2001. Pág. 10

91 Ibidem. Pág. 10

92 Ibidem. Pág. 11

93 Ibidem. Pág. 11

94 Ibidem. Pág. 11

Fig.52. Projeto para a Foz do Rio Lima de C. Marnay em 1881.

Fig.53. Frente Ribeirinha, Monserrate, Viana do Castelo.

"É verdade que alguns anos estará o surgidouro mais alto e noutros aparecerá mais baixo: Mas isto sempre assim há-de acontecer, enquanto o Rio se não encanar até Poente; porque as terras que ele come nas suas Margens e que sempre há-de comer (…) "[95]. Desta forma, a vontade de encanar o rio começa a ganhar forca e, em 1805, é mandado construir o encanamento da margem pelo Príncipe regente João, mais tarde viria a ser o rei D. João VI. No entanto, as obras foram suspensas em 1807/1809 devido à instabilidade que trouxeram as invasões Francesas.

Em 1881, surgiu um novo projeto enviado por C. Marnay à Câmara, que propõe um porto artificial na margem direita do Rio Lima. Apesar de não existir muita informação, apenas uma planta preliminar e alguns dados escritos, o autor tinha imensa confiabilidade no seu projeto afirmando que para além das vantagens para Viana iria *" (…) trazer imenso benefícios para o país.".* O projeto de Marnay tinha como princípio uma grande baía, conforme a, que desempenhava uma grande importância para controlar o assoreamento do rio e da barra, no entanto o plano não avançou. Para uma breve descrição do projeto, importa referir: *" (…) contempla duas embocaduras, a entrada natural, com 220 m entre o molhe do Bugio (…) e o molhe do Sul, e uma entrada artificial com 350 m. Esta entrada, a construir no cabedelo, contempla um grande dique ou molhe transversal desviando o curso das águas fluviais para Sul e um novo leito do rio Lima. O molhe do Sul seria prolongado quer para Sul, quer para Norte, e o molhe do Bugio (…) até aos Camalhões. Este novo porto (…) com 72 hectares de superfície passaria a dispor da Barra do Norte, Barra dos Portos Castelhões e da Barra do Sul."* [96]

Este projeto não foi executado, no entanto, na época em que surgiu, estava em construção a antiga "doka" e o seu respetivo canal de acesso, que viria a ser chamada de "Doka da Dizima" entre o Jardim Público de então e a Alfândega. A nova frente ribeirinha sofre um grande aterro tendo sido este iniciado com os aterros realizados no cais de S.Bento. As linguetas perpendiculares à cidade desaparecem e segue desde a ponte de madeira até 100 metros em direção ao mar. Este aterro era há muito tempo esperado de forma a regularização da margem direita do rio Lima. Estas obras beneficiaram o alinhamento visual, assim como circunscreveu a doca da Dízima, cuja construção foi iniciada em 1860 e só em 1904, depois de vários contratempos é que se ficou operacional.

"As obras na margem direita do Lima contribuíram de forma marcante para a transformação do espaço urbano vianense, particularmente daquele onde se concentrava a parte mais significativa da vida comercial da cidade. Contrariamente à abertura de estradas e do caminho-de-ferro, as obras portuárias não diminuíram o espaço disponível para construção ou ajardinamento, antes disponibilizaram uma ampla fatia de terreno, conquistada ao rio, que a montante da doca da Dízima caberia ao poder municipal utilizar." [97]

95 PEIXOTO, António Maranhão- O Litoral e a Cidade: matrizes cartográficas. 1º Edição, Viana do Castelo: Arquivo municipal de Viana do Castelo, 2001. Pág. 12

96 Ibidem. Pág. 11

97 Ibidem. Pág. 24

Fig.54. Frente Ribeirinha, Monserrate, Viana do Castelo.

Fig.55. Descarga de Sardinha em 1958, Monserrate, Viana do Castelo.

A construção do aterro teve como objetivo *" (…) a edificação sobre o cais, toda especialmente adequada ao serviço do comércio e toda iniciativa municipal ou a arborização desses terrenos marginais como meio eficaz de salubridade, embelezamento, defesa e polícia do porto. As sucessivas optariam pela segunda possibilidade, dotando a cidade com espaço público de lazer que tanto carecia"* [98]

A partir de 1878, deu-se a construção da Ponte Eiffel e a cidade conheceu uma nova fase de crescimento populacional. Em 1918 iniciou-se a construção do ramal ferroviário, para facilitar o transporte de mercadorias de forma mais rápida e funcional, que ia desde a estação até à Doca da Dizima. Entre 1940 e 1950, iniciou-se a construção da estrada nacional paralela ao caminho-de-ferro e, em 1944, foram fundados os estaleiros navais de Viana do Castelo. Com a melhoria dos acessos e com os vários postos de trabalho criados pelos estaleiros, Viana atraiu mais pessoas vindas das periferias fazendo aumentar a sua população. Devido ao exponencial crescimento dos estaleiros, Viana tornou-se um dos principais portos comerciais nacionais. Este forte crescimento conduziu a uma constante entrada de navios na foz do rio Lima, o que trouxe algumas mudanças.

"Viana do Castelo faz parte do domínio cada vez mais raro das cidades que são passíveis de serem pensadas como um todo. A estabilidade temporal e o carácter sedimentado do seu núcleo histórico põem em evidência as áreas que, por acaso ou fulgor do "progresso", não encontraram ainda tradução em termos de regra urbana. É isso que se passa na "frente ribeirinha", consequência da intervenção que, entre 1976 e 1984, criou um aterro portuário, segundo o Plano Geral de Obras do Porto de Viana do Castelo e de Valorização do Rio Lima." [99]

Em 1975 deu-se início à construção de um novo aterro paralelamente ao existente, seguindo o Plano Geral Portuário, que havia sido aprovado n o final dos anos 60. As vastas obras levaram à criação de um aterro paralelo ao jardim marginal, retirando uma fatia do leito fluvial. Na evolução deste espaço, surge até finais do século XX, a construção da marina de recreio e o respetivo edifício de apoio, juntamente com um parque automóvel e uma zona ajardinada[100], reatando a relação da cidade com o rio.[101] São áreas pouco edificadas, em que o espaço público adquire principal importância. Este aterro viria a ser enquadrado no Programa Polis em inícios de 2000, que tinha como vontade uma vasta operação de requalificação urbana e ambiental. Com o aterro concluído, muitas destas áreas ficaram em terra batida, usadas como estacionamento informal. A área apresentava-se maioritariamente vazia e visualmente degradada à espera dos novos edifícios para conceber a harmonia entre a cidade e o rio.

98 FERNANDES, Francisco José Carneiro- Tesouros de Viana – Roteiro Monumental e artístico. 1º Edição, Viana do Castelo: Grupo desportivo e cultural dos trabalhadores dos estaleiros navais de Viana do Castelo, 1999. Pág. 80 e 81

99 FIGUEIRA, Jorge – Um "tríptico" para Viana. In Monumentos- Revista Semestral de Edifícios e Monumentos. Lisboa: Direção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, 2005. Pág. 22

100 PEIXOTO, António Maranhão- O Litoral e a Cidade: matrizes cartográficas. 1º Edição, Viana do Castelo, Arquivo Municipal de Viana do Castelo, 2001 Pág. 14

101 BARRETO, Rogério Ramiro da Silva – Viana do Castelo: Pensar/fazer cidade-O Processo Urbanístico na Segunda Metade do Século XX. Porto: FLUP, 2003. Pág. 102

Fig.56. Doca Comercial de Viana do Castelo antes do Aterro Iniciado em 1975.

Com o decorrer dos anos a reabilitação desta área foi sendo feita à custa de intervenções de grande impacto, seja ele urbano, com edificações de grande escala para a cidade, seja de elevado custo económico, como o melhoramento dos pavimentos. Para além das obras construídas nos anos 90 deu-se a construção da praça da liberdade e os edifícios adjacentes, a biblioteca e o pavilhão multiúsos, entre 2002 e 2010; e, ainda mais recentemente, dois equipamentos desportivos náuticos (Clube de Remo e Clube de Vela), ficando a faltar ainda a construção do Centro de Mar.

Na mesma área, foram ainda construídos alguns pavilhões de apoio à atividade piscatória, alguns armazéns destinados a empresas e ainda a doca de Viana. Alguns destes edifícios sofreram um processo de degradação e abandono, outros simplesmente não se conseguem adaptar as funções do seu programa, dificultando o uso dos mesmos. Importa também perceber que uma parte substancial da frente ribeirinha foi ocupada durante muito tempo por atividade portuária e de reparação naval, da qual resultaram edifícios de tipo industrial que importa reabilitar/reconverter, assim como áreas e edifícios a reestruturar, como é o caso da antiga doca de pesca.

Fig.57. Vista do Terreno em Estudo.

Fig.58. Vista do Terreno em Estudo.

Fig.59. Vista do Terreno em Estudo.

4.2. Caracterização e Limitação do Terreno de Estudo

A área de intervenção integra-se na Frente Ribeirinha de Viana do Castelo, fazendo parte do aterro criado em 1975, e desde então, passou a ocupar uma grande fatia da marginal entre a cidade e o rio Lima. Localizada a poente da cidade, esta área é torneada por três frentes de água e uma terrestre, esta ligação terrestre é feita na continuação do edifício do Centro Cultural de Viana do Castelo (da autoria de Eduardo Souto de Moura) para sudoeste. O espaço de estudo está inserido no programa Viana Polis, que por sua vez, desenvolveu o plano de pormenor da Frente Ribeirinha e do Campo da Agonia. Este plano de pormenor foi desenhado e projetado pelo arquiteto Adalberto Dias em 2010.

Neste momento a área em estudo está integrado no Plano de Urbanização de Viana do Castelo, assim como no Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha de Viana do Castelo e Campo de Agonia. O local está sobre directrizes do VianaPolis, da Câmara de Viana do Castelo e ainda da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo. O espaço apresenta vários conteúdos programáticos, como a Docapesca, edifícios de apoio às atividades piscatórias, o Clube de Vela, o Departamento de Pilotagem de Viana, um amplo parque de estacionamento ao ar livre, dois armazéns industriais de elevada envergadura e ainda uma ciclovia que faz a ligação de toda a frente ribeirinha. A área de intervenção sempre teve um papel fundamental nas atividades marítimas Vianenses e é por isso importante preservar a Doca da Dizima construída no ano de 1881 e que se foi mantendo ao longo dos tempos. Ainda de acrescentar que é nesta doca que está ancorado o navio Gil Eanes, que detém uma parte importante das históricas navegações Vianenses.

O acesso ao espaço de intervenção pode ser feito de duas formas: para além da toda a ligação terrestre no seguimento do Centro Cultural, poderá ser ainda feito por uma ponte pedonal, criada sensivelmente a meio do terreno. O espaço encontra-se desligado fisicamente do centro da cidade, mas que leva a aglomeração de muita população devido ao estacionamento gratuito de viaturas.

Trata-se de uma área pouco edificada, onde o espaço público adquire principal relevância, o local apresenta várias debilidades no contexto urbano, designadamente:

- As edificações existentes encontram-se dispersas por uma imensa área, criando muitos espaços sem coerência e sem qualquer tipo de acoplagem com a envolvente;
- Para além da falta de coerência destes volumes na envolvente, é também de referir algumas incompatibilidades de adequação do programa a que estão destinados;
- Por outro lado, os recentes armazéns criados para o apoio aos pescadores foram implantados longe de uma entrada de água, o que reflete várias complicações na carga e descarga dos barcos;
- O clube de Vela carece de uma zona de pernoitar para os atletas;
- Os armazéns industriais apresentam-se visualmente degradados e abandonados;
- Por último, para além de visualmente desagradáveis, trata-se de um espaço inóspito, pouco apelativo à sua frequência.

Fig.60. Vista do Terreno em Estudo.

Fig.61. Vista do Terreno em Estudo.

Fig.62. Vista do Terreno em Estudo.

Apesar da área de intervenção ter um enorme potencial para o crescimento e desenvolvimento social da cidade, apresenta-se degradado e descaracterizado, consequência que advém pela falta de investimento no local. Do plano de pormenor elaborado no âmbito do Programa Polis em 2010, apenas foram construídos o Clube de Vela em 2011, os pavilhões de apoio piscatório em 2015 e ainda, o mais recente jardim em seguimento do parque de estacionamento do Centro Cultural em 2019, na área em estudo. Sendo estas requalificações construídas ao longo dos tempos de forma dispersa, veio criar inúmeras áreas vazias e degradadas, aliada à falta de coerência com a envolvente. O Programa Polis propõe para além destes, um "Terminal Marítimo" assim como vários edifícios de habitação que o apoiam. No entanto, o rio Lima não tem capacidade para receber estes navios Cruzeiros. Os assoreamentos do rio vão continuar a existir e o projeto para lá proposto encontra-se suprimido, sem investimento e com fragilidades. Uma dessas fragilidades diz respeito à opção por parques de estacionamento subterrâneos, cuja experiência se tem revelado desastrosa, como é o caso do recente Centro Cultural, e das dificuldades em garantir boas condições para a construção de pisos enterrados tão próximos do rio. A construção não foi económica e a penetração da água nesta terra não deixa sossegar o edifício. Por esta razão alcançar o piso -1 dificultaria o processo construtivo, para além encarecer drasticamente o custo da obra.

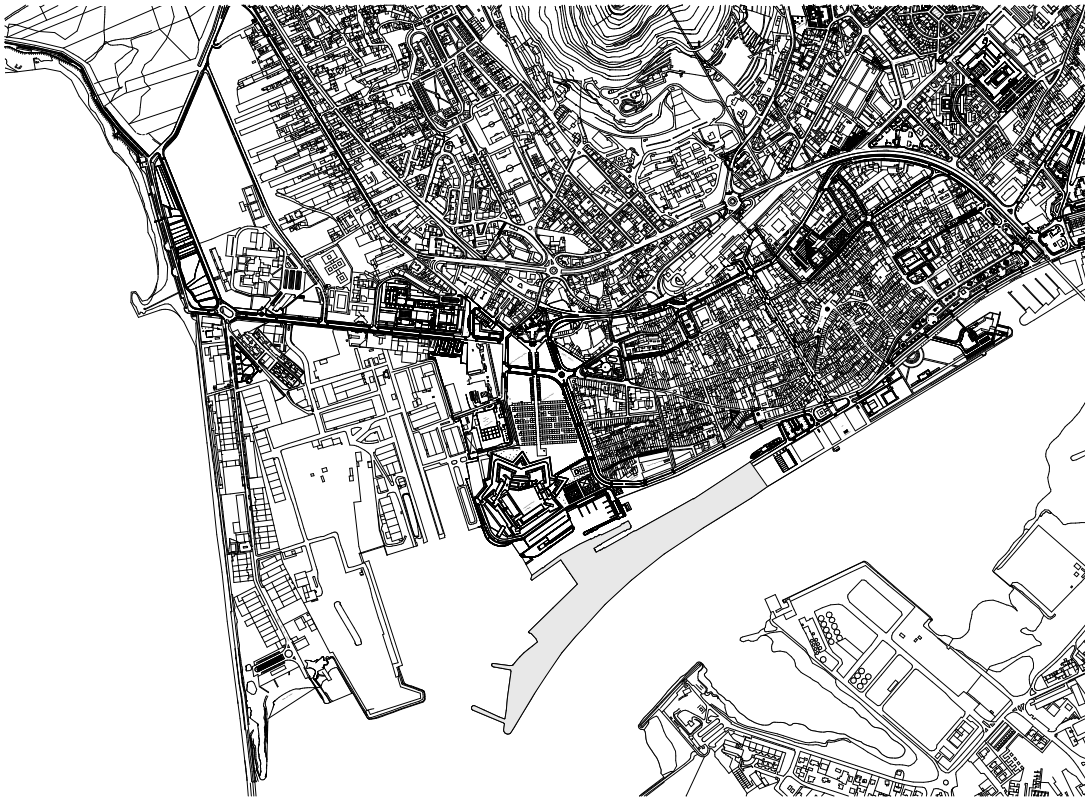


Fig.63. Vista Aérea do Terreno em Estudo.

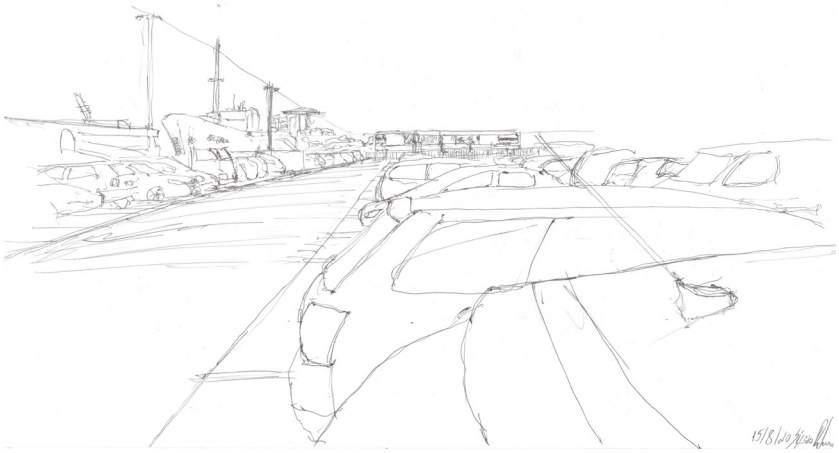


Fig.63. Desenho do Parque de Estacionamento

Fig.64. Desenho do Espaço Verde Proximo do Navio Gil Eanes.

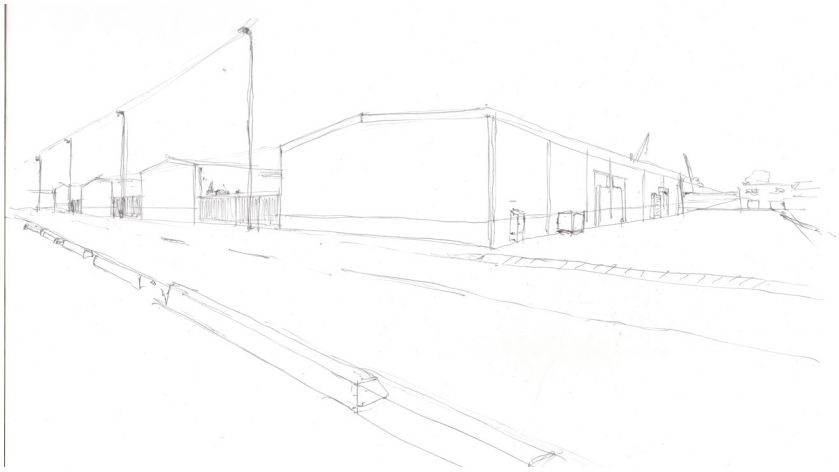


Fig.65. Desenho dos Armazens de Apoio Piscatórico.

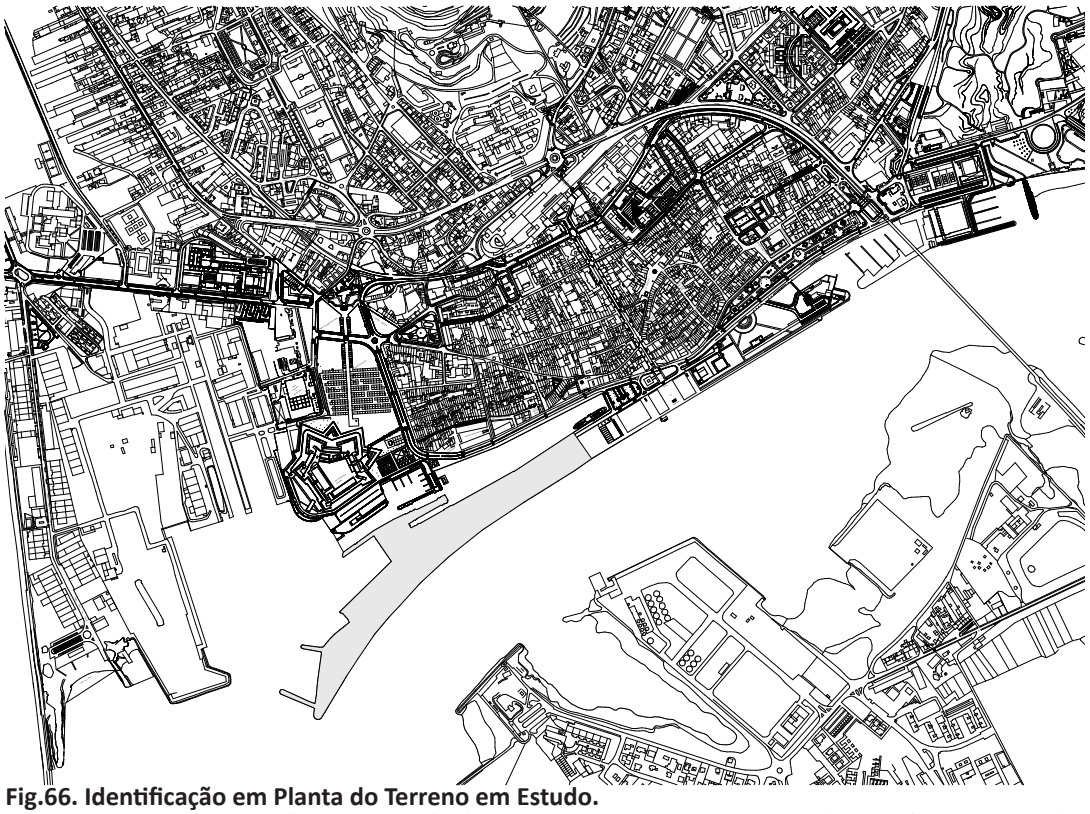


Fig.66. Identificação em Planta do Terreno em Estudo.

Fig.67. Vista Aérea do Terreno em Estudo.

5. Intervenções Pertinentes para a Definição do Projeto

No decorrer desta investigação surge a necessidade de recorrer a propostas de casos de estudo de forma a compreender as circunstâncias presentes na fração em estudo. O estudo de outros casos de reformulações urbanas serve como um contributo de reflexão para o que se pretende fazer. São vários os casos, quer a nível internacional como nacional, em que espaços urbanos são sujeitos a uma intervenção de reconversão.

De modo a restringir o campo de escolhas foram estabelecidos alguns critérios para a escolha dos casos para estudo. O primeiro critério era que fosse uma intervenção idêntica ao pretendido num espaço urbano reformulado. Por outro lado, os projetos em questão teriam que ter sido responsáveis por um grande desenvolvimento para a cidade e que com a sua renovação melhorassem significativamente a qualidade dos utilizadores.

Optou-se por selecionar apenas um caso no território Português, a Frente Ribeirinha de Lisboa uma vez que possuí caraterísticas em comum com a Frente Ribeirinha de Viana do Castelo. Em relação aos casos de estudo estrangeiros optou-se por estudar, o Miradouro em Rennes, o Harbor Bath, o StreetMEKKA, o Skatepark de Lemvig, o Museu Monumento à amizade e suas metáforas.

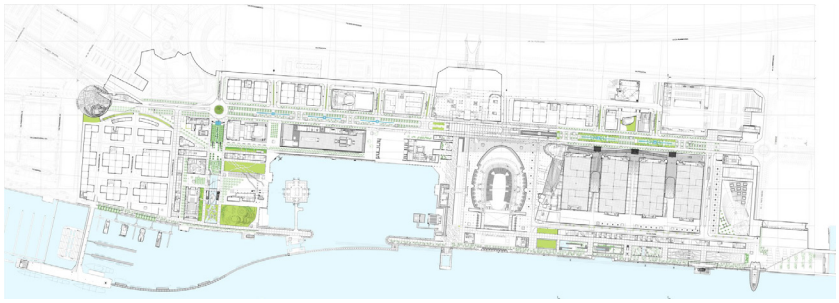


Fig.68. Planta da Expo'98.

Fig.69. Vista Aérea.

5.1 Análise da Frente Ribeirinha de Lisboa – Expo'98

A ideia para esta exposição mundial, o seu tema, surgiu das comemorações sobre o quinto centenário das viagens dos navegadores portugueses do século XV e XVI. O espaço de requalificação abrangia cerca de 320 hectares de território, dos quais 60 hectares foram destinados à realização da exposição, uma parte da qual consistiu de " (…) uma longa língua de cinco quilómetros de extensão à beira-rio" . O evento centrou-se no tema "Os Oceanos: um património para o futuro" e o local escolhido para a intervenção localizou-se na zona oriental de Lisboa, com uma vista privilegiada sobre o rio Tejo. Na altura, este espaço de intervenção encontrava-se bastante degradado, o que tornava clara uma necessidade urgente de renovação urbana.

A zona oriental de Lisboa, sempre foi conhecida pela sua vertente problemática. Era um local pobre e danificado, onde se instalavam as indústrias poluentes, como a refinaria petroquímica, os matadouros, os depósitos de lixo da capital, os aterros sanitários, sucatas e ferro-velho, edifícios fabris abandonados, armazéns, entre outros usos tipicamente ligados à indústria transformadora. As habitações que se encontravam no local eram muito antigas, degradadas e sem condições, acabando por formar os conhecidos, bairros de lata. Os acessos a estes bairros, em comparação com as outras zonas da cidade, eram insuficientes para a circulação da população que lá habitava, o que contribuía para um maior isolamento da zona oriental. O crescimento desta área devia-se, maioritariamente, ao desenvolvimento industrial. Havia uma despreocupação na construção de edifícios e na articulação destes com a envolvente urbana, o que levou a um aglomerar de problemas urbanos, tratando-se de um território fechado e vedado, originando uma área urbana de costas voltadas para o rio.

Os planos urbanos desenvolvidos no início dos anos 90, incorporavam já esta zona oriental, devido à necessidade de intervenção e equilíbrio entre esta zona e a zona central e ocidental. Para a realização destes planos, foram disponibilizados, quer os terrenos municipais, quer os privados. Um dos critérios que esteve na base da aplicação dos planos foi a necessidade de preservar o edificado de valor histórico e cultural, reconhecido como uma das portas para a cidade de Lisboa.

Fig.70. Vista Aérea, Construção da Expo'98.

Fig.71. Vista Aérea, Construção da Expo'98.

A resposta urbanística para as debilidades desta zona estruturou-se num estudo, conhecido como "Plano de Estrutura da Zona Oriental". Numa das propostas apresentadas, considerava-se de extrema importância, a ligação entre a cidade e o rio, a partir da Doca dos Olivais. Esta doca tinha sido construída nos anos 40 para servir de amaragem de hidroaviões que se encontrava-se desajustada do carácter urbano e expansionista da cidade e como tal, precisava de uma restruturação. A ideia para a sua reformulação passava por uma revitalização com base num desassoreamento, transformando-a numa marina de recreio. O espaço envolvente seria destinado para diversos equipamentos de recreio e desportivos.

A cidade de Lisboa apresentou em 1991, um Plano Diretor Preliminar para o mesmo local, na qual inclui como um dos objetivos a reconversão da zona industrial e portuária para serviços de apoio às indústrias, que deveriam estar concordantes com a logística da cidade de Lisboa e com a área metropolitana. A Expo'98 entra aqui em concordância com a modernização desta área e das suas infra-estruturas, fornecendo assim melhores acessibilidades, melhores equipamentos coletivos e a regeneração das áreas públicas que se encontram em contacto com a frente de água.

Ao mesmo tempo que se elaboravam estes planos para a cidade, entregava-se a candidatura para o BIE (Bureau International des Expositions) com três hipóteses: Alcântara – Belém; Margem Sul; e Zona Oriental de Lisboa.

Das três hipóteses, o Governo optou pela zona oriental de Lisboa, aquela que o parecer do Grupo de Trabalho indicava como a mais adequada. Os argumentos técnicos que sustentaram esse parecer resultaram da ponderação das vantagens e desvantagens de cada local relativamente a vários critérios: implicações ambientais, disponibilidade de terrenos, condições técnicas, jurídicas e práticas da sua libertação, utilização atempada para as obras e funcionalidade do local para acolher a exposição. Em Fevereiro de 1991 foi escolhido o espaço para implantação da exposição. A zona ocidental de Lisboa é eleita, não só pela desqualificação urbana referida anteriormente, mas também por ser um terreno com várias ligações aos meios de transporte, como às auto-estradas, ao aeroporto e às linhas de caminho-de-ferro.

Fig.72. Vista para a Doca dos Olivais.

5.1.1. Plano Urbano da Zona de Intervenção da Expo'98

A primeira elaboração do plano urbano da zona de intervenção da Expo'98 foi coordenado pelo arquiteto Vassalo Rosa. Esta proposta foi elaborada com base nas alterações sociais, nas novas tipologias familiares, consciente dos novos sistemas de circulação, nomeadamente o transporte e o aumento do tráfego, bem como, as questões ambientais. As referidas questões ambientais eram essenciais devido à excessiva poluição existente naquela área desde as antigas indústrias. O objetivo deste plano cingia-se na criação de uma estrutura urbana singular, central e multifuncional de forma a corresponder às medidas efetivas de requalificação urbana e ambiental. O plano foi desenhado de uma perspetiva projetual, ou seja, era facilmente reconhecido o espaço público do espaço edificado, e não como um documento de gestão urbana. O espaço público foi considerado pelo arquiteto o elemento estruturante desta reconversão urbanística.

A proposta apresentava uma malha ortogonal regular, transformando-se conforme a orientação do terreno. Apresentava grandes eixos paralelos ao rio, pontuados com cruzamentos de vias transversais. Desta forma, fazia-se a integração no tecido urbano envolvente, juntamente com a articulação das acessibilidades e da rede metropolitana. Esta estrutura devia conviver com a constituição de uma estrutura verde contínua de forma a valorizar sempre o sistema de vistas ribeirinho. Os principais fatores que constavam no Regulamento do Plano Urbano da zona de Intervenção da Expo'98 eram :

-Uma plataforma panorâmica – na frente do caminho-de-ferro, sobrelevado à sua altura e articulada com a via principal (Avenida de D. João II);

-A Alameda central dos Oceanos, com um grande eixo longitudinal e articulado com as alamedas transversais de modo a permitir a progressão da recuperação urbanística;

-A Alameda diagonal (Avenida de Fernando Pessoa) articulada com a torre da refinaria e o miradouro do Cabeço das Rolas, enfatizando a sua presença urbana com elementos singulares;

-O Passeio ribeirinho e doca articulada com a área do recinto da Exposição Mundial e a frente do rio Tejo;

-O Parque Tejo, ligado às frentes do rio Trancão e rio Tejo, permitindo a continuidade para a zona norte.

A área de intervenção dispõe, como pré-existência, de uma linha de comboio que atravessa longitudinalmente toda a área em análise. Visto que o objetivo era fazer desvanecer o máximo possível a fronteira da zona de intervenção com a cidade, este meio de transporte é vigorosamente tido em consideração. O comboio que ali passava criou vários elos importantes da cidade, sendo as principais vias de articulação, a Avenida de Berlim e a Avenida de Pádua, que atravessam perpendicularmente a linha ferroviária. A Avenida de Berlim tem uma enorme importância por fazer ligação com o Aeroporto e com a Avenida Marechal Craveiro Lopes (Segunda Circular), criando assim um fluente e fácil acesso à zona de intervenção.

Fig.73. Vista Aérea da Expo'98.

Fig.74. Antiga Doca da Dizima, Viana do Castelo.

5.1.2. Relação da Expo'98 com o Terreno em Estudo

Após uma exposição dos fatores que levaram a implantação da Expo'98 em Lisboa, pretende-se nesta secção fazer uma comparação entre a fração em estudo da frente ribeirinha de Viana do Castelo com a renovação adotada na Expo'98. Assim, objetiva-se não só absorver as características que se apresentam comuns aos dois espaços, como também perceber os métodos que foram utilizados.

Antes de ter sido feita a reabilitação da zona ocidental de Lisboa, esta apresentava várias semelhanças com a atual fração em estudo, nomeadamente, os espaços vazios e degradados. Aliado a isto, ambos os territórios apresentam um elemento comum que os caracteriza, as antigas docas. No caso da cidade de Lisboa, foi importante a preservação e a requalificação da Doca dos Olivais para que o seu caráter histórico se mantivesse. Igualmente, em Viana do Castelo, será importante manter e preservar a antiga Doca da Dizima para conservar o seu valor histórico, assim como, enaltecer os feitos realizados pelos nossos antepassados.

Posto isto, importa realçar algumas das características que estiveram na base desta reabilitação, tais como, a estratégia utilizada para integrar a antiga malha da cidade com o novo espaço reabilitado. Decidiu-se, portanto, priorizar uma linguagem de quarteirões regulares, determinados por largas avenidas paralelas ao rio. Estas avenidas são intercaladas por ruas perpendiculares ao rio, atravessando a linha ferroviária (maior obstáculo físico da Zona de Intervenção) através de vias superficiais ou subterrâneas.

Viana do Castelo, desde a sua fundação, sempre foi de extrema importância para os monarcas. Esta atenção fez com que o desenho da malha urbana se desenvolvesse de forma regular e consciente. A definição desta malha urbana foi crescendo paralelamente ao rio, apresentado algumas semelhanças com as intervenções pretendidas para a Expo'98. Será de especial apreço que a reabilitação nesta fração da Frente Ribeirinha de Viana do Castelo mantenha a mesma lógica de integração, assim como, foi executado com sucesso na Zona Ocidental de Lisboa.

Toda esta exposição teve como pano de fundo a importância da relação da cidade com o oceano. Isto fez com que toda a imagem do recinto tivesse uma forte presença da água, não só devido à proximidade e fronteira com o Tejo, mas também porque toda a área apresentava elementos relacionados com o meio aquático. O tema proveniente desta reabilitação era "Os Oceanos, um Património para o futuro".

A vocação marítima de Viana do Castelo, desde a sua fundação, sempre teve especial importância no desenvolvimento e crescimento da cidade. Assim, verifica-se que, ambas as cidades se encontram intrinsecamente ligadas ao mar e à potencialidade trazida pelas suas frentes de água. Tal como, o mar e os oceanos integraram o tema da exposição, será interessante e pertinente adotá-lo em Viana do Castelo, já que todo o crescimento e desenvolvimento da cidade se deveu à exploração das atividades marítimas.

Para além da informação exposta, importa realçar um dos edifícios que mais se destacou no seio da Expo'98 e que assume, até aos dias de hoje, um papel de extrema importância no local. O Pavilhão de Portugal, projetado pelo Arquiteto Álvaro Siza Vieira, detém uma extrema importância perante a frente ribeirinha de Lisboa, pelo que, considero bastante pertinente a análise e estudo do mesmo.

Fig.75. Pavilhão de Portugal.

Fig.76. Pavilhão de Portugal.

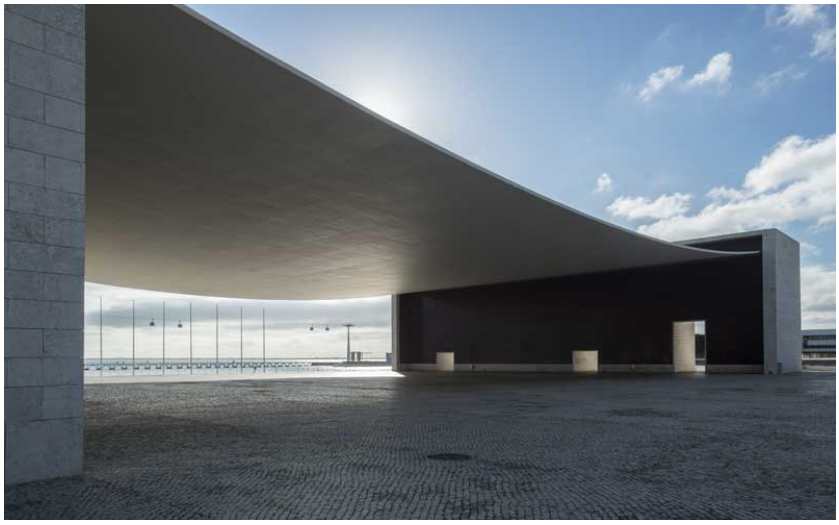


Fig.77. Pavilhão de Portugal.

5.1.3. Pavilhão de Portugal

Em Janeiro de 1998, foi concluído o Pavilhão de Portugal, localizado a Noroeste da Doca dos Olivais e é desde a sua construção uma referência emblemática da Expo'98. O tema da Expo, "Os Oceanos: Uma Herança para o Futuro", comemorou o património das descobertas portuguesas e exigiu do arquiteto uma interação sensível entre o pavilhão e o rio Tejo. O edifício foi projetado por Álvaro Siza Vieira e tratou-se de uma construção organizada segundo o eixo Norte-Sul, composta por dois corpos: um deles é destinado ao corpo do edificado, de planta retangular, com um piso-1 e dois pisos acima do solo, que se desenvolve em redor de um pátio interior, o segundo trata-se de uma ampla praça coberta, que faz um enquadramento com a Doca dos Olivais. Este enquadramento é feito por dois volumes monumentais que suportam uma cobertura curva com cerca de 65 metros de comprimento, 50 metros de largura e apenas 20 centímetros de espessura, atingindo uma altura máxima de 13 metros e uma altura mínima de 10 metros, posicionada paralelamente ao rio Tejo. Sem interferir com a disposição da Doca, este edifício valoriza a antiga estrutura do local e dilui a malha urbana com o espaço vazio.

Atentas as semelhanças que a frente ribeirinha de Viana do Castelo apresenta em relação à frente ribeirinha de Lisboa, poderá este conceito ser utilizado de forma a valorizar a antiga doca da Dizima, que ao longo dos tempos se tornou um dos principais impulsionadores da evolução urbana Vianense. Como o espaço de intervenção Vianense é banhado, tanto a noroeste, como a sudoeste pelo rio Lima, poderá este conceito de enquadramento da envolvente funcionar num duplo sentido, isto é, poderá não só valorizar a Doca e a cidade como também, enquadrar toda a extensão do rio Lima.

Referir ainda que, esta praça tem um traçado magistral, com uma inovadora tecnologia de construção. A leveza que a cobertura oferece ao edifício é contrabalançada pelos expressivos contrafortes que a suportam. Este equilíbrio arquitetónico não está só presente na forma como a praça é desenhada, como também está presente no amplo espaço vazio equilibrado pelo espaço edificado. Atualmente, o edifício está entregue à Universidade de Lisboa e funciona como um dos principais pólos culturais de Lisboa.

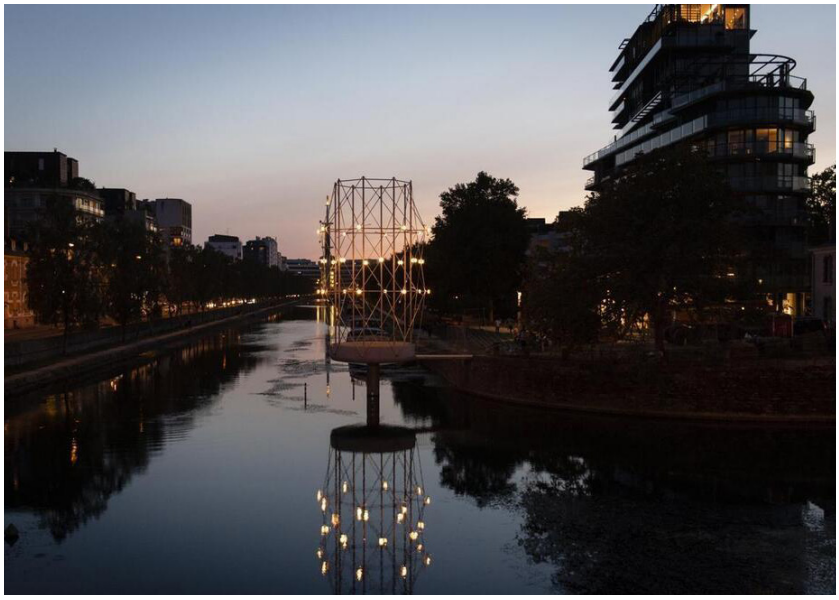


Fig.78. Miradouro de Rennes.

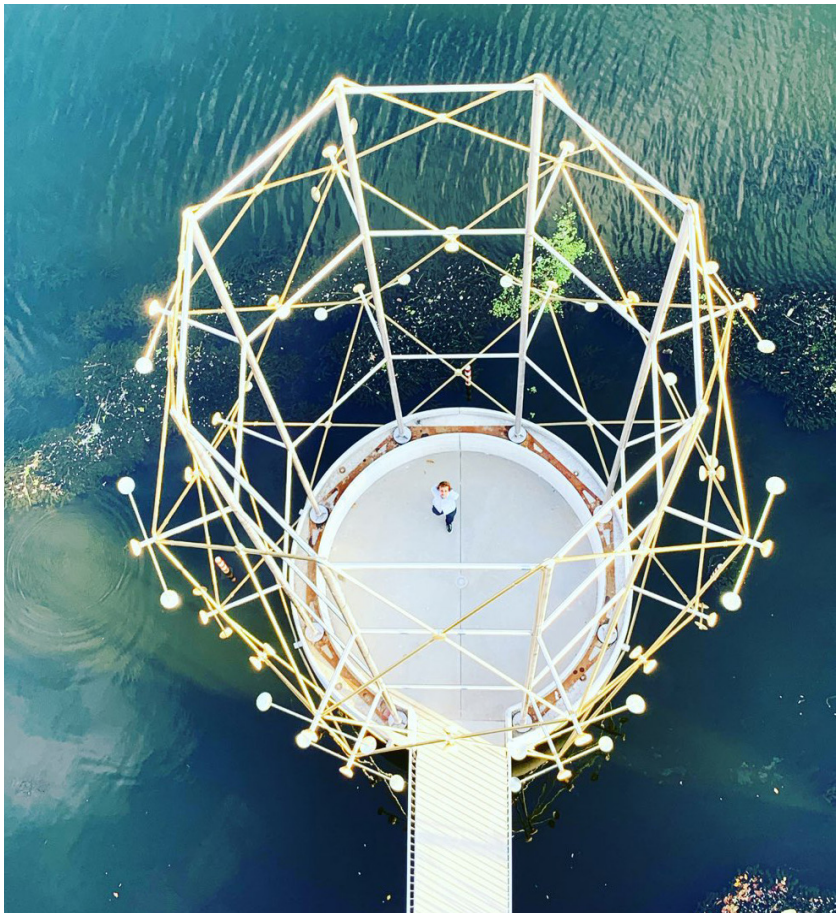


Fig.79. Miradouro de Rennes.

5.2 Análise de Exemplos Internacionais

5.2.1 O Miradouro em Rennes

Em 2016, Rennes acolheu a exposição "Rêveries Urbaines", na qual os irmãos Brouroullec, conhecidos pelos seus trabalhos inovadores na área do design de produto, apresentaram as suas propostas para a intervenção no espaço público em Rennes. Após esta exposição, os dois designers foram convidados a participar num projeto de reformulação urbana, de forma a ajudar a qualificação da cidade. Este projeto tem como objetivo a criação de um novo tipo de espaço público, simbolizando a ligação entre o rio e a cidade. Para esse efeito, Ronan e Erwan procuraram conciliar a força do gesto arquitetónico e a integração da obra na paisagem urbana, traduzindo-se numa instalação sobre o rio Vilaine.

O objetivo da instalação é contribuir para a redefinição do espaço da cidade. O seu lugar de criação é, portanto, o espaço público junto à água, de forma a atender dois objetivos. Um deles seria colocar o sentido estético ao alcance de todos e o outro passava por reconectar a cidade com o rio, algo que já era desejado pelos habitantes de Rennes.

Inicialmente, a intervenção dos irmãos Bouroulec assumia a forma de três quiosques, três utopias urbanas acessíveis através de uma ligação sobre o rio Vilaine. No entanto, por razões técnicas e orçamentais, os três quiosques foram transformados num único miradouro, que flutua junto aos cais de Saint-Cyr e La Prévalaye.

No início de Janeiro de 2020, este miradouro começou a ser construído e em Setembro deste mesmo ano, apresenta já a sua estrutura completa, tendo também sido iniciados os primeiros testes luminosos. Esta construção consiste numa plataforma circular em betão armado, apoiada no rio por um único pilar central, servindo de base a uma estrutura metálica com 11m de altura, que remete para uma estética futurista. Uma pequena ponte faz a ligação desta plataforma à margem. Na armação metálica é utilizada iluminação, fornecida por cata-ventos, que enfatizam o carácter romântico da obra.

A forma como este projeto relaciona a cidade com o rio é particularmente interessante pois, de uma forma pouco usual, é criado um miradouro, não só para descobrir novas potencialidades do rio mas também outras perspetivas sobre a cidade. Ainda de acrescentar, este projeto usufrui do vento para dar algum dinamismo e movimento à estrutura. Sendo Viana do Castelo uma cidade muito ventosa, em todo o seu território citadino, esta proposta dos irmãos Bouroullec apoia a vontade da utilização desta característica natural.

Fig.80. Vista Aérea Harbor Bath.

Fig.81. Fotografia Harbor Bath.

Fig.82. Fotografia Harbor Bath.

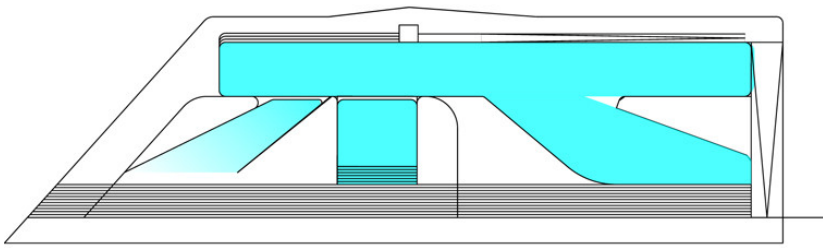


Fig.83. Planta Harbor Bath.

5.2.2 Harbor Bath

Um dos primeiros projetos do arquiteto Bjarke Ingels (atual diretor e fundador do atelier BIG) em associação com Julien De Smedt (atual fundador e diretor do atelier JDS Architects) foi uma piscina pública em Copenhaga, que veio dar um novo dinamismo à cidade de Harbor. A construção desta piscina pública, fundada entre 2002/2003, nasce da necessidade de reformular a cidade industrializada através de um renovado centro cultural e social. Após várias demolições ligadas ao sector industrial, que criaram vários vazios urbanos, a população deparou-se com um novo projeto, que veio criar um novo espaço de lazer para a população.

O projeto destas piscinas portuárias suscitou-me bastante interesse devido ao dinamismo e ligação social que foram criadas na cidade de Harbor, pelo que, fui levado a querer estudar e perceber como estas foram projetadas, dado o terreno de estudo ser também uma frente ribeirinha.

Devido às antigas fábricas que se encontravam nas periferias do local, a água era extremamente poluída, o que impedia os cidadãos de se banhar. No entanto, após as demolições destas fábricas, a qualidade da água melhorou substancialmente, o que possibilitou o usufruto da mesma. Este projeto não só veio renovar o espaço em que se insere como também veio dar uma confiança extra aos banhistas, visto que, no início da época balnear a qualidade da água é sempre testada. Dadas as condicionantes referidas anteriormente e sendo um país com temperaturas mais frias comparativamente a Portugal, a população demonstrou-se recetiva a este projeto, reconhecendo que este género de equipamento seria uma opção viável, até para uma cidade como Viana do Castelo.

Este projeto apresenta diversas piscinas com finalidades diferentes: duas delas, com baixa profundidade, são específicas para crianças e para pessoas com mobilidade reduzida, e as outras destinam-se a natação livre. É ainda possível usufruir de uma torra de saltos, que se apresenta como uma das partes mais imponentes do projeto, correspondendo a um volume com cerca de 5 metros de altura, inspirado na proa dos navios. Esta imponência também está presente no abrigo para o nadador salvador, que visualmente se assemelha a um farol.

Os arquitetos atenderam às prorrogativas atuais de sustentabilidade ambiental, construindo este projeto sobre plataformas flutuantes de forma a não destruírem a paisagem existente. Outra atitude sustentável verificou-se na utilização de madeira da região como principal material na sua construção.

A atividade destas piscinas não fica só resumida ao verão, sendo também apreciada durante o inverno. Dada a forte adesão da população a este projeto e os bons resultados obtidos a nível cultural e social, fez com que fossem construídas e instaladas outras piscinas portuárias, como a de Fisketorvet e o centro aquático de Kalvebod Bølge.

Fig.84. Fotografia Game Streetmekka.

Fig.85. Fotografia Game Streetmekka, Antes e Depois.

Fig.86. Fotografia Game Streetmekka, Antes e Depois.

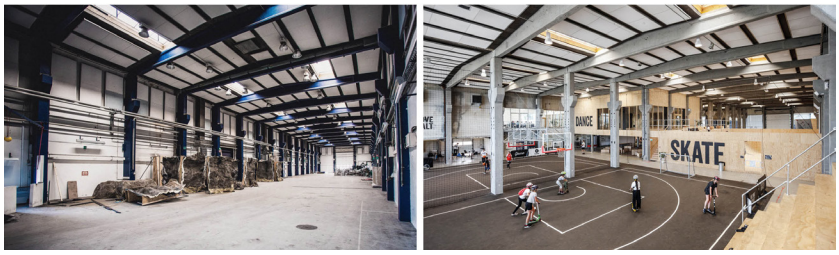


Fig.87. Fotografia Game Streetmekka, Antes e Depois.

5.2.3 Game Streetmekka

O Game Streetmekka é um projeto construído em 2018, localizado na Dinamarca, mais especificamente, na cidade de Viborg, que consistiu na reabilitação de uma antiga fábrica abandonada, convertida num novo e qualificado espaço desportivo. Esta edificação foi construída, por volta dos anos 60/70 e enquadra-se na prática corrente da altura de construir em massa unidades fabris nas periferias da cidade, normalmente compostas por elementos pré-fabricados de betão e estruturas de ferro. Tratam-se, sobretudo, de edifícios de baixo valor histórico, cultural e arquitetónico.

O grupo de arquitetos EFFEKT utiliza este sóbrio edifício de forma a desvincular esse programa fabril e industrial, optando por eleger vários equipamentos de desporto como campos de basquetebol, espaços de parkur, skate park, escalada, espaços de dança, espaços destinados a workshops de música, arte, como por exemplo: estúdios de produção musical, ateliers, laboratórios, entre outros. O objetivo funcional do novo Streetmekka é criar uma série de espaços desportivos, culturais e sociais, de forma a atrair maioritariamente a população jovem, fomentando o convívio e hábitos saudáveis. Este edifício relaciona-se de forma direta com o exterior, permitindo também aos utilizadores a prática de desportos ao ar livre.

Para além da mudança programática operada com a reabilitação deste edifício, também a fachada teve uma grande transformação visual. Com o objetivo de garantir a luz natural sem querer perder o ambiente industrial, o policarbonato reciclado foi o material escolhido para a fachada, devido à sua translucidez, durabilidade e robustez. O edifício existente possuía uma fachada de betão pouco convidativa e desgastada, pelo que, a sua reabilitação aplicou-lhe uma nova pele translúcida, contribuindo para melhorar a sua aparência, tornando-a mais leve e acolhedora. Este material translúcido serve ainda como uma espécie de tela gigante para os artistas locais exibirem e projetarem as suas obras de arte, sendo que se diferencia claramente das instalações industriais envolventes. Este foi o primeiro lote industrial a ser transformado, funcionando como um pólo dinamizador para a vida da cidade.

A imagem renovada e a mudança visual que a antiga fábrica sofreu, suscitou de imediato a minha atenção, pelo que, será utilizada como referência de estudo para a pretendida intervenção. Esta mudança exterior está muito marcada devido ao seu revestimento translúcido que cobre maioritariamente o antigo edifício, e que transmite uma imagem mais leve e mais apelativa. Para além desta imagem visual, a edificação apresenta não só, um programa destinado a diversos desportos como também, compatibiliza a cultura de rua daquele país.

Importa também salientar a forma como o programa interior se expande para o exterior, sendo o skate park protejado de maneira a tirar partido dos dois ambientes. Esta ligação entre o interior e o exterior confere ao edificado um conjunto de possibilidades distintas aos utilizadores, usufruindo de cada espaço dependendo das condições atmosféricas. A fração em estudo da Frente Ribeirinha apresenta vários edifícios de carácter industrial, sendo importante reter deste projeto a polivalência e a renovação do espaço industrial para um espaço público de lazer.

Fig.88. Planta Lemvig Skatepark.

Fig.89. Fotografia Lemvig Skatepark.

Fig.90. Fotografia Lemvig Skatepark.

Fig.91. Fotografia Lemvig Skatepark.

5.2.4 Lemvig Skatepark

Projetado pelo mesmo grupo de arquitetos do exemplo anterior, Lemvig Skatepark era um projeto que precisava de uma série de elementos para diferencias as antigas superfícies cinza, preto e enferrujadas do local, estas que seriam consequência da desaceleração da indústria pesqueira local.

O espaço existente localiza-se na frente portuária de Lemvig, com cerca de 2200 m2 de área, este que se encontrava preenchido por uma grande parte de lixo piscatório que degradava e desqualificava quem vivenciava o local. O Lemvig Skatepark foi construído no ano de 2013, e tinha como objetivo servir de espaço multifuncional para reunir diversos utilizadores com diferentes interesses e idades. A iniciativa da transformação do espaço foi promovida por um grupo de cidadãos que pretendiam transformar e reabilitar um lote industrial vazio numa área de lazer e convívio social.

No projeto deste Skatepark a actividade protagonista é o skate. Contudo, inclui também ambientes e equipamentos destinados a outras atividades, tais como, um circuito de musculação, um campo de basquetebol e diversos espaços livres que podem assumir diferentes funções de acordo com as preferências dos cidadãos, quer seja, leitura, realização de piqueniques, entre outros. A área que estava reservada à construção do skate park, afigura-se a um retângulo e toda a sua extensão serve de percurso, não só para os skaters, como para a prática de desportos semelhantes. Dada a identidade territorial que este projeto apresenta com o terreno em estudo e tendo como objetivo a criação de um skate park em Viana do Castelo é importante entender qual foi a estratégia utilizada para a sua criação.

Em Viana do Castelo o skate park existente apresenta uma proporção limitada, que não satisfaz a procura que existe na cidade. Para além disso, este espaço apresenta-se demasiado degradado, pelo que, não só coloca em risco os poucos utilizadores que dele usufruem, como maior parte das vezes, inviabiliza a prática deste desporto. Em alternativa a este espaço, os skaters acabam por utilizar os espaços públicos da cidade para praticar as manobras, utilizando equipamentos que não são destinados para o efeito e que, ao longo dos tempos, têm vindo a degradar-se, cada vez mais. Face à problemática existente, torna-se essencial criar um espaço que possa satisfazer as necessidades e preferências dos seus utilizadores e que, em Viana do Castelo, já assume uma considerável parte da população jovem. Com esta carência de um skatepak na cidade, justifica-se a inserção desta referência para me auxiliar no desenvolvimento da proposta de requalificação da frente ribeirinha.

Em suma, importa entender qual foi o método utilizado para o desenvolvimento deste projeto: numa primeira instância, os arquitetos dividiram o terreno em duas partes, uma destinada à prática de skate e outra destinada a um espaço verde. Na continuidade lógica da criação, desenham um percurso irregular em toda a extensão do terreno, de forma a ser viável a utilização pelos skateboarderes. Este percurso destina-se à prática de patinagem, skate e os restantes espaços verdes, destinam-se a atividades de desporto e lazer.

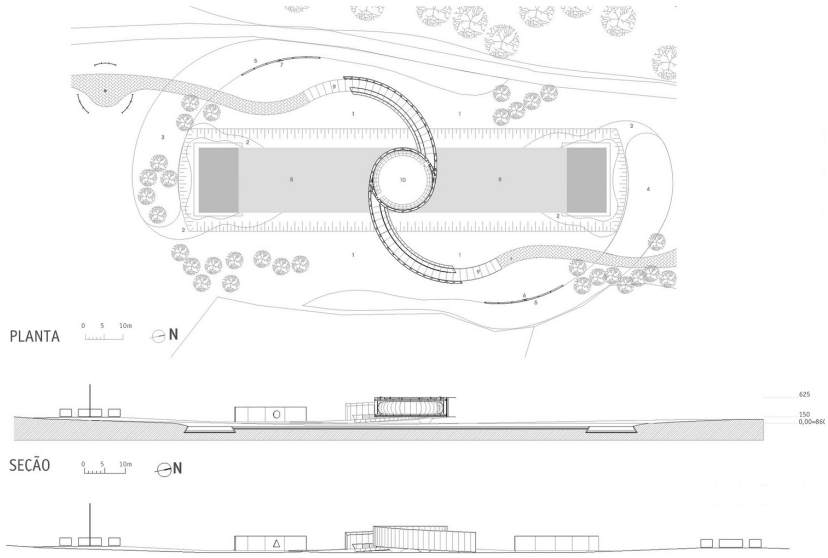


Fig.91. Planta e Perfis do Museu Monumento à Amizade e suas Metáforas.

Fig.92. Fotografia Museu Monumento à Amizade e suas Metáforas.

Fig.93. Fotografia Museu Monumento à Amizade e suas Metáforas.

Fig.94. Fotografia Museu Monumento à Amizade e suas Metáforas.

5.2.5 Museu Monumento à Amizade e Suas Metáforas

O Memorial da imigração Japonesa é um museu localizado num parque ecológico em Belo Horizonte, idealizado por Gustavo Penna para se tornar um símbolo do centenário da imigração japonesa no Brasil. Sobre um espelho de água, este edifício de formas simples assemelha-se a uma hélice, transmitindo a sensação de movimento proveniente das suas duas rampas curvas de entrada, dispostas simetricamente, unindo-se a um núcleo central circular.

O núcleo central é interligado por duas pontes fazendo alusão à união entre os povos. Existem ainda, dois muros que encaminham à entrada do Memorial, exibindo duas simbologias de cor vermelha, uma delas um círculo que referencia a bandeira do Japão e a outra um triângulo, de forma a representar a bandeira de Minas Gerais.

O edifício apresenta um nucelo central circular que é acedido por duas pontes simétricas. Estas pontes de forma curva evocam ao edifício movimento contínuo e interdependência. Para além disto, é utilizado no decorrer destas rampas fechadas um percurso museológico que conta a histórias de abertura, grandeza e amizade entre os países em questão. O interior é um amplo espaço vazio que gera eco de forma a representar o ato de falar e de ser ouvido. A cor vermelha está novamente presente neste projeto no interior, de forma a enaltecer, novamente, as cores das bandeiras. Sendo um espaço fechado e com uma cor forte, os visitantes que ali passam sentem uma mudança de sentidos, podendo utilizar as pequenas e circulares almofadas para momentos de reflexão e de culto.

A escolha deste memorial para me auxiliar na prática do projeto para a fração da Frente Ribeirinha de Viana do Castelo, não só vem da marcante ligação que este edifício tem com a envolvente próxima como também pelo seu formato volumétrico. A forma deste edificado sobre um extenso espelho de água relembra-me a vontade de trazer para terra os históricos feitos marítimos Vianenses. Para além disso, a colocação desta volumetria elevada sobre a água, transmite uma sensação de leveza e tranquilidade. Todos estes detalhes e peculiaridades que este projeto expõe despertaram-me um claro interesse de as utilizar na minha prática projetual.

Proposta de Intervenção

SOLO RURAL
ESPAÇOS AGRÍCOLAS
ESPAÇOS FLORESTAIS
- ZONAS FLORESTAIS DE PRODUÇÃO
- ZONAS FLORESTAIS DE PROTECÇÃO
- ZONAS FLORESTAIS DE CONSERVAÇÃO/ COMPARTIMENTAÇÃO
- ZONAS FLORESTAIS DO DOMÍNIO SILVO-PASTORIL

ESPAÇOS NATURAIS
- ROCHEDOS EMERSOS DO MAR
- PRAIAS
- INSUAS
- SAPAIS
- LEITOS DE CURSOS DE ÁGUA
- LAGOAS
- ZONAS DE MATA RIBEIRINHA
- GALERIAS RÍPICOLAS
- ZONAS DE VEGETAÇÃO RASTEIRA E ARBUSTIVA
- ZONAS DE MATA DE PROTECÇÃO LITORAL

ESPAÇOS PÚBLICOS DE RECREIO E LAZER EM SOLO RURAL

SOLO URBANO
SOLO URBANIZADO
- ZONAS DE EDIFÍCIOS MULTIFAMILIARES
- ZONAS DE EDIFÍCIOS UNI OU BIFAMILIARES
- ZONAS DE ENQUADRAMENTO PAISAGÍSTICO
- ZONAS INDUSTRIAIS EXISTENTES
- ZONAS DE EQUIPAMENTOS EXISTENTES
- ZONAS DE EMPREENDIMENTOS TURÍSTICOS EXISTENTES
- ZONAS URBANAS DE APLICAÇÃO DE PP

SOLO DE URBANIZAÇÃO PROGRAMADA
- ZONAS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS
- ZONAS DE EQUIPAMENTOS PROPOSTOS
- ZONAS DE EMPREENDIMENTOS TURÍSTICOS PROPOSTOS

ESPAÇOS PÚBLICOS DE RECREIO E LAZER EM SOLO URBANO

ÁREAS DE PROTECÇÃO E COM RISCO
ÁREAS DE PROTECÇÃO À PAISAGEM E À FLORESTA
- ÁREAS DE ELEVADO VALOR PAISAGÍSTICO

ÁREAS DE PROTECÇÃO AO PATRIMÓNIO CONSTRUÍDO E ARQUEOLÓGICO
- IMÓVEIS CLASSIFICADOS OU EM VIAS DE CLASSIFICAÇÃO
- PATRIMÓNIO CULTURAL CONSTRUÍDO
- ZONAS DE PROTECÇÃO

ÁREAS COM RISCO
- ÁREAS COM RISCO DE EROSÃO
- ÁREAS AMEAÇADAS PELAS CHEIAS

REDES DE INFRAESTRUTURAS VIÁRIAS
ZONAS DOS ITINERÁRIOS DO PRN

REDE VIÁRIA DO PDM
- REDE PRIMÁRIA NÍVEL 1 EXISTENTE
- REDE PRIMÁRIA NÍVEL 1 PROPOSTA
- REDE PRIMÁRIA NÍVEL 2 EXISTENTE
- REDE PRIMÁRIA NÍVEL 2 PROPOSTA
- REDE SECUNDÁRIA NÍVEL 1 EXISTENTE
- REDE SECUNDÁRIA NÍVEL 1 PROPOSTA
- REDE SECUNDÁRIA NÍVEL 2 EXISTENTE
- REDE SECUNDÁRIA NÍVEL 2 PROPOSTA
- REDE TERCIÁRIA EXISTENTE
- REDE TERCIÁRIA PROPOSTA

REDE FERROVIÁRIA
- REDE FERROVIÁRIA EXISTENTE
- REDE FERROVIÁRIA PROPOSTA

ESPAÇOS CANAIS
- ESPAÇOS CANAIS
- VI.1 e VI.2 ESPAÇOS CANAIS ALTERNATIVOS
- ZIP - ZONAS DE INTERVENÇÃO PRIORITÁRIA

PLANEAMENTO E GESTÃO
UOPG COM INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL EFICAZES
- LIMITE DE ÁREA DE APLICAÇÃO DE POOC CAMINHA – ESPINHO
- LIMITE DE ÁREA DE APLICAÇÃO DE PUC
- LIMITE DE ÁREA DE APLICAÇÃO DE PP

UOPG PROPOSTAS
- LIMITE DE ÁREA DE UP
- LIMITE DE ÁREA DE UE
- LIMITE DE ÁREA DE UOPG

PLANO DE URBANIZAÇÃO DA CIDADE DE VIANA DO CASTELO

PLANTA DE ZONAMENTO

ESCALA 1/10000

0m 500m 1000m

ARTOP – Aero – Topográfica, Lda
Cobertura Fotográfico – Agosto 1996

COORDENADAS RECTANGULARES
Equidistância das Curvas de Nível : 5m
HAYFORD–GAUSS DATUM 1973
MARÉGRAFO DE CASCAIS

40.1.1	40.1.2	40.2.1
40.1.3	40.1.4	40.2.3
40.1.2		40.4.1

JUNHO 2008

CÂMARA MUNICIPAL DE VIANA DO CASTELO

6.1. Abordagem aos Planos Existentes

Previamente, antes de iniciar o processo criativo foi importante assimilar as dinâmicas da cidade e entender o seu planeamento e gestão. O Plano de Urbanização da Cidade de Viana do Castelo [102] foi a peça fundamental para entender não só estas dinâmicas da cidade como também o posicionamento dos diferentes equipamentos no território. De forma a iniciar este processo, foi importante identificar e localizar as principais zonas urbanas, zonas industriais, espaços verdes e ainda, espaços de uso público, como por exemplo, igrejas, escolas, hospitais, museus, entre outros. No entanto, o plano tem um excesso de informação pertinente para o estudo em questão e, portanto, foi necessário a simplificação e clarificação do mesmo. Este procedimento passou por desenhar manchas uniformes sobrepostas ao plano, de forma a esclarecer e identificar o pretendido, sendo ainda de referir que este plano coloca a zona de intervenção em estudo nos "Espaços Públicos de Recreio e Lazer em Solo Urbano". Após explorar as dinâmicas que os espaços verdes ocupavam na cidade, involuntariamente, começou a surgir a necessidade de os prolongar para a fração da frente ribeirinha em estudo. Este entendimento surge de uma ideia de continuidade, que advém do Parque da Cidade, percorrendo toda a frente ribeirinha de Viana do Castelo até ao espaço em estudo.

Perante o entendimento deste Plano de Urbanização foi também necessário interpretar e perceber o que se encontrava proposto para o local - o Programa Pólis. Como anteriormente referido, o Programa Pólis formulou uma proposta para a área de intervenção em estudo, onde se encontra integrado o Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha e Campo da Sr.ª da Agonia. Este plano propõe para o terreno em estudo um amplo espaço verde, um terminal marítimo e respetivos edifícios de apoio à marina, a criação de mais 2 "armazéns de aprestos de apoio à zona" (armazéns de apoio à atividade pesqueira do local), edifícios de comércio, serviços, restauração e bebidas, e ainda a colocação de um volume destinado ao Clube de Vela de Viana. Desta proposta, encontra-se realizado o Clube de Vela de Viana do Castelo, os dois armazéns de apoio à atividade pesqueira e ainda, um pequeno jardim que faz a ligação entre o terreno em estudo com a restante cidade.

102 Aprovado pela Resolução de Conselhos de Ministros nº 1059/91, publicado no Diário da República nº239, Série I-B de 17 de outubro, alterado e republicado pelo Aviso 20245/2008 publicado no Diário da República nº136 serie II, de 16 de Julho.

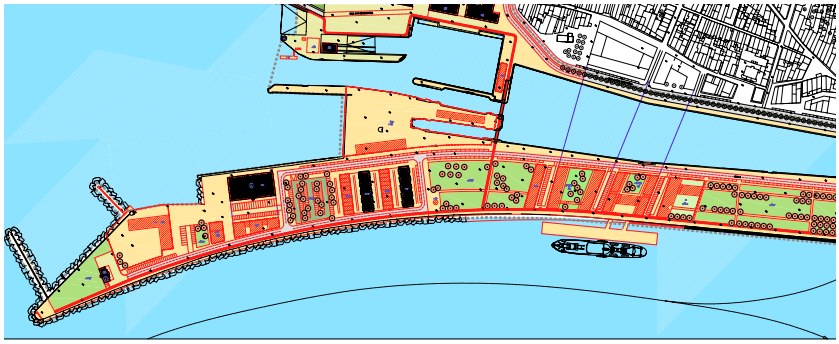


Fig.95. Programa Polis na Zona de Intervenção.

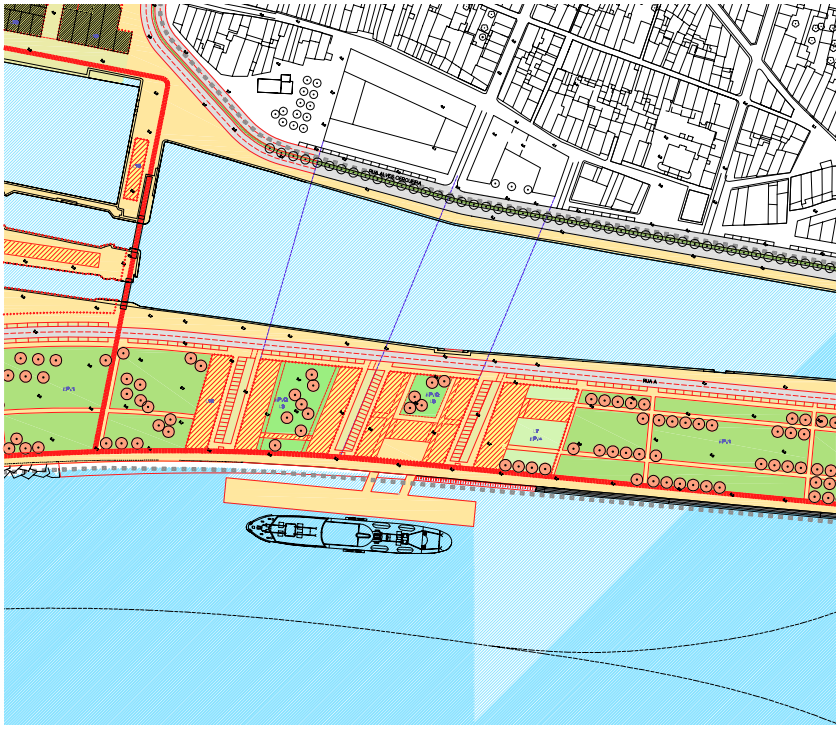


Fig.96. Proposta do Terminal Marítimo e Edifícios de Apoio à Marina.

Dada a realidade do local em questão, a criação de um terminal marítimo em Viana do Castelo demonstra-se como um projeto demasiado ambicioso para a escala da cidade em que se insere. Além disso, os constantes assoreamentos e a baixa profundidade do rio Lima têm incapacitado, ao longo dos anos, a passagem e o ancoramento de navios de elevada envergadura. Além destas problemáticas, o Plano propõe ainda para o terminal marítimo e os edifícios de apoio à marina, um piso enterrado destinado ao estacionamento de viaturas. No entanto, considero não ser viável a construção deste piso, dado que podemos aqui comparar a situação ocorrida na construção do Centro Cultural de Viana do Castelo. Acontece que, quando se começaram a fazer as perfurações para a construção do Centro Cultural, os trabalhadores derraparam-se com um nível freático muito elevado, o que originou um exponencial crescimento do custo da obra. Estando previsto a construção do piso -1 no conjunto de edifícios acima referenciados e sendo o solo aterrado equivalente ao do Centro Cultural, prevê-se as mesmas dificuldades construtivas.

Desde a formulação deste plano ainda não se demonstraram progressos para a construção do terminal marítimo devido à falta de investimento público e privado. No entanto, de acordo com o plano, foi construído o Clube de Vela, dois armazéns de apoio piscatório, tendo-se procedido à reabilitação dos dois armazéns existentes e à criação do início do espaço verde. Estas edificações, aliadas às existentes, encontram-se ao longo do terreno muito dispersas umas das outras, sem qualquer coerência estrutural dentro do terreno, bem como com a restante envolvente. A conceção deste plano de pormenor devia seguir uma lógica de construção. Assim, primeiramente, deveriam ter iniciado o amplo espaço verde, em seguimento do mesmo, dever-se-ia ter começado a construção do terminal e consequentemente, os edifícios de apoio piscatório.

Após o reconhecimento desta informação, a proposta de intervenção teria de conseguir responder a estas problemáticas. Um dos pontos que foi tido em consideração, desde o início da prática projetual, foi a definição de volumes parcialmente autónomos, ou seja, a criação de edifícios que poderão ser executados em duas fases ou individualmente. O objetivo deste conceito é que o investimento não precise de ser injetado de uma só vez, podendo ser feito por etapas. Para além disto, foi importante que os volumes não apresentassem um piso-1 e que entrem de acordo com o espaço envolvente em questão.

Fig.97. Esboço sobre o Plano de Urbanização de Viana do Castelo.

Fig.98. Estudo dos Espaços Verdes sobre o Plano de Urbanização de Viana do Castelo.

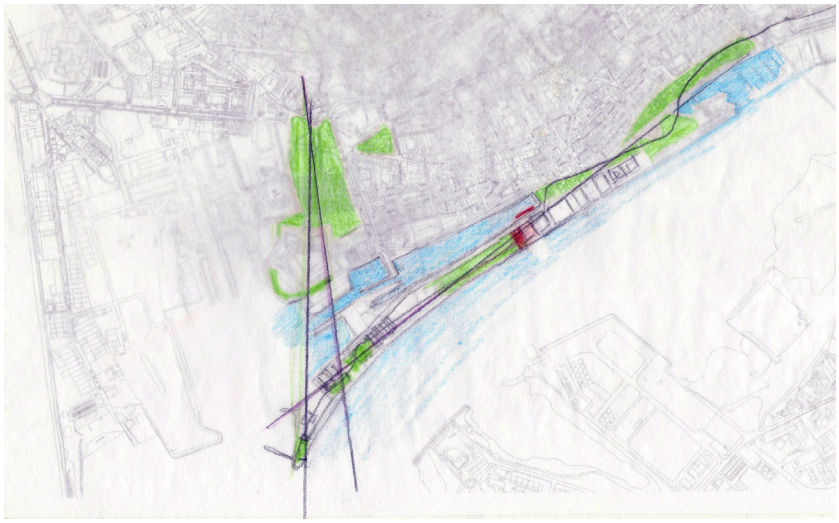


Fig.99. Alinhamento e Eixos de Definição dos Espaços Verdes

6.2. Descrição da Proposta de Intervenção

Nesta subseção apresenta-se uma descrição da proposta de intervenção. A sua sequência passará por explicar de que forma se iniciou a prática projetual até à concessão da proposta final. Primeiramente o projeto é abordado como um todo, posteriormente, faz-se uma abordagem mais específica dos volumes em apreço. Para compreensão deste desenvolvimento, serão associadas algumas motivações e referências que se demonstraram decisivas para o resultado final.

A abordagem à proposta de intervenção será descrita segundo o eixo noroeste (sendo o principal elo de ligação entre a cidade e o terreno de intervenção) para sudeste (limite entre o aterro e a frente de água). Conforme o estudo do plano de urbanização da cidade de Viana do Castelo, pretendo manter o conceito já criado de "Espaços Públicos de Recreio e Lazer em Solo Urbano". A proposta será iniciada com um amplo espaço verde que advém de toda a frente marginal, desde o Parque da Cidade até ao limite do aterro em estudo.

Dada a carência de um jardim suficientemente amplo que atraia a população a lá permanecer, foram criados vários espaços verdes ao longo do terreno em estudo. Ao longo dos tempos, o Jardim Público existente em Viana do Castelo conseguiu satisfazer o objetivo para o qual teria sido criado, isto é, a permanência e a promoção do convívio entre a população. No entanto, atualmente, este jardim apenas é utilizado como local de passagem para os cidadãos vianenses, que não o aproveitam como espaço de convívio e lazer, como teria sido inicialmente pensado.

Apesar de ser apelidado de Jardim Público, a verdade é que, os espaços verdes existentes neste local são de dimensões muito reduzidas e preenchidos com arbustos ornamentais que impedem a permanência da população no local. Para além disso., a sua área é rodeada de árvores que a tornam bastante sombreada, já com o propósito de convidar os cidadãos a desfrutar do local. No entanto, tal não acontece, pois o que se verifica é que o Jardim está sempre vazio, sem vida, o que o torna um espaço triste e melancólico. Quanto aos restantes espaços verdes existentes em Viana do Castelo, principalmente os da marginal da frente ribeirinha, encontram-se desprovidos de arvoredo e equipamentos com capacidade para atraírem a população. Da mesma forma, tal como acontece no Jardim Público, estes encontram-se constantemente vazios, servindo também de local de passagem.

Por sua vez, o espaço verde proposto na intervenção pretende atrair a população, fazer com que esta permaneça nele desfrutando-o. Pretende-se para esta área um local bastante arborizado (tal como a proposta de intervenção apresenta), de forma a conferir um certo dinamismo à frente ribeirinha de Viana do Castelo. Este dinamismo será conseguido através da diferenciação de volumes que a plantação de árvores ocupará, criando um jogo entre espaços cheios e vazios. Para além disso, o preenchimento do espaço verde com a colocação de árvores oferecerá a possibilidade aos visitantes de encontrarem múltiplos locais sombreados. Sendo o terreno em estudo muito ventoso será necessário escolher o tipo de árvore mais apropriado ao local Dada a facilidade de desenvolvimento e a constatação da sua presença em várias frentes de mar próximas da área de intervenção, decidiu-se optar pelos pinheiros bravos.

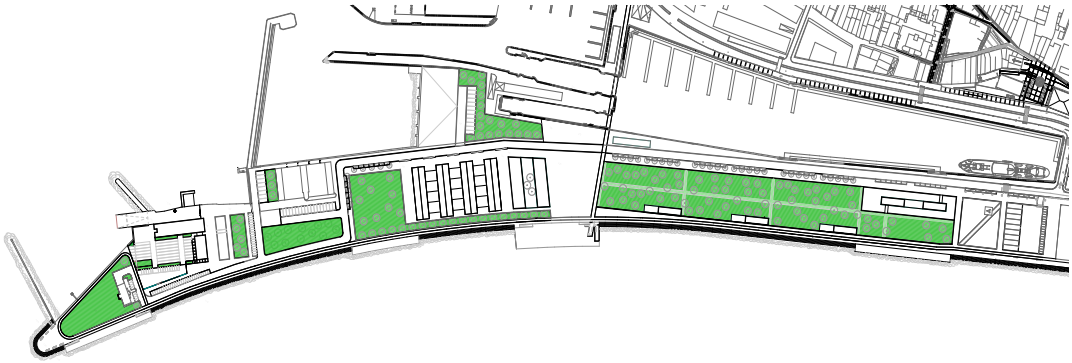


Fig.100. Espaços Verdes Propostos

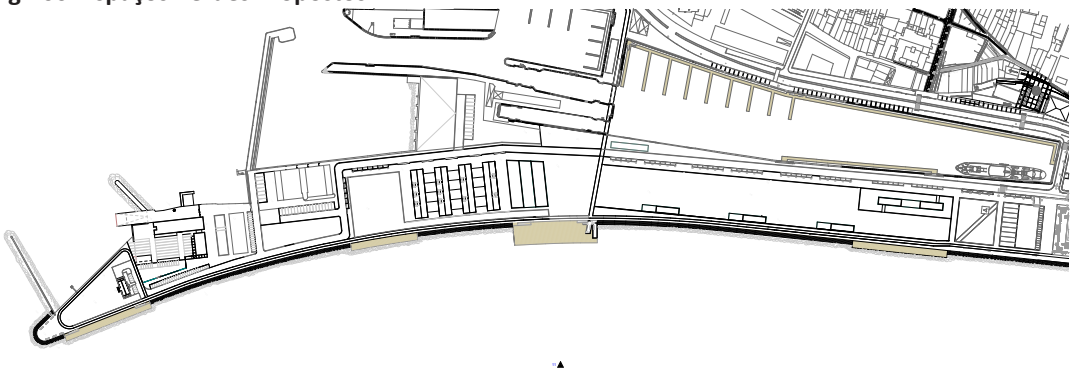


Fig.101. Plataformas Flutuantes e Lugar de Atracagem na Antiga Doca da Dizima.

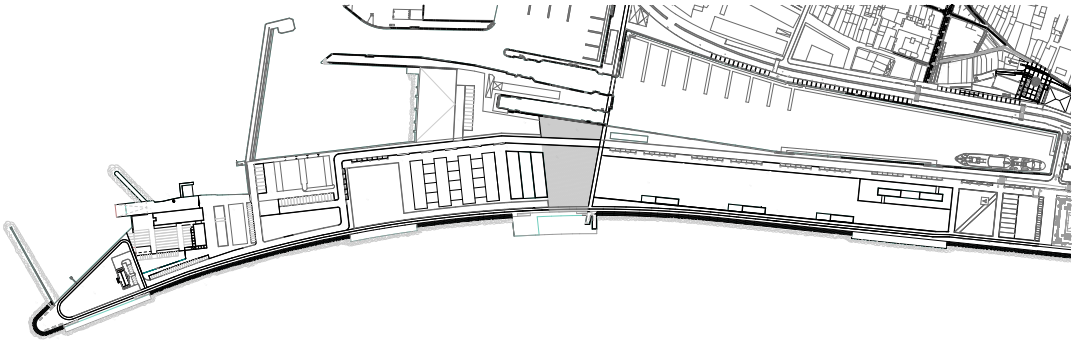


Fig.102. Praça Principal Proposta.

Fig.103. Comércios de Forma a Dar Dinamismo ao Espaço Verde.

Para além disso, são desenhados vários equipamentos com diferentes funcionalidades, desde logo, equipamentos destinados ao comércio, restauração, lazer e atividades desportivas. A criação destes equipamentos vem de certa forma, quebrar a continuidade do espaço verde proporcionando aos utilizadores a possibilidade de usufruírem de diferentes espaços, consoante as suas vontades e preferências. Para além de que, todos estes equipamentos fomentarão o desenvolvimento da zona, quer a nível económico, quer social e cultural, acabando por criar uma nova interação entre os seus utilizadores. Atendendo às características naturais do local, o espaço verde estará em constante relacionamento com o rio Lima, dada a sua proximidade.

De forma a dar continuidade à reestruturação proposta por Fernando Távora, Álvaro Siza Vieira e Eduardo Souto Moura, pretende-se prolongar as bancadas pré-existentes para o terreno em estudo. Estas permitirão que os cidadãos permaneçam na zona, contemplando a vista sobre o rio. Estrategicamente, são criadas plataformas que interrompem a continuidade das bancadas, de forma a receberem diferentes funções programáticas, tais como: piscinas portuárias, ancoradouro (ferry que liga a cidade com a praia do Cabedelo), miradouro sobre o rio, espaço para cinema sobre a água, entre outros.

Ao longo dos tempos, a Doca da Dizima, posicionada paralelamente ao terreno de intervenção foi o principal motor de desenvolvimento do comércio Vianense, pelo que, será importante tê-la em consideração na reabilitação do espaço em estudo. Atualmente, trata-se de um lugar onde fazem a atracagem de diversas embarcações, maioritariamente de carácter pesqueiro. A mais importante e imponente embarcação deste local é o navio Gil Eanes, que hoje em dia funciona como museu. De forma a facilitar e melhorar o acesso a estas embarcações de diferentes tamanhos e com diferentes objetivos, são criados pavimentos flutuantes sobre o rio. Pretende-se com a presença e disposição destas plataformas disciplinar a disposição da atracagem, assim como permitir a sua utilização pela população em geral, de forma a proporcionar diferentes pontos de vista sobre a cidade.

Outro dos espaços a ter em consideração é o desenho de uma ampla praça seca, que terá como finalidade rematar o espaço verde com o conjunto de edifícios provenientes dos armazéns de aprestos e apoio à zona. Este espaço terá a importante função de rematar o amplo espaço verde criado para a zona de intervenção, assim como, desaguar a verticalidade proveniente da avenida Campo do Castelo (paralela ao Campo d'Agonia). Para se conseguir reaproveitar o alinhamento proveniente da malha urbana foi necessário reduzir ao volume do antigo armazém de restauro de barcos e navios. É ainda importante referir que esta praça funcionará como motor de distribuição do local, devido ao seu posicionamento central na proposta de intervenção.

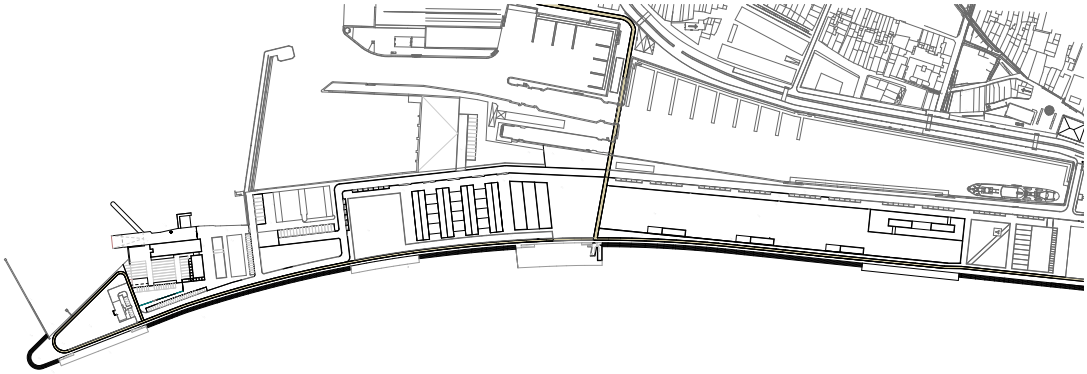


Fig.104. Ciclovia Proposta.

Fig.105. Identificação do Paredão.

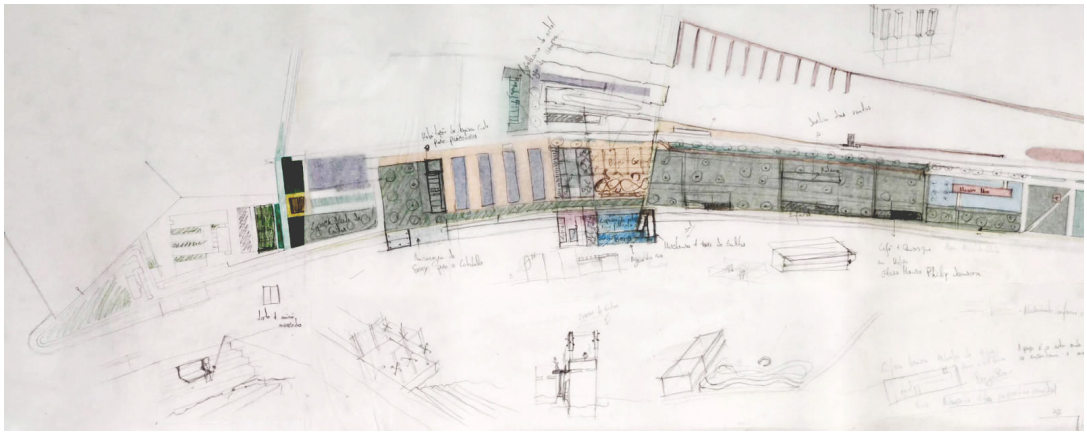
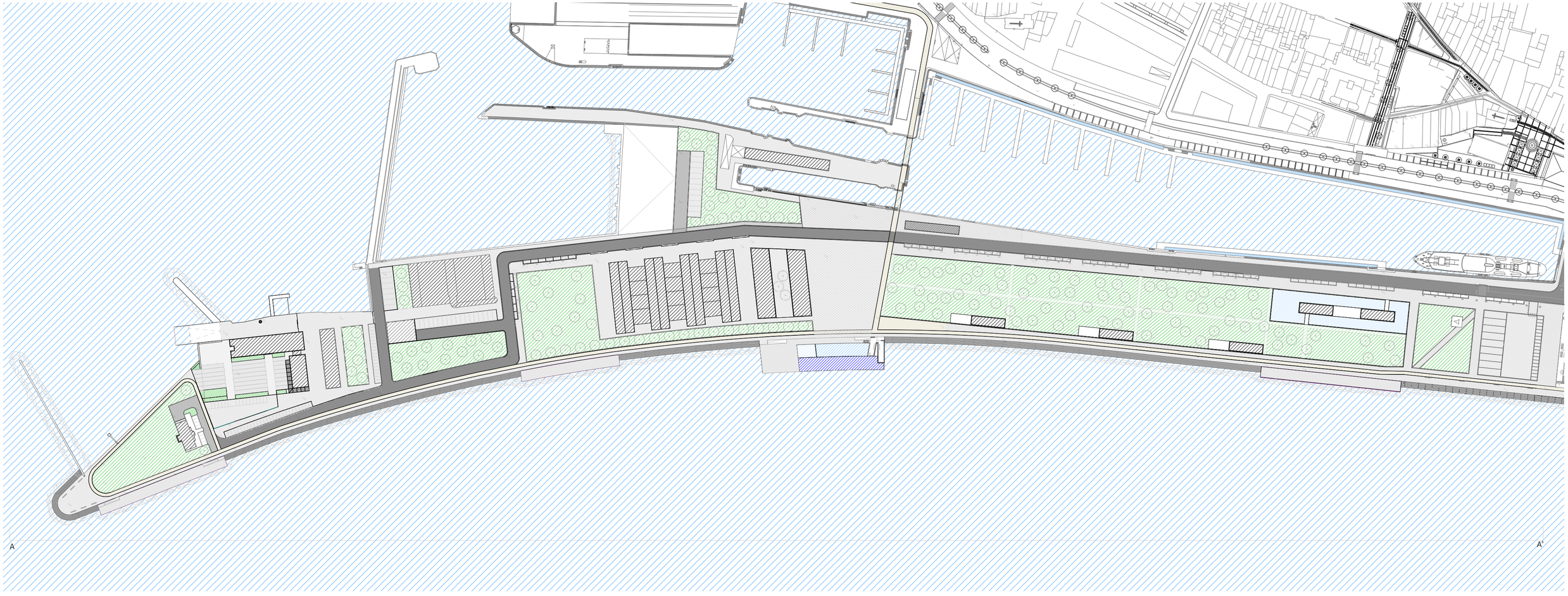


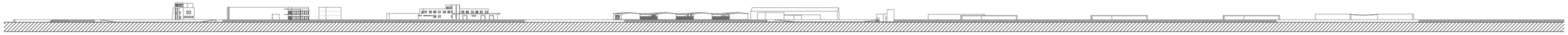
Fig.106. Processo Criativo.

Para além destas particularidades pretendidas para o terreno em estudo será também importante preservar e requalificar o traçado da ciclovia existente, cujo objetivo deverá passar pela reformulação cuidada dos limites da ciclovia assim como a respetiva valorização do pavimento.

Será ainda importante referir que se pretende reabilitar e restruturar todos os espaços existentes, de forma a trazer um maior benefício para os seus utilizadores e a sua harmonização com a envolvente. A criação de vários estacionamentos ao longo da área em estudo, vem corresponder às necessidades do local, desde logo, o estacionamento de carrinhas e camiões em frente à Doca Pesca. É também proposto estacionamento com o mesmo efeito junto à entrada de mar, para que os pescadores possam descarregar as redes e carregar as embarcações.

Em conformidade com a reabilitação do espaço público, pretende-se reestruturar e reformular o paredão próximo da Doca Pesca. Este paredão, em betão, é utilizado para ancoradouro das embarcações piscatórias e onde é feito o desembarque dos recursos provenientes do mar, encaminhados depois para pesagem e contagem no edifício da Doca Pesca. Este paredão finaliza no rio com um pequeno espaço aberto, utilizado como miradouro, no entanto, as más condições e a acumulação de lixo piscatório não incentiva a população a percorrer o paredão até ao final. Atendendo a que este espaço tem uma vista privilegiada para o Forte de Santiago da Barra e para a restante cidade, pretende-se criar um miradouro, semelhante ao de Rennes, projetado pelos irmãos Bouroullec. Este lugar seria ideal para criar uma estrutura vertical de forma a utilizar todas as características presentes no miradouro de Rennes, pois o espaço apresenta na sua envolvente várias gruas de apoio aos estaleiros navais e ainda uma eólica que marca a construção mais alta do local. Deste modo, propõe-se criar um miradouro que se apresente com uma estrutura apelativa que, apesar de se confundir com a envolvente, irá criar um espaço interessante e diferente daquilo que os Vianenses estão habituados a ver.





Perfil A A'

Ciclovia

Pavimento Cubo

Espaço Verde

Edificado

Água

Reguado de Madeira

Pavimento de Pedra

Escala 1/1000

Fig.107. Vista de Ports Toronto, Sail-in Cinema.

Fig.108. Vista de Ports Toronto, Sail-in Cinema

Fig.109. Espaço Miguel Torga, Souto Moura.

Fig.110. Glass House, Philip Johnson.

Fig.111. Pormenor Maaskade Cuijk

Fig.112. Pormenor Victoria on the River

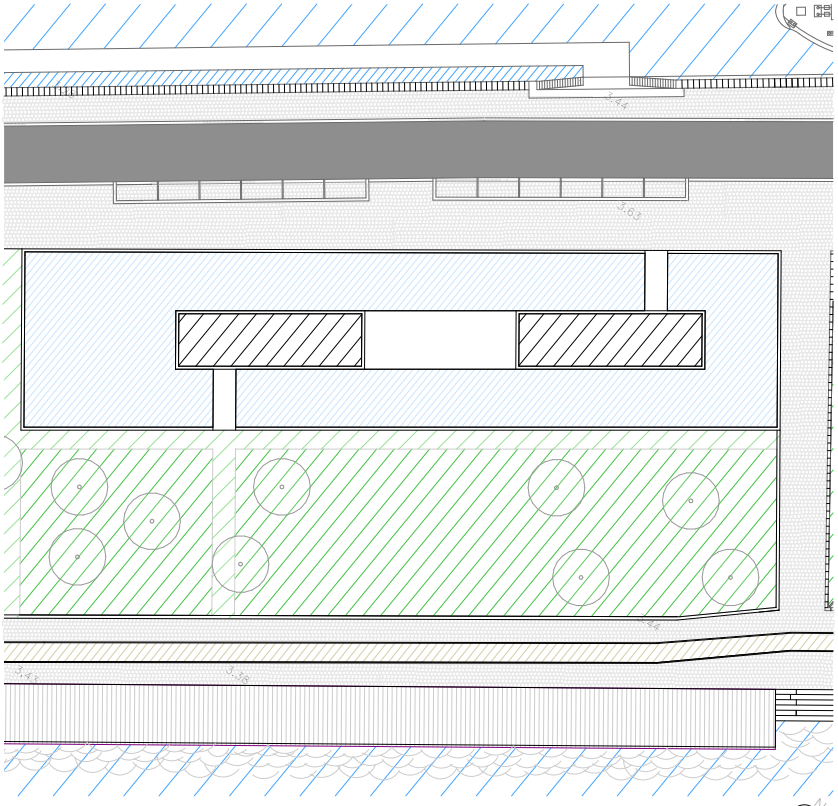


Fig.113. Museu da Cidade e Museu Mar **Escala1/1000**

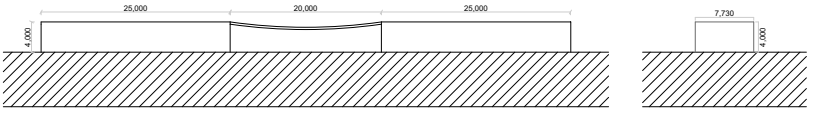


Fig.114. Perfis do Volume **Escala1/1000**

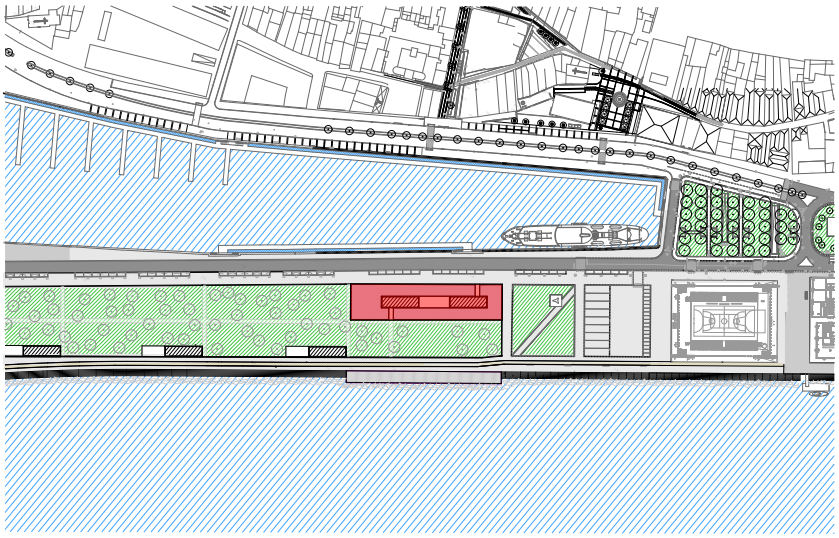


Fig.115. Identificação do Lote **Escala 1/2000**

6.3. Descrição e Explicação dos Volumes Sugeridos

Neste item, faz-se a caracterização dos edifícios propostos, a qual será efetuada conforme o eixo nordeste/sudeste, fazendo uma leitura de continuidade desde o Centro Cultural de Viana do Castelo até ao limite do aterro.

6.3.1. Museu da Cidade e Museu Mar

Na sequência da compreensão sobre a cidade e as suas particularidades, considerei pertinente a criação de dois museus que reconhecessem não só os feitos históricos marítimos Vianenses, como também a evolução histórica da cidade, uma vez que, desde a sua criação, Viana sempre teve uma malha urbana desenhada e organizada. De modo a compreender esta vertente programática foram criados dois volumes retangulares: um destinado a um Museu do Mar e o outro ao Museu da Cidade. Estes dois edifícios relacionam-se entre si através de uma cobertura, sendo que, a analogia ao mar e à cidade pretende enfatizar a importância que o comércio marítimo teve para a evolução e crescimento da estrutura de Viana do Castelo. Para além disto, a cobertura não só faz uma ligação física e visual entre os dois volumes, como também funciona de forma a enquadrar a antiga Doca da Dizima e toda a extensão do rio Lima. A ideia de conceção desta pala advém das referências nacionais anteriormente estudadas, nomeadamente do Pavilhão de Portugal.

Dadas as características naturais do lugar, o volume foi posicionado paralelamente ao rio Lima, de forma a relacionar-se diretamente com o navio-museu Gil Eanes e com o antigo alinhamento da malha urbana (paralelo e perpendicular ao rio). A colocação desta volumetria sobre um espelho de água, para além de transmitir uma sensação de leveza e tranquilidade, faz também referência à importância que o rio e o mar tiveram no desenvolvimento e na criação da cidade. Uma vez mais, a relação com o navio-museu Gil Eanes está aqui presente, pois, tanto o navio como os museus, encontram-se rodeadas por água e relacionados com a restante cidade.

Projetos de Referência:

Fig.116. Vista do Pavilhão de Portugal

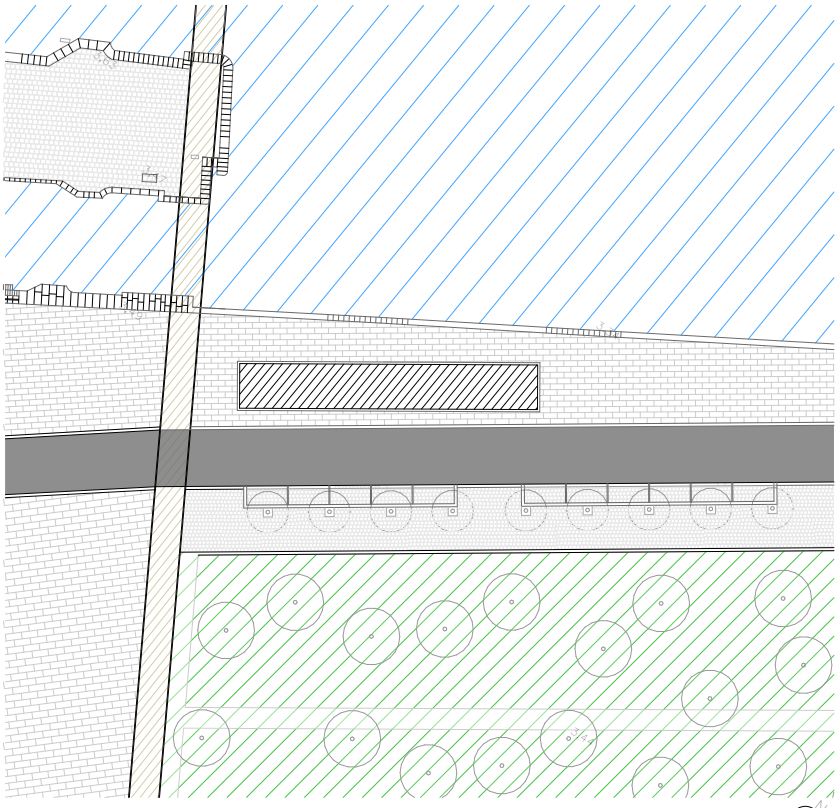


Fig.117. Ancoradouro ou Armazém **Escala1/1000**

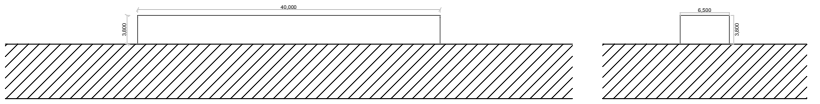


Fig.118. Perfis do Volume **Escala1/1000**

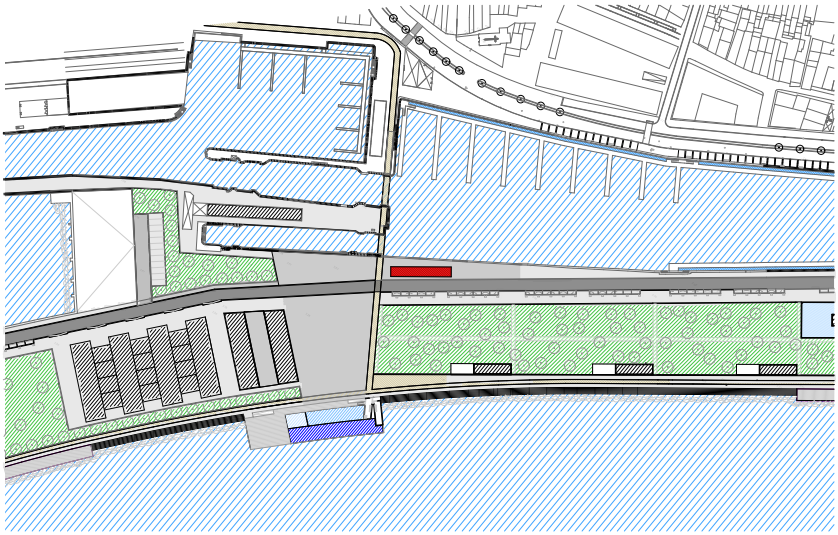
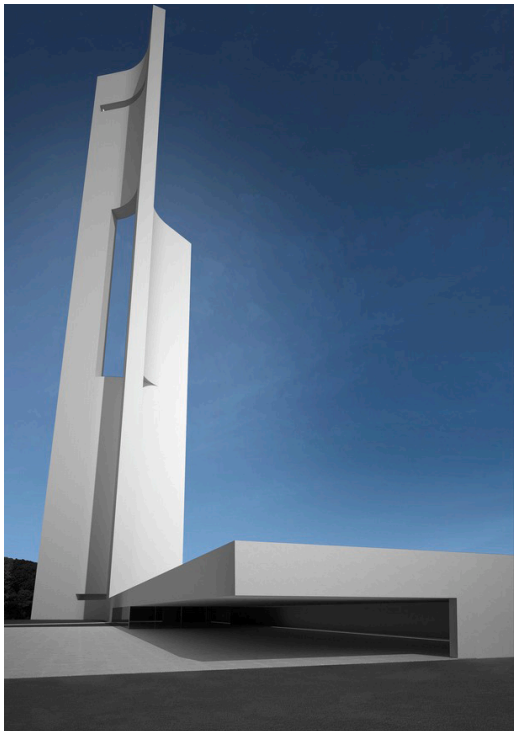


Fig.119. Identificação do Lote **Escala 1/2000**

6.3.2. Ancoradouro ou Armazém de Apoio ao Restauro Naval

Com a criação deste volume pretende-se responder às necessidades atuais do local, sendo que, este espaço normalmente é utilizado para restauro de interiores de Cruzeiros através dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Ao longo dos últimos anos, tem-se vindo a notar, cada vez mais, a atracagem de navios cruzeiro provenientes das rotas turísticas. Normalmente atracados na antiga doca da Dizima, estes navios aí permanecem até que sejam reparados interiormente. A criação deste edifício, com cerca de 3,5 metros de altura, prevê não só a possibilidade de armazenar materiais essenciais para estes restauros interiores, como poderá, no futuro, servir de espaço de receção a turistas, caso estas embarcações os comecem a transportar para Viana do Castelo. Os espaços envolventes a este edifício serão pavimentados com pedra amarela canarinho, igual à utilizada na praça da Liberdade e na praça proposta. Estrategicamente, o espaço será posicionado no terreno de forma a facilitar não só o acesso de viaturas, como também o fácil escoamento das pessoas desembarcadas.

Projetos de Referência:



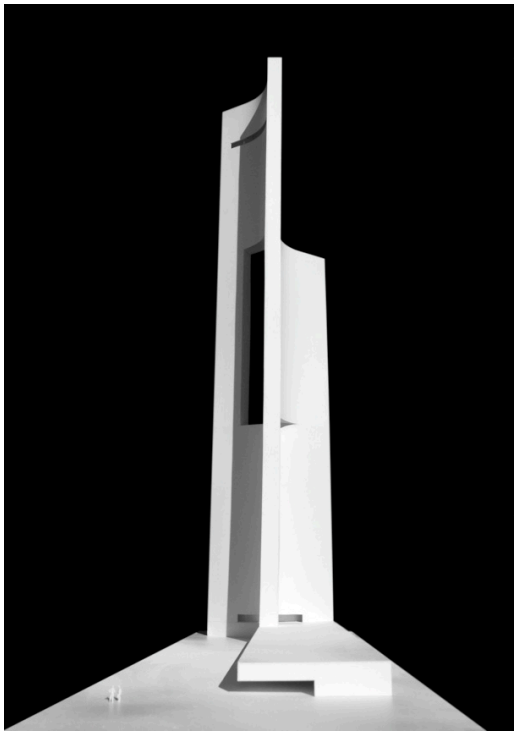


Fig.120. e Fig.121. Eólica Tower, Valencia

Fig.122. Ancoradouo ou Armazem **Escala1/1000**

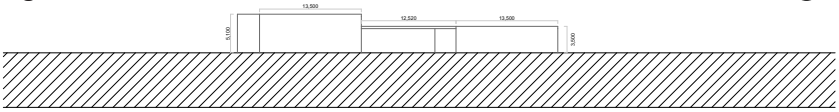


Fig.123. Perfil do Volume **Escala1/1000**

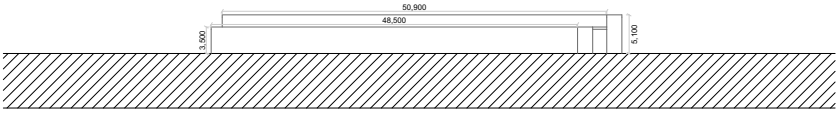


Fig.124. Perfil do Volume **Escala1/1000**

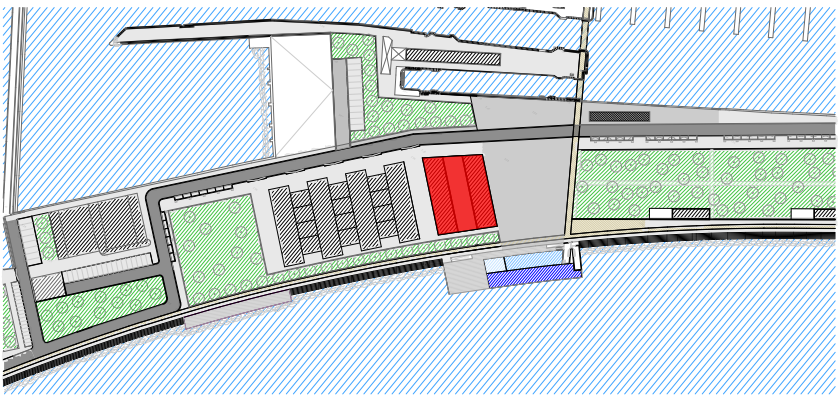


Fig.125. Identificação do Lote **Escala 1/2000**

6.3.3. Pavilhão de Remate aos Armazéns de Aprestos de Apoio à Zona

Perante a existência dos armazéns de apoio piscatório torna-se necessário enquadra-los na proposta em estudo, tendo-se optado pela criação de dois volumes com diferentes alturas. Estes equipamentos têm como objetivo principal, não só enquadrar os armazéns de apoio piscatório, como rematar o amplo espaço vazio proveniente da cidade (espaço verde e a praça).A ambição programática escolhida para o preenchimento dos edifícios, terá em conta não só o tipo de comércio local, como também o apoio aos armazéns de aprestos piscatórios. O volume com o menor pé direito, cerca de 3,5 metros, será reservado para um local de exposições (artistas locais, cultura de rua, ateliers e workshops de pintura, escultura, entre outros) que se apresentará maioritariamente permeável a nível do rés-do-chão, de forma a dar uma continuidade visual ao espaço vazio existente. O volume mais próximo dos armazéns existentes e também aquele que será o mais alto, cerca de 5 metros, será dividido longitudinalmente, sendo que, metade destinar-se-á ao arrumo e preparação de apetrechos piscatórios e a outra metade será destinada a espaços comerciais, tais como cafés, lojas de roupa, restaurantes, quiosques, entre outros.

Estes dois novos volumes serão interligados entre si através de uma cobertura de vigas que estará em coerência com os armazéns existentes, que entre eles apresentam coberturas metálicas. De forma a clarificar e perceber esta dinâmica de vigas que ligará os dois edifícios evoca-se como referência o Pavilhão Nórdico em Veneza, do arquiteto Sverre Fehn . Pretende-se com esta obra não só referir a cobertura em vigas mas também a clareza minimalista dos espaços, dos materiais e das cores, de forma a substituir a ideia de lixo piscatório existente no local.

Projeto de Referência:

Fig.126. Interior do Pavilhão Nórdico, Veneza

Fig.127. Pavilhão Nórdico, Veneza

Fig.128. Pavilhão Nórdico em Veneza

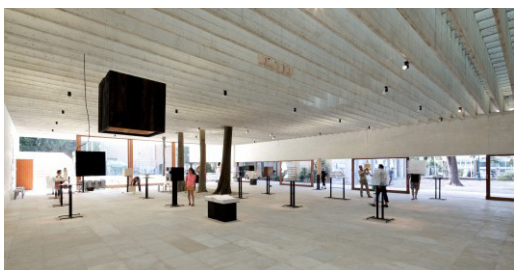


Fig.129. Interior do Pavilhão Nórdico, Veneza

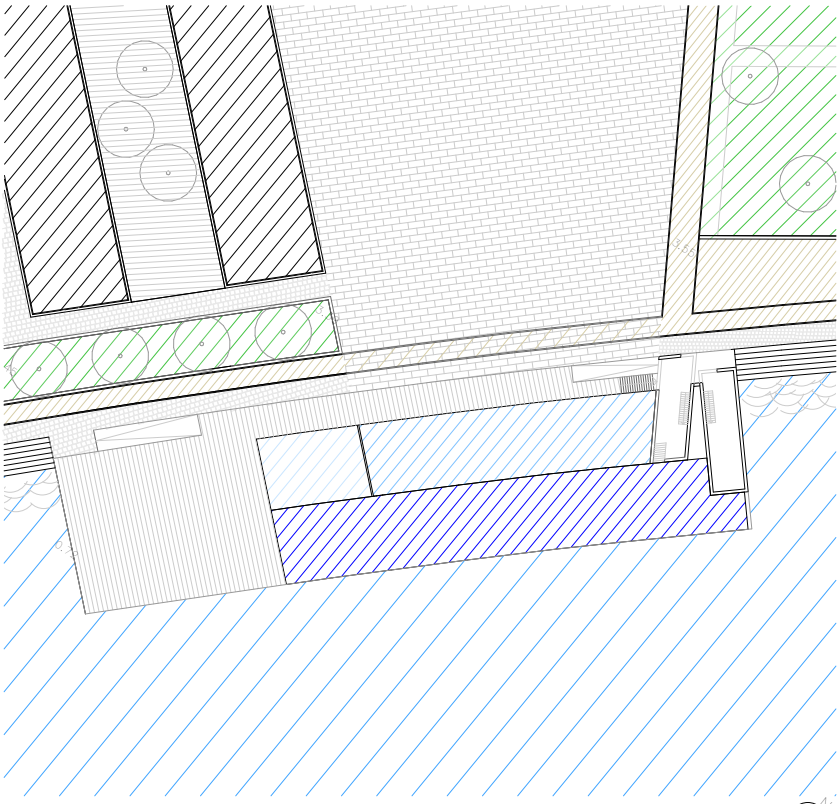


Fig.130. Piscinas Portuárias **Escala1/1000**

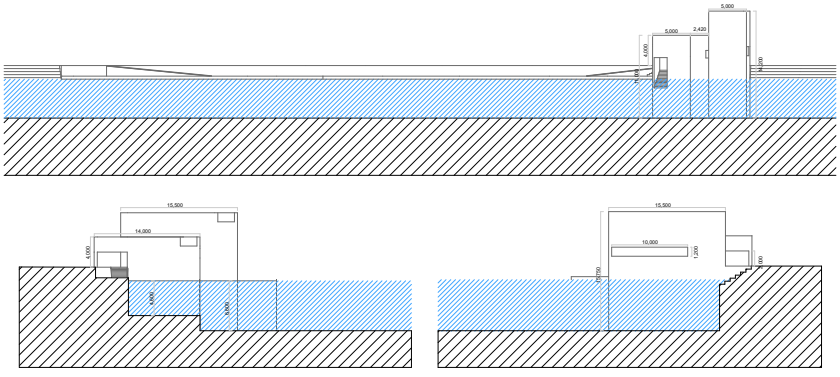


Fig.131. Perfis do Volume **Escala1/1000**

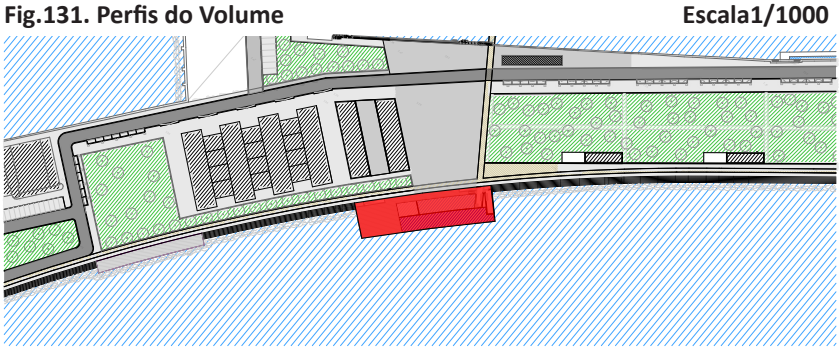


Fig.132. Identificação do Lote **Escala 1/2000**

6.3.4. Piscinas Portuárias de Viana do Castelo

As piscinas portuárias são criadas de forma a dar ao terreno em estudo uma maior diversidade de atividades de desporto e lazer. Tendo verificado os ótimos resultados obtidos pelas várias frentes portuárias, como por exemplo em Harbor Bath (referência de estudo), Fisketorvet , Kalvebod Bølge, considero que seriam um ótimo espaço de ligação social para a população Vianense.

As piscinas localizar-se-ão em alinhamento com a Avenida Campo do Castelo e farão a dissolvência da terra com o rio. Deste modo, propõe-se para este local a construção de três piscinas e duas torres de saltos, sendo uma das piscinas destinada ao usufruto de crianças e as outras duas a natação livre. De forma a atrair a população a usufruir deste equipamento, duas piscinas seriam com água filtrada e tratada, nomeadamente a de natação livre e a destinada às crianças. As duas torres de saltos terão patamares com diferentes alturas, variando conforme o nivelamento do rio. Estas torres não só funcionarão como local destinado para a habilidade do salto, mas também como miradouro para a cidade e para o rio Lima. O conceito seria integrar o miradouro de Rennes (referências de estudo), para retirar proveito não só da apreciação da paisagem, como também retirar proveito do vento muito frequente no local.

Projetos de Referência:

Fig.133. Pormenor das Piscinas em Grossenhain.

Fig.134. Zuidwestoever

Fig.135. Harbor Bath

Fig.136. Harbor Bath

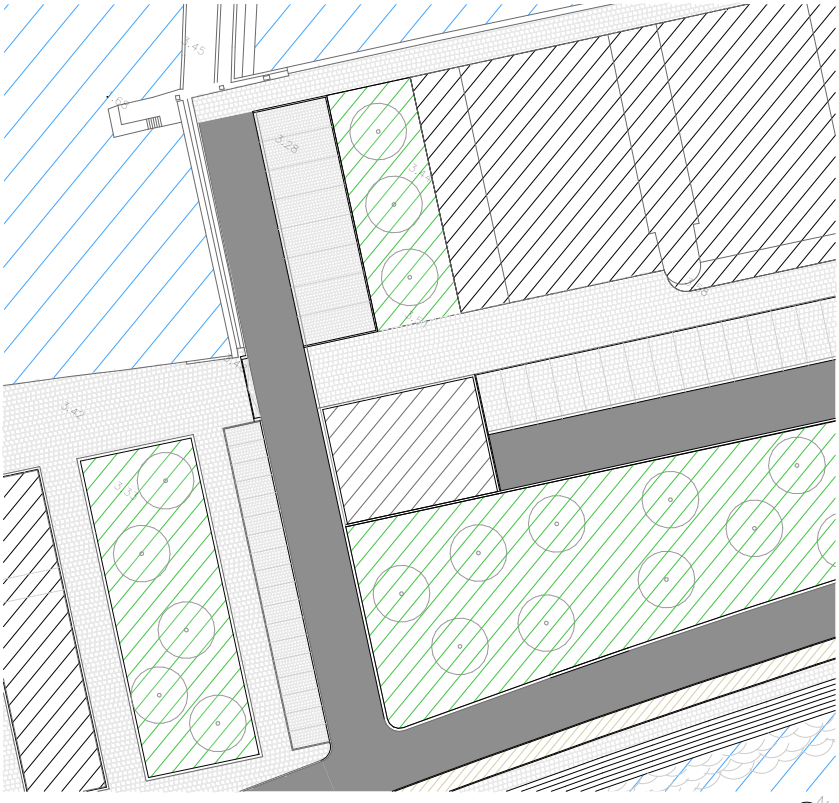


Fig.136. Espaço de Comércio / Mercado **Escala1/1000**

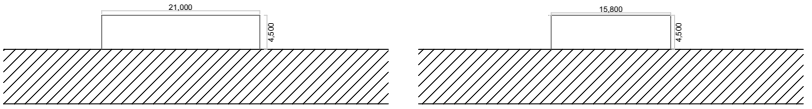


Fig.137. Perfis do Volume **Escala1/1000**

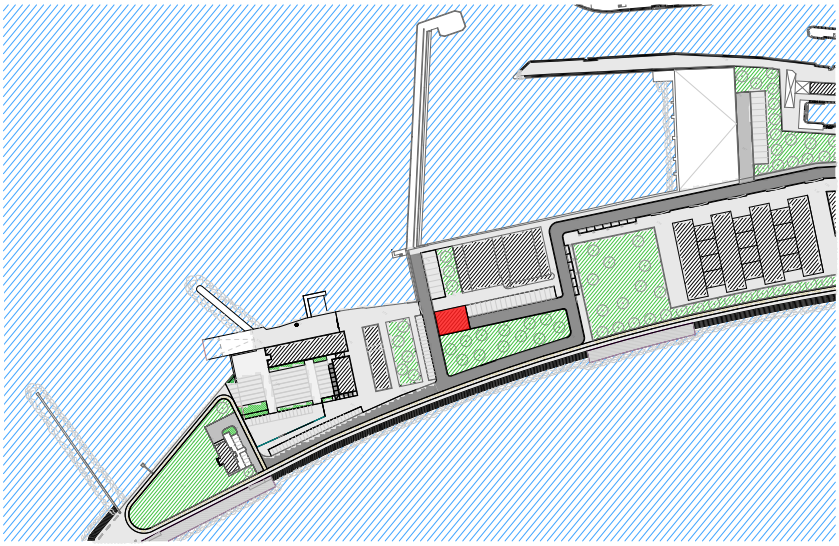


Fig.138. Identificação do Lote **Escala 1/2000**

6.3.5. Espaço de Comércio / Mercado

Com a proposta deste volume, pretende-se criar um espaço destinado à comercialização de alimentos frescos, como um mercado. Com a evidente proximidade da Doca Pesca, o produto principal a ser comercializado seria o peixe, no entanto, este espaço destina-se também à venda de outros produtos, como por exemplo, legumes, mercearias, bebidas, artigos de uso doméstico, entre outros. A intenção deste espaço passa por dar aos compradores não só a possibilidade de receberem peixe fresco, como também comprarem vários ingredientes sem necessitarem de se deslocar a outro local.

Com este volume ambiciona-se um espaço simples e prático, de forma a renovar a imagem da Doca Pesca e criar algum dinamismo ao espaço em questão. A ideia de volume pretendida para o local, poderá ser relacionada com o museu Louvre em Lens em França, projetado pelo atelier SANAA, onde se pretende a utilização de materiais simples e peculiares de forma a tornar o edificado atrativo.

Projetos de Referência:

Fig.139. Museu Louvre Lens

Fig.140. Museu Louvre Lens

Fig.141. Museu Louvre Lens

Fig.142. Museu Louvre Lens

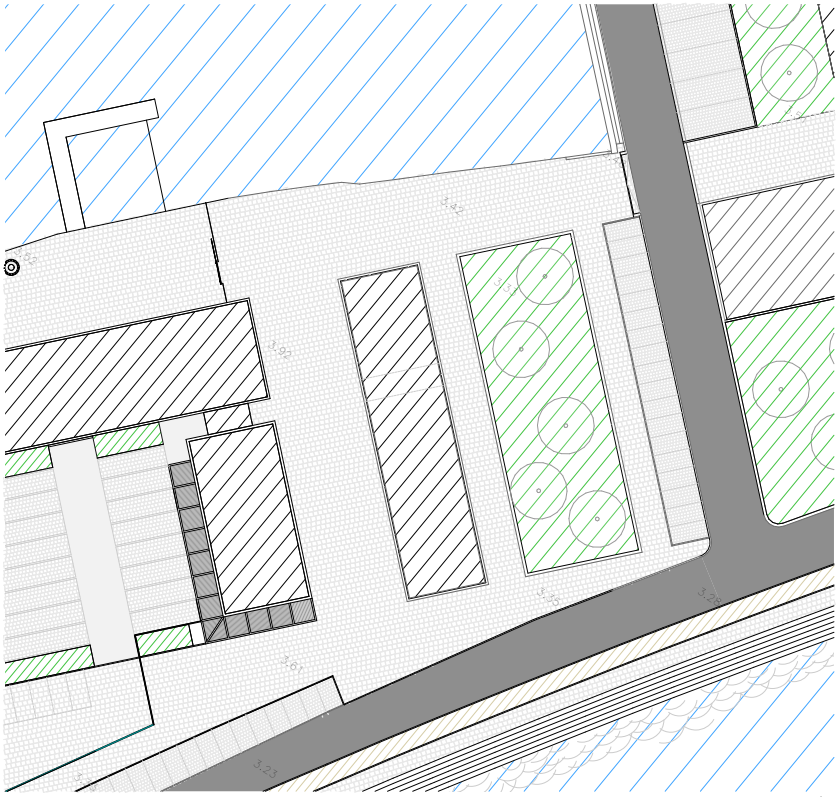


Fig.143. Habitação para o Clube de Vela **Escala1/1000**

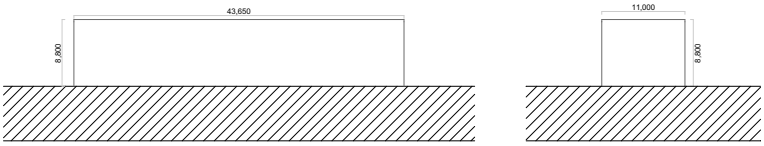


Fig.144. Perfis do Volume **Escala1/1000**

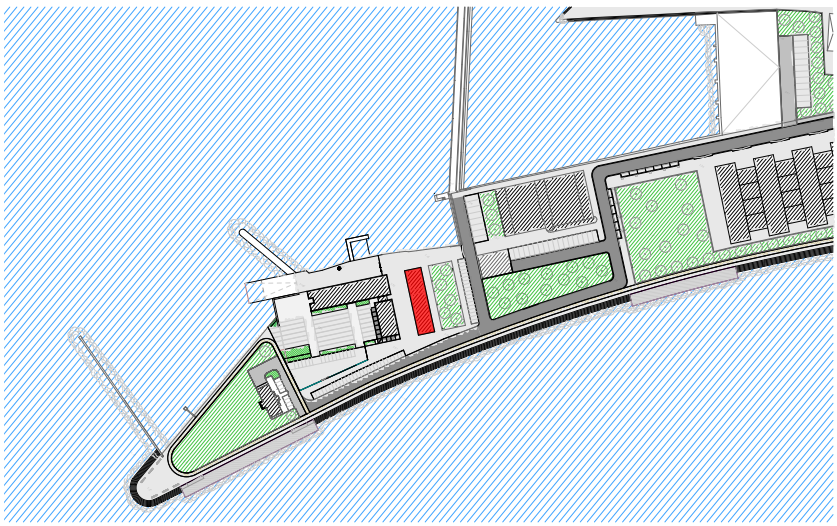


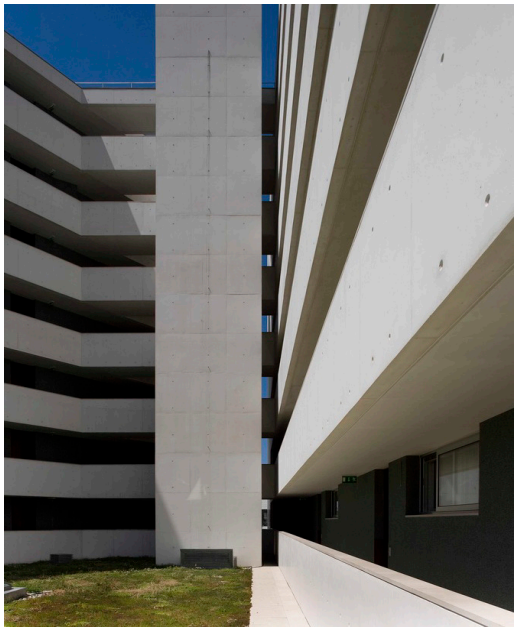
Fig.145. Identificação do Lote **Escala 1/2000**

6.3.6. Habitação para o Clube de Vela

O último volume proposto da intervenção é um edifício de habitação. Este edifício terá como principal objetivo apoiar e integrar o Clube de Vela, de modo a fornecer aos desportistas um local para pernoitar. Dadas as condições atmosféricas de Viana do Castelo serem favoráveis à prática deste desporto, o Clube de Vela costuma receber variadíssimos atletas, tanto nacionais como internacionais. No entanto, neste local não existe qualquer edifício para albergar os desportistas, dificultando a vontade destes quererem permanecer em Viana. Dadas as características, justifica-se criar um volume que se assemelhe a um Hostel. Este volume pretende criar espaços não só individuais, como T0, T1 e T2 como também deseja a criação de um amplo espaço comum, com quartos que possam receber de 4 a 12 pessoas. Esta diversidade dá ao edificado a possibilidade de receber não só atletas individuais e respetivos familiares, como grupos de atletas provenientes de escolas ou outras organizações. Nas épocas baixas do desporto este volume poderá abrigar também a comunidade pesqueira, já que esta tem horários noturnos muito complicados. Dada a proximidade deste edifício às entradas de mar, poderia ser uma ótima solução para pernoitar.

O edifício proposto apresenta 11 metros de largura, 43 metros de comprimento e uma altura de 8,8 metros, conseguindo receber no máximo até 3 pisos , dois deles destinados à habitação e um piso de rés-do-chão que funcionará para espaços comuns e para guardar os equipamentos pessoais dos desportistas. Este volume relaciona-se diretamente com o clube de vela e afasta-se o suficiente deste para que possa retirar o maior proveito da luz solar proveniente de Sul. O edifício será de acesso em galeria, direcionadas para Norte, de forma a dar as áreas de acesso uma vista sobre a cidade, protegendo os espaços de pernoitar das temperaturas mais frias.

Projetos de Referência:



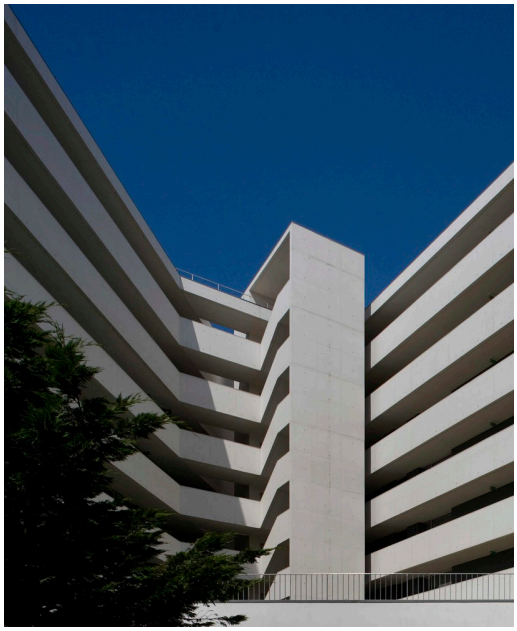


Fig.146. e Fig.147. Casas Brancas, Adalberto Dias.

Considerações Finais

Com esta dissertação, pretende-se essencialmente apresentar uma proposta renovada para o Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha e Campo da Srª Agonia, nomeadamente, na fração da frente ribeirinha em estudo. Como consequência desta restruturação deseja-se consciencializar a Câmara Municipal de Viana do Castelo e todas as entidades gestoras do território em estudo para as várias necessidades que surgem e continuam a surgir na cidade. Assim sendo, objetiva-se apelar a todas estas entidades a condição do local, e como é que este poderia ser potencializado de forma a dar uma nova dinâmica não só ao espaço, como a toda a cidade. Para além disto, importa ainda nesta dissertação, preservar a historicidade de Viana do Castelo, e como esta evoluiu, ao longo dos tempos, na malha urbana.

Antes de mais, Relativamente à pesquisa e investigação foi importante perceber o desenvolvimento dos portos nas Frentes de água e os seus principais momentos de evolução e desenvolvimento. Estas frentes sofreram variadíssimas mudanças e foi importante perceber e entender como é que estas formam reabilitadas e restruturadas na malha urbana da cidade. Perante uma pequena análise e introdução de como estas frentes foram reabilitadas, foi essencial entender os métodos utilizados para restruturação destes mesmos locais, de forma a prever uma lógica para o terreno em estudo.

Após esta análise, decidiu-se entender e estudar a cidade onde o terreno proposto se encontrava. Viana do Castelo foi ao longo dos tempos uma cidade que sempre retirou um enorme proveito da exploração marítima, tornando-se o principal motor para o crescimento da malha urbana. Com todas estas evidentes relações ao comércio marítimo e sendo a margem a principal fonte de alimento e de riqueza da cidade, foi importante perceber como é que a margem se desenvolveu ao longo dos anos até se tornar na frente ribeirinha atual. Esta fase não só se percebe de que forma evoluiu a margem, mas também como é que foi criado o espaço de estudo. Perante esta recolha e filtragem de informação pretendida para o trabalho, foram escolhidos alguns casos de estudo. Para estes casos de estudo foram escolhidos projetos nacionais e internacionais, de forma a promover e a justificar não só as minhas práticas projetuais, como também o método utilizado no desenvolvimento da mesma.

O desenvolvimento deste trabalho pretende mostrar a minha perceção sobre um conjunto de problemáticas identificadas através do meu sentido de observação, que se revela fundamental na visão de um arquiteto, levantando uma discussão sobre o mesmo. Rematada a estes propósitos é desenhada uma proposta de intervenção para o lugar em questão, de forma a responder e integrar uma área que, a meu ver, se encontra desaproveitada. A intervenção apresentada é apenas a minha resposta pessoal a um conjunto de problemas anunciados anteriormente, estando ciente que existem inúmeras soluções e interpretações diferentes para o espaço selecionado. Importa ainda salientar que esta proposta apresentada encontra-se assente num processo de urbanização a curto prazo, devido às necessidades urgentes do local. Sendo a frente ribeirinha a imagem que marca a entrada na cidade de Viana do Castelo é importante que esta não se encontre abandonada e desajustada. Portanto, a proposta apresentada pretende não só a construção rápida do local, como também a edificação de vários e pequenos espaços edificados. Esta ação prevê a procura de diferenciados investimentos públicos e privados, de forma a serem integrados neste desejo de construção, a curto prazo.

Em resumo, considero que a presente investigação conseguiu responder a todas as ambições objetivadas no início da mesma, assim como, se conseguiu dar uma resposta a todas as questões levantadas no início do trabalho. Com a conclusão deste trabalho, levantaram-se ainda novas questões permitiu que gostaria de desenvolver num futuro próximo.

Este espaço da cidade sempre me inspirou bastante interesse, não só durante a minha infância (com a criação e requalificação do espaço ao longo dos anos), mas também no decorrer do meu percurso académico e no desenvolvimento deste trabalho. Dadas as minhas embrionárias ambições quando comecei a estudar arquitetura, sempre tive interesse em projetar um edifício para a frente ribeirinha de Viana do Castelo. No futuro, este trabalho poderá ser utilizado, não só como novo plano de pormenor, como também abre espaço para desenvolver e intervir de forma arquitetónica nas volumetrias sugeridas para o local.

No início do desenvolvimento da presente dissertação, tinha como ambição não só propor um novo plano para o local, como também desenvolver cada edifício proposto, pensando até no desenvolvimento de pormenores construtivos. No entanto, rapidamente me apercebi que o tempo disponível e a imensidão que este trabalho ocuparia, iria-me impossibilitar de trabalhar com tamanho rigor.

Contudo, fiquei extremamente satisfeito com a diversidade que o plano proposto foi assumindo e a variedade programática que pode receber. Esta proposta final correspondeu a uma solução geral encontrada para todas as problemáticas levantadas no local, assim como, cumpriu o seu principal objetivo de requalificar e integrar na malha urbana da cidade.

Quanto às premissas pretendidas no início deste trabalho, considero que, maioritariamente, todas elas foram cumpridas, tendo em contam o tempo disponível para a caracterização deste trabalho. O objetivo de reformular o Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha e Campo de Agonia – Viana do Castelo foi totalmente de acordo com os meus desejos e as minhas ambições. No entanto, após a concretização deste renovado plano tornou-se essencial apresentar algumas referências projetuais para a conceção dos volumes propostos, de forma a permitir ao leitor uma ideia mais clara do que se pretende para o plano e para os volumes em questão.

Para além disso, foi extremamente importante e satisfatório ter estudado a cidade onde nasci e cresci, não só pelo conhecimento e historicidade marítima da urbe, como também pela sua cultura geográfica. Todo este processo de conhecimento será claramente favorável no desenvolvimento de futuras propostas arquitetónicas para a cidade. Algo que também me surpreendeu durante o desenvolvimento desta dissertação foram as enormes transformações e aterros que aconteceram na frente de água da cidade. É inacreditável como uma cidade tão pequena a escala mundial veio a sofrer tantas transformações no seu território.

Após a defesa da presente dissertação, pretende-se que esta seja entregue e apresentada às entidades superiores da Câmara Municipal de Viana do Castelo, com o objetivo não só de sensibilizar a importância histórica que esta fração sobre a água tem, como também integrar e utilizar este terreno de forma proveitosa para a cidade.

Por fim, concluo com a intenção de, futuramente, continuar a trabalhar no desenvolvimento dos volumes propostos, a uma escala mais aprofundada e minuciosa, prosseguindo com base nas características lançadas no decorrer desta dissertação.

8. Referências Bibliográficas

-BARRETO, Rogério Ramiro da Silva – Viana do Castelo: Pensar/fazer cidade -O Processo Urbanístico na Segunda Metade do Século XX. Porto: FLUP, 2003.

-D'ALPUIM, Maria Augusta - A Montanha Dourada, 2º Edição, Viana do Castelo: Confraria de Santa Luzia, 1989.

-ESTEVENS, Ana- A Reabilitação de Frentes de Água como Modelo de Valorização Territorial, Dissertação de Mestrado, Faculdade de Letras, Universidade de Lisbo, s/d.

-FERNANDES, Francisco José Carneiro- Tesouros de Viana – Roteiro Monumental e artístico. 1º Edição, Viana do Castelo: Grupo desportivo e cultural dos trabalhadores dos estaleiros navais de Viana do Castelo, 1999.

-FERNANDES, Mário Gonçalves - Viana do Castelo: a consolidação de uma cidade (1855-1926), 1º Edição, Lisboa: Edições Colibri. 1995.

-FERREIRA, Alfredo Matos- Aspetos da organização do espaço português. 2º Edição, Porto: FAUP, 1995.

-FIGUEIRA, Jorge – Um "tríptico" para Viana. In Monumentos- Revista Semestral de Edifícios e Monumentos. Lisboa: Direção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, 2005.

-GOITIA, Fernando Chueca - Breve História do Urbanismo. Portugal: Editorial Presença, 1989.

-HOYLE, Brian Stewart; PINDER, David- Cities & the Sea: Port City Planning in Early Modern Europe. In European Port cities in transition, Londres: Belhaven Press. 1978.

-LIMA, Augusto César Pires de, Repositório de Estudos e Documentos Regionais. 1º Edição, Viana do Castelo: Arquivo do Alto Minho, 1948.

-LOBO, Margarida Souza- Planos de Urbanização em Portugal. 1934-1954 1º Edição, Porto: FAUP, 1995

-MOREIRA, Manuel António Fernandes - A História de Viana do Castelo em Dispersos – 1, Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo, 2005.

-MOREIRA, Manuel António Fernandes- O Município e os Forais de Viana do Castelo, Viana do Castelo: Edição da Câmara Municipal de Viana do Castelo, 1986.

-PEIXOTO, António Maranhão- O Litoral e a Cidade: matrizes cartográficas. 1º Edição, Viana do Castelo: Arquivo municipal de Viana do Castelo, 2001.

-PEIXOTO, António Maranhão. O Porto de Mar de Viana do Castelo e o projeto de C. Marnay de 1881. Viana do Castelo: Câmara municipal de Viana do Castelo. 1998.

-PORTAS, Nuno- Cidades e Frentes de Água / Cities And Waterfronts. Porto: FAUP, 1998

-RAMOS, Tiago- Viana Polis – Continuidade ou/e Ruptura, Porto: Faup, 2004.

-SÁ, Artur Bernardino da Silva - Evolução histórica dos Jardins de Viana do Castelo: sua caracterização actual. 1º Edição, Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo, 1994.

-SAIRINEN, Rauno; KUMPULAINEN, Satu - Assessing social impacts in urban waterfront regeneration. Environmental Impact Assessment Review,

-SANTOS, Henrique Francisco - O primeiro centenário do Liceu de Viana do Castelo: Livro Comemorativo. 1º Edição, Viana do Castelo. 1953.

-TEIXEIRA, Luís Miguel de Oliveira Branco - Reconversão de áreas urbanas obsoletas localizadas em frentes de água, Dissertação de Mestrado em Engeneria Civil, Porto: FEUP. 1998

9. Créditos de Imagens

Fig.1. Cidades portuárias na Europa. (Fonte: Adaptado a partir de TEIXEIRA, L. Reconversão de áreas urbanas obsoletas localizadas em frentes de água, Dissertação de Mestrado, FEUP. 1998.)
Fig.2. Consequência da Revolução Industrial em Viana do Castelo. (Fonte: Câmara Municipal de **Viana do Castelo.)**
Fig.3. Zona Ocidental Antes da Requalificação da Expo'98. (Fonte:https://twitter.com/profanibal/status/1110205661080678401/photo/2)
Fig.4. Requalificação Expo'98. (Fonte:https://twitter.com/profanibal/status/1110205661080678401/photo/2)
Fig.5. Muralha do que se esperava ser no Século XV (Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo.)
Fig.6. Entradas da Muralha em Viana do Castelo. (Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo.)
Fig.7. Aproximação Real da Muralha Construída em Viana do Castelo. (Fonte: PEIXOTO, António Maranhão. O Litoral e a Cidade: matrizes cartográficas. 1º Edição, Viana do Castelo, Arquivo Municipal de Viana do Castelo, 2001)
Fig.8. Viana do Castelo no início do século XV. (Fonte: RODRIGUES, Luis Rafael. Viana do Castelo: Dos planos existentes a um novo projeto urbano,Dissestação de Mestrado em Arquitetura, Porto: FAUP, 2020)
Fig.9. Viana do Castelona transição do século XV para o século XVI. (Fonte: RODRIGUES, Luis Rafael. Viana do Castelo: Dos planos existentes a um novo projeto urbano,Dissestação de Mestrado em Arquitetura, Porto: FAUP, 2020)
Fig.10. Torre da Roqueta integrada no Castelo Santiago da Barra. (Fonte: https://www.olharvianadocastelo.pt/2010/04/torre-da-roqueta-viana-do-castelo.html)
Fig.11. Castelo Santiago da Barra. (Fonte: https://go.ominho.pt/listing/forte-de-santiago-da-barra-viana-do-castelo/)
Fig.12. Viana do Castelo na Primeira Metade do Século XVII. (Fonte: RODRIGUES, Luis Rafael. Viana do Castelo: Dos planos existentes a um novo projeto urbano,Dissestação de Mestrado em Arquitetura, Porto: FAUP, 2020)
Fig.13. Frente de Água de Viana do Castelo. (Fonte: https://rr.sapo.pt/ponte-eiffel/index.html)
Fig.14. Viana do Castelo em 1864 a 1867. (Fonte: https://rr.sapo.pt/ponte-eiffel/index.html)
Fig.15. Estação Ferroviária de Viana do Castelo. (Fonte: https://www.olharvianadocastelo.pt/2012/11/memorias-fotograficas-de-viana-do_29.html)
Fig.16. Ramal Ferroviário até a Doca Comercial. (Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo)
Fig.17. Fotografia do Ramal Ferroviário na Doca Comercial. (Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo)
Fig.18. Fotografia do Jardim de Viana do Castelo. (Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo PT-AMVCT-AG-FPOS-001043_1)
Fig.19. Antigo Mercado Municipal de Viana do Castelo. (Fonte: https://www.olharvianadocastelo.pt/2020/03/viana-patrimonio-que-ja-nao-existe.html)
Fig.20. Proposta para a Avenida em Viana do Castelo. (Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo PT-AMVCT-AG-FPOS-001043_19
Fig.21. Fotografia da Avenida em Viana do Castelo. (Fonte: https://www.olharvianadocastelo.pt/2020/03/viana-em-imagens-doutros-tempos.html)
Fig.22. Fotografia Praça da Rainha. (Fonte: https://www.olharvianadocastelo.pt/2020/04/a-praca-da-rainha.html)
Fig.23. Fotografia do Templo de Santa Luzia. (Fonte: https://www.olharvianadocastelo.pt/2017/09/viana-templo-de-santa-luzia-exibe-sua.html)
Fig.24. O Plano Mestre da Urbanização da Praia do Cabedelo. (Fonte: LOBO, Susana Luísa Meixa. Arquitetura e Turismo: Planos e Projetos. Parte II, Dissertação de Doutoramento na área Científica de Arquitectura. Universidade de Coimbra, 2012.)

Fig.25. Fotografia aérea dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo 1958. (Fonte: https://restosdecoleccao.blogspot.com/2015/11/estaleiros-navais-de-viana-do-castelo.html)
Fig.26. Fotografia da entrega do "Gil Eannes" em 19 de Março de 1955. (Fonte: https://restosdecoleccao.blogspot.com/2015/11/estaleiros-navais-de-viana-do-castelo.html)
Fig.27. Esboceto do Ante-Plano Geral de Urbanização de Viana do Castelo. (Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo)
Fig.28. Ante-Plano Geral de Urbanização de Viana do Castelo. (Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo)
Fig.29. Revisão do Ante-Plano Geral de Urbanização de Viana do Castelo. (Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo)
Fig.30. Planta da Área Urbana Construída até 1974 (Fonte: Câmara Municipal de Viana do Castelo)
Fig.31. Planta da Área Urbana Construída até 1996. (Fonte: Câmara Municipal de Viana do Castelo)
Fig.32. Planta da Área Urbana Construída até 2003. (Fonte: Câmara Municipal de Viana do Castelo)
Fig.33. Plano Geral de Urbanização de 1979. (Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo)
Fig.34. Plano Diretor Municipal de 1991. (Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo)
Fig.35. Plano Diretor Municipal de 1991. (Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo)
Fig.36. Arranjo Urbanístico da Área Ocidental da Cidade. (Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo)
Fig.37. Arranjo Urbanístico da Área Ocidental da Cidade. (Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo)
Fig.38. Arranjo Urbanístico da Área Ocidental da Cidade. (Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo)
Fig.39. Arranjo Urbanístico da Área Ocidental da Cidade. (Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo)
Fig.40. Arranjo Urbanístico da Área Ocidental da Cidade. (Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo)
Fig.41. Plano de Urbanização da Cidade de 1999. (Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo)
Fig.42. Áreas de Intervenção do Programa Pólis em Viana do Castelo. (Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo)
Fig.43. Plano de Pormenor do Centro Histórico. (Fonte: Câmara Municipal de Viana do Castelo)
Fig.44. Plano de Pormenor do Centro Histórico. (Fonte: Câmara Municipal de Viana do Castelo)
Fig.45. Plano de Pormenor do Parque da Cidade. (Fonte: Câmara Municipal de Viana do Castelo)
Fig.46. Modelo 3D do Parque da Cidade. (Fonte: http://www.cm-viana-castelo.pt/pt/noticias/aprovado-investimento-de-60-milhoes-de-euros-no-parque-da-cidade-de-viana)
Fig.47. Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha e Campo da Agonia. (Fonte: Câmara Municipal de Viana do Castelo)
Fig.48. Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha e Campo da Agonia. (Fonte: Câmara Municipal de Viana do Castelo)
Fig.49. Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha e Campo da Agonia. (Fonte: Câmara Municipal de Viana do Castelo)
Fig.50. Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha e Campo da Agonia. (Fonte: Câmara Municipal de Viana do Castelo)
Fig.51. Localização dos Diversos Cais e a Sua Localização na Vila. (Fonte: MOREIRA , Manuel António Fernandes. A História de Viana do Castelo em Dispersos – 1. Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo, 2005)
Fig.52. Projeto para a Foz do Rio Lima de C. Marnay em 1881. (Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo)
Fig.53. Frente Ribeirinha, Monserrate, Viana do Castelo. (Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo)

Fig.54. Frente Ribeirinha, Monserrate, Viana do Castelo. (Fonte: https://www.facebook.com/LugarDoReal/photos/3425226114167119)
Fig.55. Descarga de Sardinha em 1958, Monserrate, Viana do Castelo. (Fonte: https://www.facebook.com/LugarDoReal/photos/2630415976981474)
Fig.56. Doca Comercial de Viana do Castelo antes do Aterro Iniciado em 1975. (Fonte: https://www.facebook.com/LugarDoReal/photos/2630415976981474)
Fig.57. Vista do Terreno em Estudo. (Fonte: Autor)
Fig.58. Vista do Terreno em Estudo. (Fonte: Autor)
Fig.59. Vista do Terreno em Estudo. (Fonte: Autor)
Fig.60. Vista do Terreno em Estudo. (Fonte: Autor)
Fig.61. Vista do Terreno em Estudo. (Fonte: Autor)
Fig.62. Vista do Terreno em Estudo. (Fonte: Autor)
Fig.63. Vista Aérea do Terreno em Estudo. (Fonte: Autor)
Fig.64. Desenho do Parque de Estacionamento. (Fonte: Autor)
Fig.65. Desenho do Parque de Estacionamento. (Fonte: Autor)
Fig.66. Desenho do Parque de Estacionamento. (Fonte: Autor)
Fig.67. Desenho do Parque de Estacionamento. (Fonte: Autor)
Fig.68. Planta da Expo'98. (Fonte: https://ionline.sapo.pt/especiais/expo-98-um-evento-que-mudou-para-sempre-o-rosto-de-lisboa/)
Fig.69. Vista Aérea. (Fonte: https://ionline.sapo.pt/especiais/expo-98-um-evento-que-mudou-para-sempre-o-rosto-de-lisboa/)
Fig.70. Vista Aérea, Construção da Expo'98. (Fonte: https://www.tsf.pt/multimedia/galeria/vida/expo98-em-fotos-antes-durante-e-15-anos-depois-3452211.htmlra-sempre-o-rosto-de-lisboa/)
Fig.71. Vista Aérea, Construção da Expo'98. (Fonte: https://www.tsf.pt/multimedia/galeria/vida/expo98-em-fotos-antes-durante-e-15-anos-depois-3452211.htmlra-sempre-o-rosto-de-lisboa/)
Fig.72. Vista para a Doca dos Olivais. (Fonte: https://www.tsf.pt/multimedia/galeria/vida/expo98-em-fotos-antes-durante-e-15-anos-depois-3452211.htmlra-sempre-o-rosto-de-lisboa/)
Fig.73. Vista Aérea da Expo'98. (Fonte: https://www.tsf.pt/multimedia/galeria/vida/expo98-em-fotos-antes-durante-e-15-anos-depois-3452211.htmlra-sempre-o-rosto-de-lisboa/)
Fig.74. Antiga Doca da Dizima, Viana do Castelo. (Fonte: https://www.tsf.pt/multimedia/galeria/vida/expo98-em-fotos-antes-durante-e-15-anos-depois-3452211.htmlra-sempre-o-rosto-de-lisboa/)
Fig.75. Vista do Pavilhão de Portugal. (Fonte: https://caisdamemoria.files.wordpress.com/2015/05/pavilhc3a3o_de_portugal_4.jpg)
Fig.76. Pavilhão de Portugal. (Fonte: https://www.tsf.pt/multimedia/galeria/vida/expo98-em-fotos-antes-durante-e-15-anos-depois-3452211.htmlra-sempre-o-rosto-de-lisboa/)
Fig.77. Pavilhão de Portugal. (Fonte: https://informacoeseservicos.lisboa.pt/contactos/diretorio-da-cidade/pavilhao-de-portugal-1#gallery-2)
Fig.78. Miradouro de Rennes. (Fonte: https://rennes.maville.com/actu/actudet_-le-delicat-design-des-bouroullec-sur-la-vilaine_fil-4305786_actu.Htm)
Fig.79. Miradouro de Rennes. (Fonte: https://rennes.maville.com/actu/actudet_-le-delicat-design-des-bouroullec-sur-la-vilaine_fil-4305786_actu.Htm)
Fig.80. Vista Aérea Harbor Bath. (Fonte: https://www.archdaily.com/11216/copenhagen-harbour-bath-plot)
Fig.81. Fotografia Harbor Bath. (Fonte: https://www.archdaily.com/11216/copenhagen-harbour-bath-plot)
Fig.82. Fotografia Harbor Bath. (Fonte: https://www.archdaily.com/11216/copenhagen-harbour-bath-plot)
Fig.83. Planta Harbor Bath. (Fonte: https://www.archdaily.com/11216/copenhagen-harbour-bath-plot)

Fig.84. Fotografia Game Streetmekka. (Fonte: https://www.archdaily.com.br/br/913007/streetmekka-viborg-effekt)
Fig.85. Fotografia Game Streetmekka, Antes e Depois. (Fonte: https://www.archdaily.com.br/br/913007/streetmekka-viborg-effekt)
Fig.86. Fotografia Game Streetmekka, Antes e Depois. (Fonte: https://www.archdaily.com.br/br/913007/streetmekka-viborg-effekt)
Fig.87. Fotografia Game Streetmekka, Antes e Depois. (Fonte: https://www.archdaily.com.br/br/913007/streetmekka-viborg-effekt)
Fig.88. Planta Lemvig Skatepark. (Fonte: https://www.archdaily.com.br/br/01-183120/skatepark-lemvig-slash-effekt)
Fig.89. Fotografia Lemvig Skatepark. (Fonte: https://www.archdaily.com.br/br/01-183120/skatepark-lemvig-slash-effekt)
Fig.90. Fotografia Lemvig Skatepark. (Fonte: https://www.archdaily.com.br/br/01-183120/skatepark-lemvig-slash-effekt)
Fig.91. Fotografia Lemvig Skatepark. (Fonte: https://www.archdaily.com.br/br/01-183120/skatepark-lemvig-slash-effekt)
Fig.91. Planta e Perfis do Museu Monumento à Amizade e suas Metáforas. (Fonte: https://www.archdaily.com.br/br/916505/memorial-da-imigracao-japonesa-gustavo-penna-arquiteto-e-associados)
Fig.92. Fotografia Museu Monumento à Amizade e suas Metáforas. (Fonte: https://www.archdaily.com.br/br/916505/memorial-da-imigracao-japonesa-gustavo-penna-arquiteto-e-associados)
Fig.93. Fotografia Museu Monumento à Amizade e suas Metáforas. (Fonte: https://www.archdaily.com.br/br/916505/memorial-da-imigracao-japonesa-gustavo-penna-arquiteto-e-associados)
Fig.94. Fotografia Museu Monumento à Amizade e suas Metáforas. (Fonte: https://www.archdaily.com.br/br/916505/memorial-da-imigracao-japonesa-gustavo-penna-arquiteto-e-associados)
Fig.95. Programa Polis na Zona de Intervenção. (Fonte: Câmara Municipal de Viana do Castelo)
Fig.96. Proposta do Terminal Marítimo e Edifícios de Apoio à Marina. (Fonte: Câmara Municipal de Viana do Castelo)
Fig.97. Esboço sobre o Plano de Urbanização de Viana do Castelo. (Fonte: Autor)
Fig.98. Estudo dos Espaços Verdes sobre o Plano de Urbanização de Viana do Castelo. (Fonte: Autor)
Fig.99. Alinhamento e Eixos de Definição dos Espaços Verdes. (Fonte: Autor)
Fig.100. Espaços Verdes Propostos. (Fonte: Autor)
Fig.101. Plataformas Flutuantes e Lugar de Atracagem na Antiga Doca da Dizima. (Fonte: Autor)
Fig.102. Praça Principal Proposta. (Fonte: Autor)
Fig.103. Comércios de Forma a Dar Dinamismo ao Espaço Verde. (Fonte: Autor)
Fig.104. Ciclovia Proposta. (Fonte: Autor)
Fig.105. Identificação do Paredão. (Fonte: Autor)
Fig.107. Vista de Ports Toronto, Sail-in Cinema. (Fonte:http://www.sailincinema.com/media.aspx)
Fig.108. Vista de Ports Toronto, Sail-in Cinema. (Fonte: http://www.sailincinema.com/media.aspx)
Fig.109. Espaço Miguel Torga, Souto Moura. (Fonte:https://www.archdaily.com.br/br/766736/espaco-miguel-torga-eduardo-souto-de-moura)
Fig.110. Glass House, Philip Johnson. (Fonte: http://dromanelli.blogspot.com/2018/03/philip-johnson-glass-house.html)
Fig.111. Pormenor Maaskade Cuijk. (Fonte: http://landezine.com/index.php/2011/01/maaskade-cuijk-by-buro-lubbers/)
Fig.112. Pormenor Victoria on the River. (Fonte: https://www.archdaily.com/942417/victoria-on-the-river-edwards-white-architects/5ef3f76db35765d3410000ad-victoria-on-the-river-edwards-white-architects-photo?next_project=no)
Fig.113. Museu da Cidade e Museu Mar (Fonte: Autor)

Fig.114. Perfis do Volume (Fonte: Autor)
Fig.115. Identificação do Lote (Fonte: Autor)
Fig.116. Vista do Pavilhão de Portugal. (Fonte: https://www.idealista.pt/news/financas/investimentos/2017/07/25/34008-pavilhao-de-portugal-vai-ser-transformado-num-centro-de-congressos)
Fig.117. Ancoradouro ou Armazém. (Fonte: Autor)
Fig.118. Perfis do Volume. (Fonte: Autor)
Fig.119. Identificação do Lote. (Fonte: Autor)
Fig.120. e Fig.121. Eólica Tower, Valencia. (Fonte: https://fransilvestrearquitectos.com/en/projects/eolica-tower/
Fig.122. Ancoradouo ou Armazem. (Fonte: Autor)
Fig.123. Perfil do Volume. (Fonte: Autor)
Fig.124. Perfil do Volume (Fonte: Autor)
Fig.125. Identificação do Lote (Fonte: Autor)
Fig.126. Interior do Pavilhão Nórdico, Veneza. (Fonte: https://www.archdaily.com.br/br/797010/classicos-da-arquitetura-pavilhao-nordico-em-veneza-sverre-fehn)
Fig.126. Pavilhão Nórdico, Veneza. (Fonte: https://www.archdaily.com.br/br/797010/classicos-da-arquitetura-pavilhao-nordico-em-veneza-sverre-fehn)
Fig.128. Pavilhão Nórdico em Veneza. (Fonte: https://www.archdaily.com.br/br/797010/classicos-da-arquitetura-pavilhao-nordico-em-veneza-sverre-fehn)
Fig.129. Interior do Pavilhão Nórdico, Veneza. (Fonte: https://www.archdaily.com.br/br/797010/classicos-da-arquitetura-pavilhao-nordico-em-veneza-sverre-fehn)
Fig.130. Piscinas Portuárias. (Fonte: Autor)
Fig.131. Perfis do Volume. (Fonte: Autor)
Fig.132. Identificação do Lote. (Fonte: Autor)
Fig.133. Pormenor das Piscinas em Grossenhain. (Fonte: https://www.archdaily.com/11216/copenhagen-harbour-bath-plot)
Fig.134. Zuidwestoever. (Fonte: http://landezine.com/index.php/2017/01/zuidwest-amsterdam/)
Fig.135. Harbor Bath. (Fonte: http://landezine.com/index.php/2011/03/natural-swimming-pool-grossenhain-by-weidinger-landschaftsarchitekten/)
Fig.136. Espaço de Comércio / Mercado. (Fonte: Autor)
Fig.137. Perfis do Volume. (Fonte: Autor)
Fig.138. Identificação do Lote. (Fonte: Autor)
Fig.139. Museu Louvre Lens. (Fonte: https://wallpapersafari.com/w/RlgOzM)
Fig.140. Museu Louvre Lens. (https://archello.com/project/louvre-lens-museum)
Fig.141. Museu Louvre Lens. (https://archello.com/project/louvre-lens-museum)
Fig.142. Museu Louvre Lens. (https://archello.com/project/louvre-lens-museum)
Fig.143. Habitação para o Clube de Vela. (Fonte: Autor)
Fig.144. Perfis do Volume. (Fonte: Autor)
Fig.145. Identificação do Lote. (Fonte: Autor)
Fig.146. e Fig.147. Casas Brancas, Adalberto Dias. (https://www.archdaily.com.br/br/803025/edificio-casas-brancas-adalberto-dias/586f6eb9e58ece969a000170-edificio-casas-brancas-adalberto-dias-foto?next_project=no)