



DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM ARQUITECTURA
FAUP, ANO LECTIVO 2008/09

ALUNO: Gilberto José Alves Feiteira Maia

DOCENTE ORIENTADOR: Prof. Catedrático. Arqt.º Manuel Fernandes de Sá

TÍTULO DA DISSERTAÇÃO: Frente de mar de Espinho, quando o mar e a terra fazem (e desfazem)
cidade

Dedicatória

Aos meus pais,
Pelo seu esforço e dedicação.

Agradecimentos

A realização de uma tese, embora sendo um trabalho individual, é também o resultado de uma orientação atenta e o culminar de uma procura e de uma partilha.

Ao meu orientador, Professor Catedrático Manuel Fernandes de Sá, agradeço a disponibilidade científica e pessoal, as indicações rigorosas decorrentes da leitura do trabalho, bem como a paciência e disponibilidade em ajudar-me através de críticas e incentivos.

No labor diário de estudo e de pesquisa, pude contar com o incentivo e as sugestões do Arqt.º Rui Lacerda, que me acolheu durante seis meses no seu gabinete, e com quem partilhei dúvidas que precisava de esclarecer. Agradeço ainda o material dispendido e a enorme disponibilidade. O meu sincero obrigado.

À Câmara Municipal de Espinho estou grato pela permissão de acesso aos documentos cartográficos sobre a cidade de Espinho.

À Biblioteca Municipal, agradeço a disponibilidade e ajuda na tarefa de pesquisa e consulta do arquivo da cidade.

Pela paciência e crítica constante, obrigado Mário.

Pelo tempo dispendido na parte fotográfica, obrigado Diogo.

Finalmente, devo um agradecimento à minha família por me terem apoiado, não só durante a prova, mas durante todo o percurso académico. Muito obrigado a todos.

Abreviaturas

cf. _confrontar, ver também

CME _Câmara municipal de Espinho

CMP _Câmara municipal do Porto

CP _Caminhos de ferro Portugueses

DPM _Domínio Público Marítimo

ed. _edição

FACE _Fórum artístico e cultural de Espinho

ibid. _no mesmo lugar, na mesma obra

INAG _Instituto da Água

op. cit. _obra já citada anteriormente

p. _página

PDM _Plano Director Municipal

PGU _Plano Geral de Urbanização

POOC _Plano de Ordenamento da Orla Costeira

pp. _páginas

REFER _rede ferroviária nacional

séc. _século

sd. _sem data de edição

sl. _sem local de edição

Índice

Resumo	XIV
Abstract	XV
1. Introdução	01
1.1 Quando o mar e a terra fazem (e desfazem) cidade	03
1.1.1 Localização da cidade de Espinho	04
1.1.2 Fotografias da cidade	05
1.2 Tema, objectivos e metodologia da dissertação	06
1.3 Conclusões	08
2. Capítulo I: Cidade de Espinho	11
2.1 Resumo histórico	13
2.1.1 Origens da cidade	15
2.1.2 Factores de desenvolvimento	17
2.1.3 Invasões do mar	24
2.2 Desenvolvimento da malha urbana	27
2.2.1 Planta de 1870	28
2.2.2 Planta de 1900	30
2.2.3 O presente e o futuro	33
2.3 Conclusões	35
3. Capítulo II: Análise da frente de mar	37
3.1 Plano de Ordenamento da Orla Costeira	37
3.2 O paradigma do turismo	44
3.3 A praia e o ecossistema	48
3.4 Conclusões	51

4. Capítulo III: Espaço público da frente de mar	55
4.1 Introdução	56
4.2 Casos de estudo relevantes para a cidade	58
4.1.1 Passeio Atlântico, Porto	60
4.1.2 Intervenção na orla costeira de Vila Nova de Gaia	62
4.1.3 Passeio Marítimo, Sanlúcar de Barrameda	64
4.3 Análise dos espaços públicos da marginal de Espinho	66
4.3.1 Projectos na frente de mar	68
4.3.2 Projecto para o espaço sobrance da linha-férrea	74
4.4 Conclusões	79
 5. Conclusão	 85
5.1 Considerações finais	97
 Bibliografia	 92
 Fonte de imagens	 97
 Anexos	 99

Resumo

As cidades fluviais e marítimas evoluíram de acordo com os rios, lagos, mares e oceanos junto aos quais prosperaram e esse crescimento não cessou. A história das cidades desenvolveu-se de acordo com a necessidade do Homem se relacionar com o elemento aquático. Primeiro, por uma questão evidente de sobrevivência, depois por uma questão comercial e de transporte e, por fim, por uma questão de lazer e turismo. Notamos hoje a crescente procura do litoral, da costa, do “sun, sand and sea”¹. Mas uma procura em excesso de um lugar ao sol pode trazer inúmeros problemas, a nível urbanístico e também ambiental.

Este trabalho tem como objectivo fazer um estudo sobre a frente de mar, sendo o objecto específico desse estudo a cidade de Espinho, enquanto resultado da soma e subtracção entre o mar e a terra. Toda a orla costeira da cidade foi sendo moldada fisicamente, atendendo às investidas do mar, mas também à acção do Homem, numa relação estreita de interdependência, o que ditou novas funcionalidades, que alteraram o aspecto do meio, bem como uma nova arquitectura da paisagem. As preocupações ambientais e a organização dos espaços de veraneio são também referidas, bem como os factores que determinaram o percurso evolutivo do crescimento da cidade.

XIV

O Homem tem de se consciencializar que as frentes de mar constituem uma diminuta parte da área total de terra e, por isso, o seu planeamento deve ser pensado com especial atenção. As cidades que existem em contacto com a água devem ter uma relação de simbiose para com o mar ou os rios, de forma a criar melhores condições de habitabilidade, de trabalho e até mesmo de lazer. Para isso é necessário pensar a cidade e ver o mar como se fossem um elemento só.

Chegados ao século XXI, necessitamos implementar uma agenda política, social e cultural positiva, voltada para uma visão construtiva da cidade e da água como recurso essencial e compartilhado com um papel significativo na materialização de uma história comum.

¹ MATOS, Madalena; in *Jornal dos Arquitectos* nº 197; *Turismo e território: notas sobre uma relação* (p. 25)

Abstract

Fluvial and maritime cities developed according with the rivers, lakes, seas or oceans next to which they grew and still today we can feel that this growth didn't cease. The history of the cities has developed according to the need that Man had to relate more or less with the aquatic environment. First, by a matter of obvious issue of survival, then by a commercial matter and transportation need and, last, by a matter of leisure and tourism. We notice today the increasing search of the littoral zone, the coast, the "sun, sand and sea"². But an over search of a place in the sun can bring innumerable urban and also environmental problems.

The objective of this work is to make a study about waterfronts, with the specific object of study, the city of Espinho, as a result of the additions and subtractions between the sea and the land. All the coastal border of the city has been physically moulded attending to the sea attacks, but also to men's actions, in a tight relation of interdependence, that dictated new functionalities, that changed the look of the surroundings, as well as a new architecture of the landscape. Environmental concerns and organization of the spaces used for summer holidays are also related, as well as the factors that settled the evolutive course of the growth of this city.

Man has to be conscious that waterfronts establish a small part of the total area of land and, for that reason, its plan, should be thought with special attention. The cities that exist in contact with water should have a symbiotic relationship towards the sea or the rivers, so that better conditions of habitableness, of work and even of leisure can be created. For that, it is necessary to think the city and see the sea as if they were just one element.

In the XXI century, we need to implement a politic, cultural and social positive agenda turned up to a constructive vision of the city and the water as an essential resource and shared with a significant role in the materialization of a common story.

² MATOS, Madalena; in Jornal dos Arquitectos nº 197; *Turismo e território: notas sobre uma relação* (p. 25)

Introdução

1.

01

“Era uma praia muito grande e quase deserta onde havia rochedos maravilhosos. Mas durante a maré alta os rochedos estavam cobertos de água. Só se viam as ondas que vinham crescendo do longe até quebrarem na areia com um barulho de palmas.”³

³ ANDRESEN, Sophia de Mello Breyner; in *A menina do mar* (p. 5)

1.1 Quando o mar e a terra fazem (e desfazem) cidade

A temática da água é pertinente na obra da poetisa e escritora Sophia de Mello Breyner Andresen, que, tendo vivido na praia da Granja, vivenciou a sua beleza e a transpôs para a sua obra. E ao personificá-la, reconhece-lhe vida, atribui-lhe novos significados, permitindo-lhe renascer infinitamente para se tornar no que sempre terá sido. Decidiu-se também falar na praia, porque é aqui que o mar e a terra se beijam, sendo a cidade o fruto desse amor perpetuamente renascido, tal como a cidade é reconstituída, na sua forma.

Espinho e a sua relação histórica e urbanística com o mar foi o tema escolhido para a dissertação que encerra o meu percurso académico, em que se apresentam propostas de intervenção que (re) valorizem a frente de mar. Não seria difícil encontrar elementos de referência de grandes cidades marítimas como Barcelona, Roterdão, Boston, Liverpool e muitos mais, mas procurou-se um exemplo mais ‘português’, com o qual eu me identifico.

A cidade, em constante evolução e desenvolvimento, enfrenta agora a revisão do seu Plano Director Municipal, que marcará o futuro urbanístico, social e económico do concelho. Encontramo-nos numa fase ideal para uma análise crítica daquilo que foi mal e bem concretizado em Espinho, com o intuito de fazer uma reflexão sobre o que estas novas mudanças podem trazer à cidade e à sua frente marítima. Assim, a tese visa apresentar uma análise sobre a frente de mar da cidade de Espinho, quando o mar e a terra fazem cidade.

1.1.1 Localização da cidade de Espinho

Espinho, “terra amiga que nasceu nas areias do mar e nelas se criou e cresceu”⁴, é uma cidade localizada na orla costeira atlântica, a 19 km do Porto e a 51 km de Aveiro. A nível geográfico e político, Espinho pertence ao distrito de Aveiro, mas, devido a uma relação económica, à questão de proximidade e à interação populacional, insere-se na área metropolitana do Porto. Administrativamente, faz fronteira a Norte com o município de Vila Nova de Gaia, a Sul com o concelho de Ovar, a Este com Santa Maria da Feira e a Oeste com o Oceano Atlântico.

O concelho de Espinho tem 5 freguesias constituídas por Anta, Guetim, Paramos, Silvalde e, com o mesmo nome do concelho, a freguesia de Espinho, que é a mais pequena. O concelho possui 6 km de costa bastante procurada para efeitos de turismo, uma área de 21,42 km² e uma população que ronda os 30.000 habitantes. Reúne também três pequenas ribeiras, a de Paramos, a de Silvalde e a do Mocho, que desaguam no mar. A Norte e a Sul da cidade e paralelamente ao traçado ferroviário, podemos observar as dunas e a vegetação rasteira numa praia sem grandes variações topográficas.

A freguesia de Espinho caracteriza-se pela organização ortogonal da sua malha urbana e pela sua importância enquanto centro político, económico, comercial, cultural e turístico do concelho. É uma cidade localizada num local privilegiado, não só pelas características ambientais e paisagísticas mas também pela sua boa acessibilidade com importantes centros urbanos. Inicialmente, através do caminho-de-ferro e, recentemente, através da rede rodoviária (como a IC1, a IC24 e a A1) rapidamente se chega ao Porto, a Ovar, a Aveiro ou a Santa Maria da Feira. Mas o comboio foi e continua a ser um transporte muito utilizado para quem parte e para quem chega a Espinho.



01_ Concelhos próximos de Espinho



02_ Freguesias de Espinho

⁴ PEREIRA, Álvaro; in *Espinho Monografia* (p. 9)

1.1.2 Fotografias da cidade



03_ Vista aérea da cidade



04_ Vista aérea da cidade



05_ Câmara Municipal



06_ Centro Multimeios



07_ Rua 19



08_ Casino e cinema actuais



10_ Praia da Baía



09_ Museu Municipal de Espinho



11_ Panorâmica da praia da Baía

1.2 Tema, objectivos e metodologia da dissertação

A presente dissertação visa analisar a frente de mar de Espinho, destacando os espaços públicos da sua marginal enquanto elementos que transfiguram as funções de um espaço em constante mutação anual, para que, no final, possa ser feita uma crítica sobre a actual frente de mar de Espinho e sobre o seu futuro. A escolha deste tema foi ditada por vários factores, nomeadamente, o facto de viver perto desta cidade e, portanto, ter uma relação de proximidade com ela. Também foi factor de influência o ano de 'Erasmus' realizado em Itália, na medida em que as componentes urbanísticas eram preponderantes e onde o tema da água foi, curiosamente, uma abordagem constante. Também para a escolha do tema da dissertação foi bastante útil o 'estágio' de seis meses feito com o Arqt.º Rui Lacerda, na cidade de Espinho. Outro factor para o incentivo foi o workshop 'living by the sea' organizado pela FAUP durante o mês de Fevereiro, na FAUP, e em Maio, em Nápoles, na medida em que o tema da água, abordado em contextos urbanos diferentes, levou a uma percepção das inúmeras soluções possíveis para diferentes lugares com frente de mar.

06

À delineação desta tese presidiu a determinação de um conjunto de objectivos que visam concentrar os conhecimentos desenvolvidos durante o curso de arquitectura num tema de carácter urbano. O plano de trabalho centra-se na análise da cidade de Espinho e da sua relação com o mar, isto é, analisar o conjunto de espaços e volumes voltados para o mar e a forma como estes são vividos ao longo do ano. Este estudo é feito num momento em que a zona Este e Oeste da cidade vão ser 'cozidas' uma à outra em consequência do enterramento da linha férrea, graças à concretização do projecto para o espaço livre criado entre a rua 8 e a avenida 8 da autoria dos Arqt.º Rui Lacerda, Arqt.º Francisco Mangado e Arqt.º João Álvaro Rocha. Esta intervenção assume um papel importante nesta dissertação na medida em que será (re) criada uma centralidade em forma de avenida a poucos quarteirões de distância da rua 2. Isto irá levar a uma notável mudança a nível dos actuais fluxos da população residente e visitante.

A metodologia deste trabalho consiste numa análise das leituras bibliográficas sobre questões relativas a cidades costeiras e a sua evolução durante a História. Foi feita uma primeira análise de carácter generalista que tem como tarefa fazer a aproximação ao tema da cidade de Espinho, enquanto cidade costeira.

Uma segunda fase consiste na pesquisa de elementos sobre a cidade de Espinho, a sua história e evolução enquanto aglomerado e cidade. A par desta leitura analítica, o tema a abordar será moldado detalhadamente. Trata-se de depurar a informação e conduzir este estudo para a questão da frente e mar da cidade, um espaço de encontro. Paralelamente a esta leitura, serão feitas visitas constantes ao local e às fontes de informação, o que já era feito no período de estágio.

Por fim, as conversas com o arquitecto Rui Lacerda e, necessariamente, com o orientador desta prova, professor Manuel Fernandes de Sá, farão o remate dos aspectos que não foram tão extensamente abordados na pesquisa inicial.

A esta metodologia de trabalho associa-se a estrutura da dissertação, que se organiza em cinco capítulos, que por sua vez se dividem em subcapítulos. Segue-se a bibliografia, o índice de imagens e os anexos.

Na primeira parte, faz-se uma introdução ao tema, uma apresentação geral da cidade de Espinho, através de elementos escritos e fotográficos, e apresentam-se os objectivos e métodos de trabalho previstos para esta dissertação. Trata-se de um esboço que irá ser moldado e completado ao longo da tese.

Numa segunda fase, a cidade será alvo de um estudo histórico e urbanístico, isto é, será investigado o percurso da história da cidade e as consequências para o seu desenvolvimento urbano. Haverá um estudo dos vários momentos do crescimento da cidade, tendo em conta o traçado da rua, a ameaça das investidas do oceano, o crescimento do turismo e a questão da linha férrea enquanto elemento de separação e de potencial força geradora de crescimento, criada pela acessibilidade que se estabelece entre a cidade e o mar.

Num terceiro momento, será estudada a frente de mar sob o ponto de vista da protecção desta zona costeira. Serão abordados temas como os Planos de Ordenamento da Orla Costeira, o turismo, enquanto dinamizador da economia e, paradoxalmente, ameaçador ambiental, bem como a fragilidade do ecossistema marítimo.

Numa quarta fase, será abordado o tema do espaço público. Serão apresentados três projectos realizados em frentes marítimas e serão também apresentados os projectos existentes e previstos para a cidade de Espinho. A questão da linha-férrea será tida em conta neste trabalho, e far-se-á uma análise sobre as consequências do enterramento da linha enquanto factor de ligação da cidade com a sua marginal.

Por fim, proceder-se-á também a uma reflexão sobre a cidade de Espinho face à sua relação com o mar, tendo em conta tudo o que foi referido anteriormente. Trata-se, no fundo, de uma reflexão final sobre o território, o urbanismo, a arquitectura, as fronteiras e a água.

O título da tese surge na sequência das primeiras leituras sobre a cidade de Espinho, em que se pode ler e sentir o dramatismo quase heróico de uma cidade que “lutou contra o mar”⁵ num *conflito de amor-ódio*. Esta relação intrínseca entre o mar e a terra, em que a cidade é feita e desfeita constantemente, levou a debruçar-me sobre um tema relacionado com a frente de mar desta cidade.

⁵ *ibid*

1.3 Conclusões

“Frente de mar de Espinho: quando o mar e a terra fazem (e desfazem) cidade” é um trabalho que procura entender a cidade na sua relação com o mar. Procurou dar-se a conhecer a cidade num contexto actual sobre a frente de mar urbana e entender melhor uma cidade com a qual me identifico. O trabalho pretende tecer um sentido prático para o futuro de Espinho.

A temporalidade é um importante factor de mudança e as novas transformações na cidade são a prova disso. “As frentes de água urbanas (...) condensam (...) uma particularidade territorial, simbólica e cultural”⁶ e, como tal, estas zonas devem ser valorizadas e devem ser alvo de uma reflexão mais intensa. A dissertação procura analisar essa evolução histórica e ser capaz de fazer uma crítica que faculte a revitalização da frente de mar.

As fotos aéreas em ‘época alta’ cheias de luz e turistas não deixam ver as problemáticas da cidade nem prevêem o futuro da cidade sem linha-férrea. Assim é necessário imaginar a cidade no lugar do arquitecto, prevendo o seu desenvolvimento e adivinhando o seu futuro. Seria interessante, com um razoável distanciamento temporal, poder fazer uma retrospectiva a partir deste trabalho. Quem sabe qual e como será o futuro limite entre a cidade e o mar?



12_ Vista aérea de Espinho

⁶ FERREIRA, Vítor Matias; CASTRO, Alexandre; in *A cidade da Expo 98* (p.20)

Capítulo I: Cidade de Espinho

2.

11

“Lutou contra o mar, quando buscava nas suas águas, o sustento das suas gentes, e procurava criar uma vida honesta e de trabalho aos que viessem.

Lutou contra o mar, quando as suas casinhas, uma a uma, ruíam perante o ímpeto das águas ou com a falta de base nas areias que as sustentavam.”⁷

⁷ *Op. cit.* PEREIRA, Álvaro, in *Espinho Monografia* (p. 9)

⁸ Publicação semestral da junta distrital de Aveiro, in Aveiro e o seu distrito nº7, *A fonte do mocho* (p. 25)

Neste subcapítulo serão abordados três elementos-chave para a compreensão da história da cidade de Espinho: as suas origens desde os primeiros palheiros, os seus vários factores de desenvolvimento e as invasões do mar que vieram a determinar uma mudança na forma de ver a cidade e de fazê-la crescer desde aglomerado até sede de concelho.

2.1.1 Origens da cidade

A história de Espinho nasce com a deslocação temporária dos pescadores do Furadouro, que, a partir de 1758, no Verão, começaram a estabelecer-se nesta zona onde praticavam uma pesca artesanal denominada por *xávegas*⁹ organizados por *companhas*¹⁰.

Por volta de 1795, pouca gente aí devia viver com carácter permanente. Em 1807 existiam já 125 palheiros que se organizavam à volta de uma praça. Localizava-se entre as actuais rua 13 e 21 e estavam erigidas sobre o areal. A zona mais antiga da cidade foi destruída pelo mar por se situar em cima da linha de costa. A abundância de peixe neste lanço de costa e sua venda fácil, devido à sua localização relativamente próxima dos mercados do Porto, permitia a sustentabilidade da aldeia.



14_ Pesca com xávegas



15_ Palheiro existente em Paramos (1968)

Espinho era, assim, um aglomerado de palheiros construídos com tábuas toscas, cobertos com colmo de palha ou com caniças de barro. Mais tarde, apareceram alguns *soalhados* em que as tábuas assentavam em barrotes pousados directamente sobre a areia, e com forro no tecto; e outros ainda, muito raros, com dois pisos.

A época de 1830-65 caracteriza-se pela chegada dos primeiros banhistas e pela construção das primeiras casas que conviviam com os palheiros da praia. Em 1911, subsistiam ainda numerosos exemplares dos antigos palheiros. Nessa altura, porém, havia já também casas de pedra de pescadores mais ricos entre o caminho-de-ferro e o mar, frequentemente arrendadas de Verão aos banhistas; e na gente mais afortunada, as casas de madeira assentavam sobre um soco de alvenaria e, por vezes, tinham já a fachada desse material.

A constante procura do litoral por banhistas aos fins-de-semana e durante o Verão levou a que a construção em madeira, em vez de se adaptar às recentes necessidades dos novos banhistas, passasse a ser feitas em pedra, ou adobe, o que levou a uma decadência da técnica construtiva dos

⁹ A arte da xávega é um sistema de pesca artesanal caracterizada pela técnica de arrasto. As grandes redes são lançadas ao mar e são puxadas com a ajuda de bois.

¹⁰ Companhas é a designação que se dá à sociedade de pescadores que constituem a arte xávega.

palheiros e também a uma mais rápida degradação ambiental na cidade. Na altura das primeiras povoações, o areal tinha uma dimensão de 300 metros, uma extensão nitidamente superior àquela que se pode observar hoje, que, em algumas zonas, não tem mais de 25 metros.



16_ Largo de Nossa



17_ Núcleo primitivo

2.1.2 Factores de desenvolvimento

A autonomia administrativa e eclesiástica

O desejo de independência concelhia começou a partir de 1889, devido à inexistência de infra-estruturas e à má qualidade dos serviços que criava graves problemas a uma população residente que não parava de aumentar. Com efeito, a cidade não tinha abastecimento de água, nem iluminação nas ruas durante uma parte do ano, havia falta de policiamento, as estradas estavam em péssimo estado e não havia uma escola de instrução primária. Estes motivos conduziram Espinho à procura de emancipação, apesar dos protestos da Vila da Feira que, com 54 freguesias, nunca poderia contribuir para o seu desenvolvimento.

O crescimento económico da cidade verificou-se a partir de 1894, devido à fábrica de conservas Gomes Brandão que empregava cerca de 500 pessoas, e que exportava pescado e tinha recursos que lhe permitiam fazer face aos encargos de um concelho.

A nível eclesiástico, Espinho dependia de Anta, incluindo o sepultamento no único cemitério, embora já em 1808, tivesse uma pequena ermida, a Capela dos Galegos. Todavia, era pequena e com o passar dos anos, o culto religioso da povoação necessitava de um templo mais nobre e espaçoso. Em 1872 é edificado um novo templo que estaria concluído em 1889. A criação da Irmandade de N.^a S.^a da Ajuda, no ano de 1886, e a doação de um terreno por um casal de lavradores, para a edificação de um cemitério, vieram possibilitar a desvinculação a Anta.

Assim, por decreto de 23 de Maio de 1889, Espinho passa a freguesia, e vê criada a sua paróquia contra o poder religioso de Anta.

A igreja da Senhora da Ajuda viria a ser destruída pelo mar em 1904. Uma terceira igreja foi construída no mesmo ano, que também foi destruída pelo mar. A partir desta altura, foram construídas duas igrejas que ainda se mantêm, a Capela de Santa Maria Maior na rua 8 – que agora se chama Nossa Senhora da Ajuda, construída em 1910 – e a Igreja Matriz, cuja construção foi iniciada em 1901. Foi também construída uma capela para os pescadores perto do local da capela original, a Capela de S. Pedro, inaugurada no ano de 1941.

Seguem-se os trâmites legais que, após a elevação de Espinho a freguesia, dão lugar à instalação do novo concelho. Em 1899, Espinho passa a concelho e assume fama internacional enquanto zona turística.

Nessa época, a povoação contava com perto de 4.000 habitantes, sendo frequentada, na época balnear, por mais de 20.000 pessoas. As medidas que visaram a emancipação de Espinho facilitaram a implementação do progresso, o ‘embelezamento’, o abastecimento de água e luz, o



18_ Capela dos Galegos

melhoramento dos acessos, arborização, a construção de um jardim público e o policiamento. Assim, nos primeiros quinze anos de autonomia administrativa, a praia de Espinho teve um rápido desenvolvimento económico, sustentado pela importância da praia como pólo fundamental de atracção turística.

Após duas décadas de desaceleração, sintomática da revolução do Estado Novo – Maio de 1926 –, Espinho viria a tornar-se cidade em 1973 na sequência de um crescimento demográfico e económico, bem como por uma rejuvenescido desenvolvimento arquitectónico, já a partir da década de 40, patente na construção dos Paços do Concelho, na Piscina Solário Atlântico, no parque João de Deus e no Matadouro Municipal.

No aspecto turístico, Espinho usufrui de uma posição destacada entre as praias nacionais, devido às condições climatéricas e à situação geográfica, o que lhe valeu a designação da Rainha da Costa Verde.

Caminho-de-ferro

Em 1851, iniciou-se em Portugal um período de grande estabilidade económica e política, e as linhas ferroviárias surgiram como um dos factores impulsionadores de uma dinâmica de crescimento gerada pela mobilidade, conectividade, redução da equação distância/tempo que aquelas permitiam. Em 1863, dá-se a implantação da linha do caminho-de-ferro entre Aveiro e Porto, factor de grande progresso, pois em 1870, a Companhia Real dos Caminhos-de-ferro abriu um apeadeiro em Espinho. No comboio, transportava-se a sardinha que seria vendida no Porto e outros lugares por onde passava. Em 1876, construiu-se a estação, o que atraiu mais veraneantes até de Espanha, o que provocou um surto de novas residências.

Após a inauguração do caminho-de-ferro, fizeram-se arruamentos e obras de urbanização. A poente, até à praia, viviam os pescadores ou *vareiros*, em bairros piscatórios, e a nascente até à estação do caminho-de-ferro viviam os fidalgos, em casas de pedra.

Em 1893, construiu-se uma ponte suspensa sobre a linha, apelidada de *passerelle*, que, em 1975, foi substituída por um túnel subterrâneo. Apenas em 1902 é que a via dupla foi construída no lado Nascente da linha já existente, aumentando assim a afluência de novas gentes. Esta localização a três quarteirões da praia originou um corte físico entre a praia e a cidade, notando-se uma dificuldade de acesso à zona Poente da cidade, especialmente quando algum comboio passava.



19_ Estação de caminhos-de-ferro (1925)



20_ Passerelle e avenida 8 (1912)

Em 1908 foi inaugurado o troço entre Espinho e Oliveira de Azeméis e em 1914 até Viseu, a linha do Vale do Vouga. O tráfego da linha do Vale do Vouga em ligação com a linha do Norte contribuiu para o desenvolvimento de Espinho, a nível do comércio, indústria e veraneio, dada a possibilidade de ida e volta das populações próximas e a vinda de *praístas*. Actualmente, a linha foi enterrada e o acesso à praia faz-se à cota da rua. A partir de Janeiro de 1989 a CP resolveu acabar com alguns traçados ferroviários e a linha do Vouga só ficou activa entre Espinho e Oliveira de Azeméis, estando em estudo a modernização deste troço por um metro de superfície.

Os caminhos de ferros foram um dos factores impulsionadores para o desenvolvimento de Espinho. Até 1980, os acessos viários mais importantes eram a EN 109, que passa pela rua 62 e avenida 24, a EN 326 que liga Espinho à EN1 passando por Anta e Nogueira da Regedoura e outra que liga a cidade à EN1 mas passando por Guetim e Grijó. Na década de 80, a rua 20 foi prolongada até à Granja, e foi feita a IC24 no prolongamento da rua 19 até à EN1, com um nó de ligação à IC29 e à A1.

Ao comemorar um século de autonomia administrativa, Espinho é servida por vias rodoviárias, ferroviárias e um aeródromo que agilizam a passagem pela cidade, que apresenta um parque habitacional em ascensão. Desde 1991 que Espinho integra a Associação de Municípios do Grande Porto, o que reverte num acréscimo de responsabilidade. São significativas as obras que contribuem para a revitalização e acessibilidade à zona marítima da cidade como enterramento da via-férrea e a requalificação da avenida 8.

Época balnear

No século XIX deu-se início a uma procura das praias em todo o país por razões de saúde e lazer. O banho de mar era tomado com fins terapêuticos. “Era tomado logo de manhã, recolhendo as pessoas a casa, evitando o sol (...)”¹¹. Ramalho Ortigão defende entusiasticamente na sua espécie de guia turístico, “As Praias de Portugal”, que “o país sairá do marasmo se começar a lavar-se, a abrir as janelas, a largar os venenos da comida francesa que abalam corpos e almas”¹².

A hidroterapia marítima estava em acelerado desenvolvimento, fruto da sua divulgação através de várias obras publicadas em Inglaterra, Alemanha e França, e em artigos publicados em dicionários de medicina e jornais científicos. Estas tendências modificaram os hábitos da população, que viram na praia um contributo medicinal. Esta época considerava que a exposição ao sol e a estadia perto da praia eram uma forma de combate à tuberculose, escrofulose e reumatismo. A partir de 1830, a praia de Espinho é cada vez mais procurada pelos habitantes das freguesias vizinhas. A praia da Granja também se torna procurada, especialmente pela alta burguesia portuense. Com este aumento de veraneantes, os pescadores vêem-se remetidos para sul, no bairro da Mata, onde o areal era coberto por vegetação rasteira e pequenos pinheiros. Esta deslocação tornou-se mesmo necessária após a destruição dos palheiros originais localizados em frente da rua 19, devido às investidas do mar.

¹¹ *Op. cit.* Publ. semestral da junta distrital de Aveiro, in Aveiro e o seu distrito nº 7, *A praia de banhos em 1910* (p. 24)

¹² MALDONADO, Fátima; in *Jornal dos Arquitectos* nº 196; *A água do mar já pouco lava* (p. 5)

Outro tipo de construções que começaram a surgir foram as barracas de mudança de roupa. Estas eram feitas em madeira em cima do areal, numa aproximação simplista de casas. A partir do momento em que as praias foram concessionadas, começaram a aparecer os *salva-vidas* ou *banheiros*, como se chamavam na altura.



21_ Barracas de mudança de roupa



22_ Praia de Banhos

“Na década de 40, começou-se a utilizar também o areal a norte da piscina (...) enquanto decorriam os trabalhos de defesa frontal na zona tradicional vítima das fortes investidas daquela época. Para melhor acesso a estas praias foi prolongada a avenida 8 pelo areal dentro até perto do rio Largo. A sul a até à fábrica de conservas, não existiam praias para veraneantes a não ser após o ano de 60”¹³. Começa-se aqui a pensar na frente da cidade como um espaço público com qualidade turística e urbana e não apenas como uma zona marginal da cidade.

20

Fábrica de conservas Brandão Gomes & C.^a

Como havia sido referido anteriormente, a fábrica de conservas Brandão Gomes, que, juntamente com a construção da linha-férrea, foi o factor mais importante para o desenvolvimento da cidade de Espinho. Esta fábrica viabilizou o progresso económico da cidade, ao traduzir-se numa oferta de postos de trabalho e na produção de produtos reconhecidos mundialmente.

Construída em 1876, na zona sul da cidade, a fábrica de conservas de peixe em sal foi destruída por um incêndio e viria a reentrar em funcionamento em 1894, pela mão e posse dos irmãos Brandão e Gomes, revelando-se rapidamente numa referência ibérica no mercado das conservas.



23_ Foto aérea da fábrica (1970)



24_ Produtos Gomes Brandão (2009)

¹³ QUINTA, João; *Espinho* (p. 45)

Em 1895 era fornecedora da Casa Real e o rei D. Carlos confere-lhe o título de “Real Fábrica de Conservas Alimentícias”. Recebe depois, em 1897, a medalha de ouro na exposição industrial do Palácio de Cristal do Porto e, mais tarde, em 1905 é-lhe autorizado o uso da coroa real em todos os seus produtos, sendo 90% das latas de conservas exportadas. Durante a primeira Grande Guerra, forneceu rações enlatadas de campanha para as tropas portuguesas e constituía a segunda empresa nacional no valor das exportações.

A fábrica tinha mesmo um carril privado que a ligava à linha de comboio, para facilitar o transporte das cargas. A escassez da sardinha e a depressão económica de 29 abalou a economia da fábrica e nos anos 80 a sua falência foi inevitável. Foi comprada pela Câmara Municipal e actualmente a parte frontal da fábrica está destinada a museu Municipal e o restante espaço integra o FACE¹⁴. De referir que foi devido à importância da fábrica que os telefones foram introduzidos em Espinho.

Intervenções arquitectónicas

O núcleo primitivo dos palheiros, existente da avenida 2 para poente, foi destruído pelas invasões do mar, o que se traduziu numa deslocação da população que aí habitava e num necessário redesenho da cidade.

Em 1872, o Eng. José Coelho Bandeira de Melo decidiu fazer o levantamento da povoação e a planta de desenvolvimento, caracterizada por um traçado de ruas largas e extensas, que ofereceu à Câmara da Feira. Esta pôs em prática a referida planta, refazendo-a com os avanços de mar. As ruas paralelas aos caminho-de-ferro foram arborizadas e iluminadas de Agosto a Novembro para os banhistas. Em consequência deste plano, construiu-se o matadouro (1879) e a capela Santa Maria Maior (1877), instalou-se a estação do Telégrafo e Postal (1876), as ruas passaram a ter nomes (1881) e inaugurou-se a 2ª capela Nª Sª da Ajuda (1883). Segundo João Quinta, formaram-se duas zonas distintas da cidade separadas pela rua 2. A poente, moravam os vareiros e a nascente moravam os ricos, onde os emigrantes brasileiros endinheirados construíram os seus palacetes.

O plano proposto pelo Eng. José Coelho Bandeira de Melo foi completado em 1900 pelo Eng. Bandeira Neiva¹⁵, que apresentou um plano mais abrangente o qual será referido mais adiante.



25_ Bairro da Mata (1915)



26_ Construção 'abrasileirada' (2009)

¹⁴ Fórum de Arte e Cultura de Espinho

¹⁵ Chefe da secção de obras públicas.

Ainda que o Plano Director Municipal tenha recomendado a preservação dos prédios mais significativos, em 1994, não pode evitar a destruição de alguns prédios da segunda metade do século XX. A herança histórica que constitui o património arquitectónico baseia-se mormente nas habitações antigas da classe piscatória, casas de “banhos de Verão” e construções do início do séc. XX do tipo “vilas”. Muitos deles são revestidos por azulejos decorados “arte nova”. De destacar, a Igreja Matriz, os edifícios de “arte nova” e “palacetes” abrasileirados, a ex-escola da rua 23, considerada de interesse municipal e o edifício dos Paços do Concelho. A poente da linha-férrea concentram-se a maior parte das “casas de banhos “ para veraneantes. A rua 19 afirma-se como a mais comercial e a rua 14 estende-se até Espinho Vouga, com um correr de prédios antigos.

A Piscina-Solário (1939-1940), da autoria dos arquitectos Eduardo Martins e Passos Manuel, representa uma pequena parte da frente urbana de Espinho voltada para o mar. Sofreu uma intervenção recente por parte dos arquitectos Isabel Aires e José Cid, numa tentativa de recuperar o edifício e a imagem arquitectónica que havia perdido devido à falta de manutenção. É um *ex-libris* da cidade e, neste momento, alberga a Biblioteca Municipal. Contudo, a nova biblioteca está em fase final de construção no jardim João de Deus e, portanto, estará brevemente em situação de mudança. Inaugurada em 1942, foi considerada durante alguns anos a maior piscina ibérica por ter um tanque de medidas olímpicas (50m x 22m) e outro para crianças, e também por ter três pranchas de saltos. Mais tarde, foi construída uma outra, interior e climatizada, no mesmo edifício¹⁶.

Um dos elementos que se tornou um pólo de atracção para a cidade foi a prática do jogo. Em 1870, instalou-se este hábito nos vários cafés da cidade. Em 1901, um dos jornais da cidade fez uma campanha de regularização, de modo a reunir todas as casas de jogo num só casino, o que viria a acontecer em 1927. Actualmente, o edifício encontra-se renovado e em funcionamento.



27_ Piscina Solário-Atlântico (década de 40)



28_ Casino (1940)

Ruas e sua importância

Antes das invasões do mar, a rua 2 tinha uma maior importância a nível comercial, mas com a ameaça do mar, a rua 19 passou a ser a rua comercial, por ser a primeira rua densamente construída perpendicular à costa. Foi fechada ao trânsito desde a rua 8 à 20 em 1990, tornando-a num eixo próspero da cidade. Com a construção da *passerelle* sobre a linha junto à rua 19, o atravessamento foi facilitado e, por isso, a rua foi mais utilizada. Com a construção do casino e devido aos vários estabelecimentos de recreio voltados para a linha, a avenida 8 foi uma das ruas

¹⁶ Acorrem muitas pessoas a este espaço para receberem tratamentos medicinais

com mais movimento de turistas durante o séc. XX. A vivência desta rua foi diminuindo devido à degradação dos edifícios envolventes, mas espera-se que a proposta para a zona sobrance da linha actualmente enterrada, devolva vida a este espaço. Este assunto será desenvolvido no capítulo 4.



29_ Rua dos Palheiros (1915)



30_ Rua 19 (1900)



31_ Avenida 8 (1920)

2.1.3 Invasões do mar

“(...) os velhos às portas quando o oficial pergunta “Onde mora aqui João das Pragas, filho de José, o Russo?” respondem:

- Esse rapaz morreu.
- Morreu? Mas do livro de óbitos da freguesia não consta que tenha falecido.
- Pois pode mandar plantar no livro que morreu. A gente não estamos lá no livro porque a gente quando morre não morremos cá na freguesia. A gente morremos no mar.”¹⁷

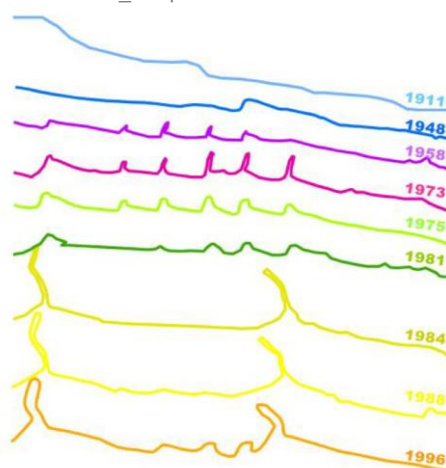
O mar teve um papel determinante na delimitação da cidade no sentido em que impôs avanços e recuos da linha de costa. Mas se o mar constituiu um factor apelativo à sedentarização, devido aos seus recursos naturais, também teve um carácter destrutivo. Ao longo do tempo, ambos, mar e Homem, moldaram o litoral de Espinho, num processo contínuo de construção.

Para uma melhor compreensão deste facto, foquemo-nos nos acontecimentos entre 1834 e 1874. Em virtude de movimento geológico, o mar galgou o seu limite, destruindo um grande número de casas. Estas invasões, e consequentes destruições, repetiram-se e acentuaram-se em 1889. Atribuíram-se estas incursões à construção artificial do porto de Leixões, concluído em 1895. Em 1896 assistiu-se à destruição de setenta e seis prédios incluindo a igreja, e em 1897, de todo o burgo primitivo, incluindo a Praça Velha. “O Padre Lima refere que em 1866 a distância entre a estação do Caminho-de-ferro à linha da praia-mar era de 450 m; em 1875 era de 350, e em 1912 só 140. Até 1904 o mar destruiu tudo o que era antigo, velho e feio, com raras excepções. Mas, até 1948 foi destruído o que restava até à avenida 2”¹⁸.

Segundo o boletim cultural nº 7 da Câmara Municipal, a 1ª invasão do mar foi datada a 9 de Março de 1869. Segundo os registos históricos, em 1869, 1871 e 1874, o mar avançou 95 metros, reduzindo drasticamente o areal existente. Em 1889, desapareceu a rua dos



32_ Esquema das invasões mais destrutivas



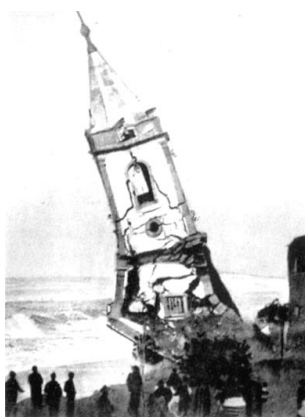
33_ Esquema da linha de costa desde 1911

¹⁷ Op. cit. MALDONADO, Fátima; in Jornal dos Arquitectos nº 196; *A água do mar já pouco lava* (p. 6)

¹⁸ Op. cit. QUINTA, João; in *Espinho* (p. 81)

pescadores e em 1892 foram destruídos 10 palheiros e 12 casas antigas. As invasões mais catastróficas deram-se entre 1889 e 1912, com especial “destaque para a grande invasão de 1890, em que foi levado terreno com edificações numa profundidade de 65 metros”¹⁹. Em 1895, o mar atacou novamente o Bairro da rainha e um ano depois, em 1896 ruíram 25 palheiros, 2 casas modernas e 12 antigas numa área de 50x300 metros. “(...) em 1896 voltou a atacar, levando 76 prédios (...). No ano seguinte desapareceu a maior parte da Praça Velha e em 1898 foi a vez da Igreja ser levada parcialmente.”²⁰

A fúria das águas, que pareceu suspender-se de 1897 a 1904, recomeçou nesse ano, destruindo a capela de N. Senhora da Ajuda, que em 1906 foi substituída por novo templo, destruído por sua vez em 1910. O templo actualmente existente foi aberto ao culto em 1916. Só em 1898, o mar levou 65 metros de terreno edificado.



34_ Queda da 2ª capela de
Nossa Sra. da Ajuda



35_ Destruição do muro de defesa

25

A constante ameaça do mar fez com que o Governo, em 1909 mandasse construir um muro de defesa com 354 metros que é destruído um ano depois. Em 1913 outra vaga de mau tempo destruiu várias edificações. Tornou-se evidente a necessidade de novas intervenções de defesa, de modo que, em 1914, incumbiu o Eng. Von Hoffe de construir dois esporões. Em 1915, iniciaram-se as obras de esporões em Espinho. Dois anos depois, a morosidade dos trabalhos e a falta de verbas o mar inutilizou o trabalho feito.

Foi então contratado novamente o Eng. Von Haffe que decidiu colocar esporões localizados em frente às ruas 13, 23 e 27. Mas os ataques começaram a fazer-se sentir mais a sul, o que levou à construção de dois esporões mais a sul da rua 33, em 1936. Em 1921 a distância entre a linha de mar-praia até à linha de caminhos-de-ferro era de 140 metros e o que restava da cidade foi destruído até 1948.

Na década de 30, os sucessivos ataques levaram à construção de novos esporões de protecção. Na década de 40, o areal a norte da piscina foi utilizado mais intensamente, dando uma nova praia à cidade. Este factor fez com que a cidade crescesse para norte, através da continuação da avenida 8 até ao rio Largo. Em 1945, iniciou-se a construção de esporões maiores, com cerca de 100 metros de comprimento, em frente à 33 e outro 100 metros mais a sul. Em 1951, dá-se início à

¹⁹ *ibid* (p. 82)

²⁰ *ibid*

construção da defesa frontal a sul da rua 29 e, em 1959, prolonga-se esta defesa desde a piscina até ao largo S. Pedro.

Relativamente à parte sul da cidade, onde se localizava a fábrica de conservas e a zona habitacional dos pescadores, não havia praias para veraneantes até à década de 60. Em 1969, o esporão a sul da praia é aumentado e, um ano depois, o da piscina também. Na década de 80, foi construído um esporão em frente à piscina, o que veio a aumentar consideravelmente o areal, permitindo que a praia central ganhasse areal. Em 1982 foram construídos 2 esporões de tetrápodes de betão, um em frente à rua 13, perto da actual piscina com 270 metros, e outro a sul da Fábrica Gomes Brandão com 300 metros. Verificou-se um aumento do areal logo após a construção destes dois esporões.



36_ Destruição parcial da fábrica de conservas (1947)



37_ Destruição da frente urbana (1908)

Estas destruições e o aumento da população estiveram na origem da criação de planos de expansão da cidade, sem esquecermos os momentos históricos da passagem a freguesia em 1889, a concelho em 1899 e, posteriormente a cidade, no ano de 1973. Após a adesão à União Europeia, em 1986, Espinho tem sido distinguida várias vezes com a Bandeira Azul pela sua qualidade ambiental, de segurança e conforto.

2.2 O desenvolvimento da malha urbana

Espinho é uma cidade com uma malha ortogonal que permite uma organização racional e uma leitura imediata, ditada pelas ruas traçadas em linhas rectas paralelas e perpendiculares ao mar. Uma característica interessante desta cidade, única em Portugal, é que a denominação das ruas é feita simplesmente através de números. As ruas já possuíram nomes de personagens importantes da cidade, mas, para facilitar a sua organização, as ruas foram numeradas partindo do princípio que as ruas de número par são as paralelas à linha de costa e as ruas de número ímpar são as perpendiculares a esta. A contagem crescente é feita de norte para sul e de poente para nascente.

Assim, a rua que faz o limite com o mar é a rua 2, uma rua de bastante importância para este estudo. Desta forma, a leitura da cidade é facilitada na medida em que, sabendo o nome de uma rua, é fácil saber a localização das ruas restantes. À falta de praças propícias à socialização, as ruas assumem esse papel, pelo que a avenida 8, após a realização das obras de requalificação urbana, será o lugar de encontros e reencontros e onde a cada esquina o mar se estende até ao horizonte.

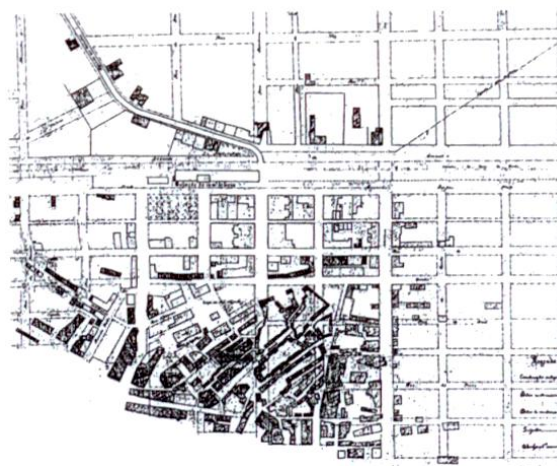
Para compreender a evolução da cidade, é necessário analisar a sua evolução urbana, o desenvolvimento da sua malha. Desta forma também se percebe o quanto foi destruído pelo mar e o pouco que foi recuperado durante o processo de invasão do mar sobre a cidade. Para isso, tive de recorrer às plantas existentes de Espinho e analisá-las do ponto de vista evolutivo desde a origem, que, se hoje existisse, estaria sob o mar.

2.2.1. Planta de 1870

O primeiro plano foi feito em 1870, pelo Eng. Bandeira de Melo, que propôs a primeira planta regular da cidade. Este plano abrange uma área desde a actual rua 18 até ao mar e desde a rua 7 à rua 31. O plano consistia no levantamento dos palheiros e construções em madeira existentes e na planificação de uma regra geométrica. Para que o plano funcionasse, a maioria das edificações teria de ser demolida devido ao seu carácter orgânico e orientação aleatória sobre o areal que contrastava com a geometria do plano. O plano pode ser dividido em três zonas: a zona central onde se localizavam todos os equipamentos e a origem do aglomerado, e as zonas laterais a norte da rua 9 e a sul da rua 23. Curiosamente, esta divisão verifica-se um pouco ainda hoje, com um ligeiro aumento da 'zona central' para sul e, naturalmente, com o crescimento da cidade para nascente. A maioria dos equipamentos, além de se situarem na zona central, localizava-se também a poente da linha-férrea. Os principais equipamentos consistiam em duas igrejas, estação de caminhos-de-ferro, mercado, assembleia e dois hotéis.



38_ Plano de melhoramento da malha urbana (1870)



39_ Planta desenvolvida em 1872

De certa forma, era um projecto humilde porque, apesar de romper com a malha existente, não acrescentava novas infra-estruturas nem organizava o aglomerado a nível funcional. O seu objectivo resumia-se a organizar o aglomerado através da malha ordenada para que houvesse uma organização e hierarquização viária mais clara, juntamente com uma ventilação urbana iluminista baseada em modelos europeus, como Paris *Hausmanniana*, Barcelona de Cerdá ou Baixa Lisboaeta *Pombalina*. Uma característica deste plano era o facto de haver dois eixos diagonais que introduziam na malha uma excepção. Estas diagonais convergiam para o centro e serviam para atravessar a cidade mais rapidamente, mas sobretudo para ligar a cidade ao Porto e a Santa Maria da Feira. A estrada, que ligava Espinho ao Porto, já existia e o plano apenas procurava fortalecer este alinhamento. A outra diagonal seria simétrica à primeira, mas isto só se verificava a sul da avenida 24, devido à ocupação dos terrenos destinados a esta estrada. O atraso na execução desta obra deu azo a que os terrenos que lhe eram destinados fossem ocupados por construções. As diagonais referidas introduziam na cidade novos espaços e novas formas de ocupação do quarteirão, como largos e gavetos.

O aumento do aglomerado, em consequência do crescimento demográfico causado por inúmeros factores, como a construção da linha-férrea, o avanço do mar e o crescimento económico da cidade, levou a que, em 1880, fosse feita uma revisão do plano supracitado da mesma autoria, com algumas alterações ao projecto inicial. Os quarteirões da diagonal que ligavam a cidade ao Porto foram repensados e aumentados. A rua 21, porque tinha importância histórica, uma vez que fazia a ligação entre Espinho e Anta, foi mantida com a excepção do troço entre as ruas 20 e 26. A poente da linha, o plano não foi alterado. Estas duas plantas foram imprescindíveis para a compreensão da cidade e constituíram um ponto de partida para um futuro desenvolvimento racional e controlado da mesma, como será abordado no capítulo 4.

No final do século, foram construídos o cemitério e a fábrica de conservas Brandão Gomes. Tal como foi referido anteriormente, esta última viria a acelerar o crescimento da cidade com todas as repercussões a nível social e económico, tendo sido encomendado um plano com carácter de urgência para expandir a cidade, a nascente da linha-férrea.

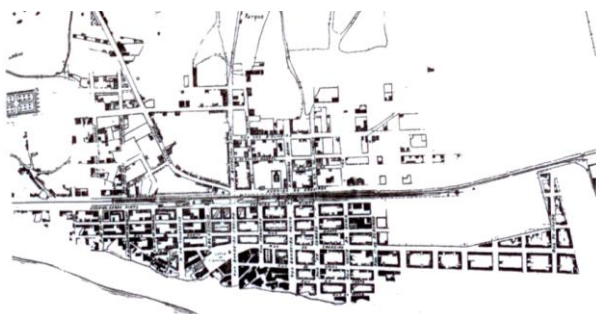


40_ Levantamento das tipologias construtivas existentes

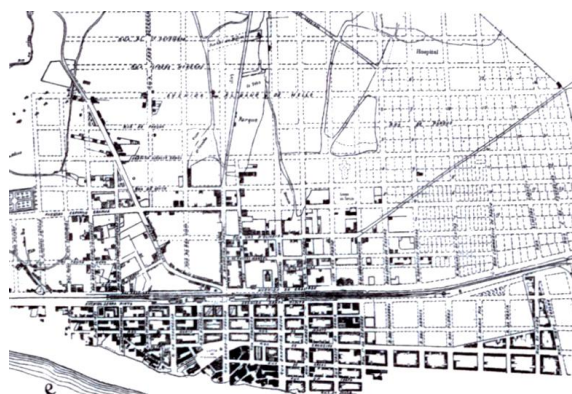
2.2.2. Planta de 1900

O plano de 1900, da autoria do Eng. Augusto Júlio de Bandeira Neiva foi encomendado pela Câmara da Feira e pretendia expandir a cidade, a nascente da linha-férrea em consequência do aumento demográfico que se verificava. Este novo plano, na sequência do anterior, caracterizava-se pela marcação ortogonal dos quarteirões e pela criação de duas diagonais. Além desta revisão, o autor expandiu o plano desde a rua 1 à 43 e da linha costeira até à rua 32. O aglomerado original foi delimitado, tendo em consideração que os avanços do mar já haviam “redefinido” esta zona.

Espinho era então um aglomerado limitado, a Norte pelo rio Largo, a Sul pela ribeira de Silvalde, a Nascente pela rua 32 e a Poente pelo oceano. Nesta área abrangida pelo plano, foram projectados 60 km de traçado viário. Esta nova malha teve em consideração algumas vias já existentes, como as ruas 19 e 21 e a diagonal 62 que funcionava como uma entrada para a cidade. Todas elas tinham relativa importância pela ligação que faziam entre Espinho e outras localidades. A rua 62 tinha ligação com o Porto, a rua 19 ligava Espinho ao Picoto, e a rua 21 foi o eixo de ligação entre Anta e Espinho, quando pertencia à freguesia de Anta e mantinha o seu traçado até ao Parque João de Deus, onde este era interrompido. A Sul da cidade, nota-se uma ligeira obliquidade imposta pelos limites entre freguesias e pela ligeira mudança de direcção da linha-férrea. Começa a perceber-se uma hierarquização das vias, garantindo uma heterogenização de uma malha regular. As ruas 19 e a 20 organizam a cidade através de uma divisão em quadrantes cuja intersecção se caracteriza pela presença dos equipamentos mais importantes da cidade, a Câmara Municipal e o Parque João de Deus, e marcam a entrada da zona pedonal e comercial da rua 19.



41_ Cidade de Espinho antes do plano de 1900



42_ Plano de 1900

Os quarteirões propostos têm dimensões variadas, de modo a adaptarem-se às construções já existentes, possibilitando a existência de uma certa diversidade morfológica. Por esta razão, na zona próxima do mar, a Poente da linha, os quarteirões têm dimensões mais pequenas, pois esta zona surgiu como a mais fragmentada. O resto da cidade tem um desenho mais homogêneo, exceptuando a rua 62.

A proposta da outra rua diagonal não foi posta em prática devido à precipitação de se criarem novas ruas, e devido a esta visível necessidade de se controlar o crescimento da cidade, foi criada uma série de regras gerais que respeitassem o plano geral. No início do séc. XX, começaram a ser licenciadas dezenas de casas a cada ano, fazendo-se cumprir o plano de ordenação da cidade. Desta forma, Espinho cresceu e evoluiu enquanto centro urbano que se estendia para Nascente e para Sul.

Desde o primeiro plano, passaram-se 30 anos e Espinho teve uma evolução evidente. Curiosamente, o plano de 1900, surgiu um ano após Espinho ter passado a concelho, o que facilitou este progresso nas décadas que se seguiram. Compreendeu-se que para haver uma cidade organizada, não bastava existir um plano; era necessário fazer-se cumprir as regras que garantissem a correcta concretização desse mesmo plano.

O plano de 1933 consistia numa densificação dos quarteirões que não estavam ocupados na sua totalidade. Esta densificação entende-se se observarmos os registos demográficos da cidade. Em 1930, o concelho de Espinho triplicou o seu número de habitantes, relativamente ao ano de 1920. A cidade cresceu devido a vários factores, sendo um deles a vontade dos seus habitantes, cada vez mais elitistas e personalidades que queriam ver a sua cidade crescer. As necessidades sentidas foram cada vez maiores e, portanto, a qualidade dos serviços e das infra-estruturas aumentou. O saneamento, a electricidade, o bom traçado da rede viária, o abastecimento de água e os espaços públicos. foram alguns dos aspectos que foram introduzidos na cidade neste momento de modernização. Esta oferta de serviços marcou o aumento demográfico e, consequentemente, da cidade.

31



43_ Plano Geral de Urbanização (1973)



44_ Planta de Espinho (1973)

A cidade evoluiu principalmente para sudeste, nos terrenos pertencente à Paróquia e à Câmara, o que permitiu que a demarcação dos quarteirões e o desenvolvimento da cidade se efectuasse de uma forma mais controlada. Mas a venda de alguns quarteirões antes da finalização do plano fez com que a rua simétrica à rua 62 não tivesse lugar em Espinho. Um aspecto deste plano foi o facto de a Companhia dos caminhos-de-ferro planear a deslocação da linha para Nascente, na actual avenida 24, porque os avanços do mar ameaçavam já as casas próximas da

linha. Embora os terrenos tivessem sido comprados, a mudança não passou de uma intenção, pois a decisão foi cancelada devido aos sistemas de defesa da costa, os paredões.

Actualmente, os terrenos estão destinados à feira semanal e ao Centro Multimeios. Durante os dias em que não há feira, os terrenos são usados para estacionamento, mas ironicamente, é nos dias de feira que o estacionamento é mais necessário na cidade.

Espinho contava, no final do século XX, com uma grande número de equipamentos, como a Câmara, casino, mercado, teatro, dois hotéis, praça de touros, campo de futebol, duas igrejas, cemitério e vários equipamentos industriais, como a Metalúrgica Progresso, a Fosforeira Portuguesa, e a piscina de água salgada Solário Atlântico. Além destes equipamentos, Espinho detinha espaços verdes, ruas arborizadas, equipamentos sociais e de lazer, uma praia procurada pelos veraneantes e muitos mais motivos de atracção. Foi construído um importante acesso à praia, o viaduto sobre a linha-férrea, bem como estacionamentos na zona litoral norte da cidade.

O plano de 1973 surgiu num momento em que Espinho já era cidade. O plano geral de urbanização (PGU), da autoria do arquitecto Marques de Aguiar, foi aprovado, e a cidade entrou numa nova época. Este plano baseou-se num estudo profundo sobre a morfologia da cidade relativamente aos solos, ao edificado, às vias e concluiu que os acessos às periferias se concretizavam de um modo frágil. Além desta questão, havia o inconveniente de o acesso à praia ser ainda mais restrito, sendo a travessia da linha-férrea limitada às passagens de nível das ruas 15, 23 e 33 e ainda de uma passagem pedonal subterrânea na rua 19. Também se propunha prolongar a rua 19 de modo a ligá-la à estrada nacional EN1. Tratava-se, portando, de um processo de hierarquização viária a nível da cidade tendo em conta as freguesias vizinhas.

Não será abordado detalhadamente este plano, pois trata-se de um estudo aprofundado sobre várias questões que não estão directamente ligadas com o tema desta prova.

2.2.3. O presente e o futuro

O plano anterior ao enterramento da linha aproxima-se muito daquilo que conhecemos hoje de Espinho. Baseia-se no PDM realizado em 1994. Os objectivos traçados são o de conservar o património arquitectónico, preservar e revalorizar o património ecológico e paisagístico e melhorar a qualidade de vida da população. Verifica-se uma maior expansão na zona Sul da cidade, ou seja, na zona industrial, que até então era inexistente. Mas, genericamente, o plano não difere muito do realizado em 1900, pois o desenho da cidade estagnou a Sul pelo limite com Silvalde, a norte com o rio Largo e a nascente com a avenida 32. Apenas as ruas 19 e 33 continuam para nascente de uma forma visível e a rua 20 atravessa a cidade de Norte a Sul. Relativamente à hierarquia viária, esta também se mantém desde os primeiros planos. A rua 19 lidera a importância comercial e a rua 23 dá lugar à rua 33, aumentando a área central da cidade.

Neste século, o rebaixamento da linha possibilitará a aproximação entre as zonas Nascente e Poente da cidade. Serão criados espaços capazes de revitalizar e melhorar o cenário, os usos, as vivências e as acessibilidades existentes num espaço que já fora o mais central da cidade. Deixa, assim, de haver uma barreira física, na zona entre o espaço situado entre as ruas 13 e 15 e o espaço situado entre as ruas 37 e 39.

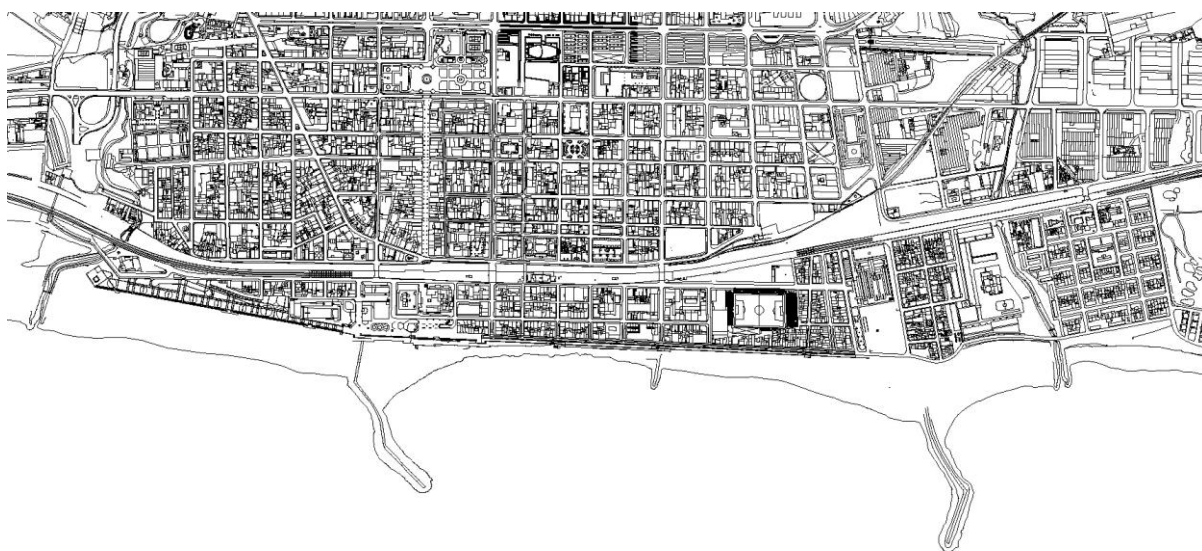


45_ Planta de Espinho antes do enterramento da linha férrea

O ideal seria rebaixar a linha em toda a extensão da cidade, para que a área de ligação entre Poente e Nascente fosse maior, mas também para que a rua 8 não fosse sufocada pelos edifícios e pela linha. Contudo é necessário ter em conta a existência dos ribeiros que limitam Espinho e que não permitem tal solução. Actualmente, o espaço dedicado ao projecto para o espaço sobrance da linha encontra-se na sua fase inicial, não sendo ainda possível descrever o resultado obtido. De

qualquer forma, este projecto visa o melhoramento da acessibilidade e a permeabilidade entre as zonas Nascente e Poente da cidade.

A nível de equipamentos e espaços públicos, os que foram planeados no século passado mantêm-se, sendo acrescentados outros, de que são exemplo os parques desportivos como a Nave ou o Complexo de ténis, o parque da cidade, novos hotéis, novas escolas e o tribunal. O parque da cidade situa-se na sua periferia a Nascente-Sul, sendo o parque João de Deus, actualmente em fase final de remodelação, o espaço verde com maior carácter urbano. Neste novo mapa houve outro factor de destaque, a rua 19 passou a ser unicamente pedonal, ligando o centro da cidade ao mar e, por sua vez, aos percursos existentes na frente de mar. Desta forma, criou-se uma rede que estabelece diálogo entre o mar e a terra, mas esta ligação foi quebrada durante anos pela linha-férrea. O projecto do rebaixamento da linha vai fortalecer esta ideia de conexão entre estes dois elementos.



46_ Planta actual com enterramento da linha-férrea mas sem a requalificação urbana esperada para este espaço

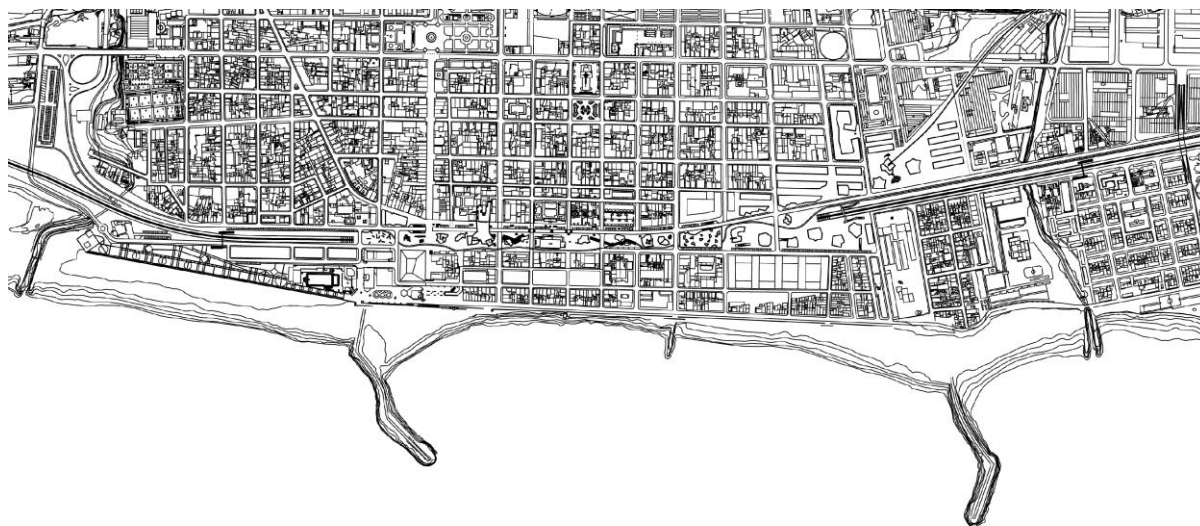
2.3 Conclusões

Para compreender uma cidade é necessário compreender a sua história. Espinho não é excepção. O estudo da origem e desenvolvimento da cidade permite-nos concluir que o plano de 1900 foi fulcral para o seu desenvolvimento. Desde o aglomerado irregular e orgânico até à regularização dos quarteirões e elaboração do plano, houve um passo enorme que determinou a configuração da cidade que hoje conhecemos.

Aliado a este elemento planimétrico, temos os factores que determinaram o percurso evolutivo do crescimento da cidade, como os caminhos-de-ferro, a fábrica Gomes Brandão, a localização geográfica da cidade, o seu núcleo piscatório e as suas potencialidades turísticas.

Actualmente, a cidade enfrenta uma revisão do Plano Director Municipal, que vai afectar o futuro urbano de Espinho. Relativamente à frente marítima, o PDM de Espinho²¹ aposta na “valorização dos espaços públicos da frente marítima urbana e do espaço libertado pelo enterramento da Linha do Norte dos caminhos-de-ferro, tendo em atenção as suas vocações como áreas de Equipamentos Urbanos integrados na Estrutura Ecológica Urbana”²², esperando-se, num futuro próximo, uma melhoria na qualidade ambiental e, sobretudo, urbana neste território.

35



47_ Futura planta após a realização do projecto para o espaço sobranete da linha

²¹ Ver anexo 1: *PDM Espinho*

²² Artigo 61º: Caracterização das unidades operativas de planeamento e gestão, *in* PDM Espinho

Capítulo II: Análise da frente de mar

3.

37

“O local, constituído pela extensão e pela elevação do solo, por superfícies aquáticas, por verdura, rochedos ou céu, revestidos com os lençóis ou a cabeleira da vegetação, aberto de perspectivas, cortado de horizontes, é o pasto oferecido pelos nossos olhos aos nossos sentidos, à nossa sensibilidade, à nossa inteligência, ao nosso coração.”²³

²³ CORBUSIER, in *Conversa com os estudantes das escolas de arquitectura* (p. 47)

3.1 Plano de Ordenamento da Orla Costeira

Devido à enorme pressão exercida pelo turismo, pela densidade ocupacional e pelo desenvolvimento dos sectores secundário e terciário, as zonas litorais são afectadas em várias frentes, nomeadamente, a ambiental, a social e a urbanística. Para combater este problema, estas áreas devem ser protegidas também a nível legislativo com uma política de ordenamento específica.

Introduzido em Portugal em 1864, o “Domínio Público Marítimo (...) compreende o espaço marítimo (águas territoriais e águas interiores marítimas, com os respectivos leitos e plataforma continental) e uma faixa costeira emersa designada por margem”²⁴. Foi “marcado por um certo ‘isolamento’ e alvo de alguma ‘polémica’, tinha já latente a necessidade de uma mudança conceptual”²⁵. Os Planos de Ordenamento da Orla Costeira foram iniciados em 1988 pela Direcção Geral de Portos, e o seu objectivo era dar resposta às questões relativas à erosão costeira, uso e instalação de actividades na orla e delimitação de parcelas privadas em domínio público. O seu método consiste em intervir nas zonas críticas em prol da conservação da natureza e da necessidade de utilização por parte do Homem.

Em 1990, foi definido a *régie* de gestão urbanística do litoral com o propósito de regulamentar as regras de ocupação e de uso da faixa costeira, tendo em consideração as acessibilidades, a localização de infra-estruturas necessárias e a criação de espaços verdes.

Em 1992, a gestão da faixa costeira passa da Direcção Geral de Portos para a Direcção Geral dos Recursos Naturais, integrada no Ministério do Ambiente, que assume a jurisdição sobre os terrenos litorais. Em 1993, são criados os planos de ordenamento da orla costeira, ou POOC, que regulamentam o uso privado dos terrenos do domínio público marítimo. O POOC, salvaguarda ambiental e urbana da costa, controla as construções e implantações das infra-estruturas e equipamentos de apoio à praia. A sua influência não se limita ao litoral, mas também às águas marítimas costeiras interiores, leitos e



48_ Planos de Ordenamento da Orla Costeira

²⁴ CABRAL, Natércia Rego; in Sociedade e Território nº 12; *Faixa litoral e domínio público marítimo: normativas e intervenções* (p. 50)

²⁵ CABRAL, Natércia Rego; in Sociedade e Território nº22; *O novo modelo de gestão da Orla Costeira* (p.93)

margens. Na base destes planos estão a gestão dos diferentes usos e actividades da orla costeira, desde a classificação das praias e a regulamentação do uso balnear até à valorização e à classificação das praias consideradas estratégicas a nível ambiental ou turístico que defendem a conservação das zonas costeiras. Abrangem toda a costa portuguesa, dividindo-a em nove partes, desde Caminha até Vila Real de Santo António, nas quais Espinho insere-se no primeiro troço, o de Caminha-Espinho²⁶.

O POOC, para cumprir os seus objectivos, deve fazer campanhas de sensibilização para a conservação dos sistemas dunares, demolir esplanadas clandestinas e criar novas que não interfiram no ambiente, limpar das areias e reutilizar as ribeiras fomentando os passeios a pé nestes novos percursos, recuperar equipamentos históricos, delimitar parcelas privadas em domínio público marítimo, criar estacionamento próprios que respeitem o ambiente e dar resposta à erosão costeira.

A região que abrange a cidade de Espinho é alvo de grandes pressões turísticas e urbanas, o que leva a que as vastas extensões do litoral estejam num estado de degradação relativamente avançado, o que leva a uma fragilização ambiental, mas também económica, porque o turismo sofre com esta fragilização e também porque certos equipamentos de lazer podem sofrer danos com o avanço do mar. A falta de sensibilização para este facto é um dos factores que mais contribui para esta problemática. Relativamente a Espinho, bem como em toda a zona norte do país, parece haver uma ligação entre esta fragilização ambiental e a construção do Porto de Leixões, que veio a alterar o comportamento do sistema marítimo em Espinho (“até 1895, ano em que terminaram as obras do Porto de Leixões, o mar esteve sossegado, mas em Outubro de 1896 voltou a atacar (...)”²⁷).

Os POOC foram uma medida criada pelo Ministério do Ambiente para combater esta degradação ambiental. A colocação de passadiços sobre as dunas na orla marítima de Gaia veio a confirmar que este seria um método positivo para a protecção das dunas e também para o turismo ou para a prática de desporto, na medida em que são criados percursos apelativos que interagem com a paisagem sem prejudicar a natureza. O vandalismo é um dos problemas neste tipo de intervenções, por estarem a ser criados percursos, de certa forma obrigatórios e por haver uma proibição de percursos alternativos mais curtos e rápidos.



49_ Percurso pedonal assente em paliçadas



50_ Protecção das dunas (paliçadas) relativamente .vandalizada

²⁶ Ver anexo 2: POOC Caminha-Espinho

²⁷ QUINTA, João, in *Espinho* (p. 82)

Outro problema, mas que não se observa tanto em Espinho por não ter praias ricas em dunas, são os desportos radicais motorizados cujas habilidades consistem em andar sobre as dunas e destruí-las. A lei existe contra este tipo de situações mas, infelizmente, nem sempre é aplicada. De uma forma menos visível, o pisoteio pelas pessoas nas dunas também as enfraquece e contra isso existe a possibilidade de criar percursos e barreiras de forma a controlar o acesso às praias e a reduzir o número de percursos alternativos. Estes percursos podem ser marcados com paliçadas, barroteiros apoiados no chão, ou mesmo apenas colocando mecos que fazem a marcação do percurso.

Em 943km de costa portuguesa, localiza-se 76% da população (INAG²⁸ 1993). Isto leva-nos a pensar no que é a costa. É a zona de terra em contacto com o mar e vice-versa, ou seja, é a linha que separa o mar da terra, e também as praias e dunas litorais, mas é também uma zona de enorme riqueza paisagística e ambiental que deve ser protegida. As dunas são um importante elemento de combate à erosão dos solos e também um importante elemento paisagístico neste tipo de ecossistemas. Elas absorvem o impacto das ondas e marés-altas, substituem as praias erodidas após tempestades e barram a areia levantada pelos ventos. As dunas são um método natural e não dispendioso de proteger as praias. Os esporões são mais caros e acumulam as areias a Norte e aceleram a erosão a Sul destes, facto que facilmente pode ser observado na cidade de Espinho. A vegetação ajuda a fortalecer as dunas e a sua destruição significa uma aceleração nos processos de erosão. A vegetação ajuda este processo de estabilização e é aconselhável em casos de maior necessidade. Outro factor de aceleração são os estacionamento sobredimensionados, pavimentados, localizados sobre a praia, que não permitem a drenagem natural das águas, levando a um processo acelerado de erosão, além de interferirem negativamente na paisagem.

No caso da costa do Grande Porto, “aposta-se simultaneamente na redefinição dos perfis viários favorecendo o aumento dos passeios pedonais, na ‘domesticação’ do estacionamento à superfície articulando-o com novos parques subterrâneos e na protecção de zonas dunares, corrigindo acessos a esplanadas e praias”²⁹, para que haja uma simbiose maior entre o ‘urbano’ e o ‘natural’.



51_ Comportamento das areias adjuntas aos esporões

As invasões do mar podem ser explicadas pela destruição das defesas naturais da praia. A redução do volume das areias transportadas pelos rios devido à construção de barragens,

²⁸ Instituto da Água

²⁹ FERNANDES, Fátima; CANNATÁ, Michele; in *Formas urbanas*, (p. 51)

exploração das areias nos rios e afins, o pisoteio excessivo das dunas ou prática de desportos motorizados sobre elas, e as transformações climática no planeta que levam a um aumento do nível do mar, fazem com que haja uma maior capacidade invasiva por parte deste. Para se estabilizar as dunas e combater a sua destruição, usam-se cercas ou paliçadas que bloqueiam parcialmente a movimentação das areias e impedem a passagem humana sobre as dunas, criam novas dunas e fortalecem as existentes e protegem a vegetação existente da constante movimentação das areias.



52_ Método de defesa da praia (esporão a Norte)



53_ Programa de preservação do sistema dunar

Desde a sua aprovação, o POOC Caminha-Espinho fez vários investimentos na orla costeira, como infra-estruturas de saneamento básico, estacionamento, requalificação de espaços públicos, mas hoje mostram-se incapazes de solucionar a problemática de ocupação e protecção da orla costeira. Estes planos não podem, de forma alguma, ser generalistas, na medida em que a costa portuguesa varia muito topográfica, urbanística e ambientalmente.

Devido a esta falha nos planos de ordenamento da orla costeira, surge mais recentemente o plano Finisterra³⁰, que nasce como um programa de intervenção na orla costeira continental, tendo como objectivo a protecção ambiental e dos recursos marítimos, certificar apoios à praia com acessos e estacionamento necessários e aptos, requalificar a forma urbana e também os espaços públicos, promover a protecção dunar e ambiental, valorizar os espaços verdes e o património construído.

Podemos dividir as intenções do plano em duas categorias, a ambiental e a urbanística. A nível ambiental, o plano pretende fomentar o uso sustentável dos recursos naturais através de actividades programadas relacionadas com o ambiente (actividades de lazer que demonstrem uma vivência sustentável e exemplar da costa, ou visitas de estudo escolares a estas zonas), reabilitando áreas ambientais e paisagisticamente degradadas, melhorando a qualidade das praias enquanto espaço ambiental e de lazer e também realizar acções de defesa do litoral organizadas e habilitadas. A nível urbano, o plano procurará aumentar a qualidade urbanística e ambiental do aglomerado urbano, criar espaços multifuncionais de forma a melhorar a qualidade de vida dos residentes e dos utentes destes mesmos espaços. Além disso, “os POOC’s deram ainda particular importância aos aspectos relacionados com ‘segurança’ e ‘conforto’ dos utentes”³¹. Para isso, é necessário rever a qualidade dos equipamentos de apoio às praias.

Concluindo, “a faixa costeira e as áreas urbanas suportaram (...) pressões desmesuradas, tendo como consequência a acentuação sem precedentes de desequilíbrio entre o interior e o

³⁰ Ver anexo 4: Programa Finisterra

³¹ Op. cit. CABRAL, Natércia Rego; in Sociedade e território nº 22; *O novo modelo de gestão da Orla Costeira* (p.97)

litoral”³² e os POOC demonstraram-se vitais no ordenamento e planeamento da orla costeira nos últimos anos. Contudo, demonstraram-se também insuficientes, pois o seu carácter genérico não permitia fazer um ensaio específico na costa portuguesa, devido à sua variedade de carácter morfológico, ambiental e urbano.

Enquanto laboratório, as frentes de água motivaram a criação de vários fóruns e associações internacionais, onde se discutem ideias e trocam experiências sobre a água e o urbanismo. São vários os organismos de investigação que fazem estudos sobre as frentes de água e de vários casos de estudo, nomeadamente Città d’Acqua (centro internacional de águas portuárias) sediado em Veneza, AIVP (associação internacional de cidades e portos) sediada em Havre, e o centro Waterfront sediado em Washington. Todos eles desempenham um papel importante através da publicação de textos sobre a temática das waterfronts, pela elaboração de várias conferências sobre o tema e onde se trocam ideias e experiências sobre as várias estratégias adoptadas em vários casos de estudo.

³² Op. cit. FERNANDES, Fátima; CANNATÁ, Michele; in *Formas urbanas*, (p. 9)

3.2 O paradigma do turismo

*“Turística é o adjetivo pelo qual se designa a tarifa mais barata de uma viagem aérea; e a ementa mais em conta de um restaurante”*³³. O turismo integrou-se de tal forma no nosso dia-a-dia, que, muitas vezes, já nem nos apercebemos disso. O turismo em massa surgiu na década de 60 com o aparecimento das férias pagas³⁴, a democratização do automóvel, dos voos *charter* e da mudança social, operada pelo *boom* económico e conquistas sindicais, depois da 2ª Grande Guerra, que proporcionaram condições, sobretudo nos países mais industrializados para que as grandes massas se dedicassem ao lazer. Caracteriza-se por ser “um dos mais expressivos fenómenos das sociedades pós-industriais, porque é capaz de causar fortes repercussões sobre os ambientes económico, sociocultural e físico, por vezes negativamente mas também gerador de emprego e riqueza”³⁵.



54_ Estação subterrânea de Espinho

“As mudanças sociais que se operaram a partir da recomposição económica mundial produziram alterações profundas nas relações de trabalho e, por isso, na relação entre o indivíduo e o seu próprio tempo de lazer. A ascensão da classe média e das novas elites, a progressiva diversificação e individualização dos gostos e dos consumos, e o aumento exponencial da mobilidade aeroportuária, criaram as condições para a emergência de formas de turismo”³⁶. Neste sentido, o tempo livre surge sobretudo como reflexo dessas transformações sociais resultantes dos horários de trabalho, do aumento da escolaridade obrigatória, da evolução dos hábitos de consumo e da crescente mobilidade obtida através da rede de transportes. Neste contexto, o litoral afirma-se como um dos lugares privilegiados para a prática do recreio ou do lazer.

O turismo origina novas designações às pessoas que o praticam, que José Miguel Iribas³⁷ distingue como viajante, veraneante e turista.

“Assim, se, por definição, o viajante atravessa o território, interagindo pontualmente com ele, o veraneante e o turista consomem a paisagem, numa relação paradoxal de uso intensivo e mono

³³ *Op.cit.* MATOS, Madalena C.; in *Jornal dos Arquitectos* nº 197; *Turismo e Território: notas sobre uma relação* (p. 24)

³⁴ Forma de pagamento das férias a título de remuneração pelo trabalho realizado.

³⁵ MANGORRINHA, Jorge; in *Jornal dos Arquitectos* nº 227; *Território de recursos: raízes, tendências e turismo na República Dominicana* (p. 34)

³⁶ Centro de estudo da FAUP, in *Cidades e frentes de água* (p. 30)

³⁷ Sociólogo especializado em diagnóstico territorial, urbanístico e turístico

funcionalista que põe em causa a autenticidade e a capacidade de atracção do cenário natural, e, por isso, a própria sobrevivência da indústria e do turismo balnear”³⁸.



55_ Costa marítima de Espinho



56_ Praia azul (zona de barracas)

Segundo o ICEP³⁹, em 2000, Portugal ocupava o 15º lugar no ranking de destino turístico mais procurado. Os pontos de maior interesse eram inicialmente os Açores, Madeira, Fátima, Lisboa, Algarve e Porto, alargando-se depois a toda a costa portuguesa.

Com o turismo, a linha de costa portuguesa foi bastante alterada. Anteriormente a esta explosão turística, apenas os centros urbanos e os maiores aglomerados de pescadores usavam a praia como lugar de lazer. Mais tarde, os promotores turísticos democratizaram as estâncias balneares.

Com o aumento do turismo, foram criados os primeiros Planos Gerais de Melhoramentos para cidades de praia. Em 1915 foi feito o plano para Funchal e, cinco anos mais tarde, para a Póvoa de Varzim. O conceito da marginal como *promenade* surge um pouco mais tarde e Espinho destaca-se no contexto nacional pela construção da Piscina Solário Atlântico. Em 1934, são instituídos os Planos Gerais de Urbanização, ou PGU, por Duarte Pacheco, surgindo como um segundo método de planeamento do turismo balnear. O PGU de Espinho foi finalizado em 1973.

Em 1960, o Algarve é ‘descoberto’, relativamente tarde, como um destino turístico de eleição pelos ingleses, sobretudo após a inauguração do aeroporto de Faro em 1965, um ano após o do Funchal (já o de Lisboa tinha sido inaugurado em 1942 e o do Porto em 1945) e pela construção da ponte sobre o Tejo um ano depois. Só na década de 80 é que a classe média portuguesa começou a frequentar as praias algarvias, o que viria a causar um *boom* de construções sem planeamento urbanístico.

“Hoje quando pensamos em turistas, o que nos vem à mente? Ingleses a bronzear-se nas praias algarvias”⁴⁰. Surgem o *resort* e os aldeamentos turísticos em território nacional o que leva à perda de identidade da região. “A costa algarvia constitui-se como uma verdadeira cidade linear, construída em toda a extensão da fachada marítima...”⁴¹. Costas como o Algarve tendem a deixar de ser a opção primordial como destino turístico. A serenidade turística tem vindo a desaparecer na costa nacional e dado lugar à construção desenfreada. “As românticas ideias da ‘praia deserta’, no

³⁸ LOBO, Susana; in Jornal dos Arquitectos nº 227; *A colonização da linha de costa: da marginal ao “resort”* (p. 24)

³⁹ Investimentos, comércio e turismo de Portugal

⁴⁰ *Op.cit.* MATOS, Madalena C.; in Jornal dos Arquitectos nº 197; *Turismo e Território: notas sobre uma relação* (p. 24)

⁴¹ *Op. cit.* LOBO, Susana; in Jornal dos Arqt.º nº 227; *A colonização da linha de costa: da marginal ao “resort”* (p. 25)

Algarve pescador dos anos 50, ou dos rochedos do Norte envoltos em neblina onde cada um de nós ‘procurasse’ a solidão, são apenas enunciações de enorme individualismo que negam o progresso”⁴². Esta visão idílica da praia é substituída por um progresso democrático que facilite a todos a fruição e a acessibilidade à praia.

Hoje em dia, visitamos o mundo através da televisão ou da internet, ou através das centenas de livros de viagens. Trata-se de uma representação que não é real daquilo que desconhecemos. Ao visitarmos um lugar conhecido não o estamos a descobrir, mas a reconhecer. “Em que medida não teremos desenvolvido hoje uma ideia de ‘reconhecimento’ de lugares ou circunstâncias que nunca experimentamos?”⁴³. O transporte aéreo reduziu as distâncias e a internet destruiu-as, tornando o turismo numa prática comum e universal. Em alguns casos, aproveitam-se os recursos de um lugar e altera-se o seu património cultural, por vezes, a sua identidade. A identidade de um lugar é aquilo que pode atrair-nos, a imagem que criamos na nossa memória desse mesmo lugar. Esta identidade é construída maioritariamente pelo património arquitectónico, paisagístico ou natural dos lugares. Mas estes patrimónios têm limites e não podem, ou não devem, ser explorados excessivamente em detrimento dos prazeres do turismo.

46



57_ Praia de Espinho e Piscina Solário Atlântico



58_ A Piscina funciona como uma alternativa à praia por ser mais resguardada da acção do vento

“As primeiras levas de viagens organizadas utilizando o avião levavam pálidos habitantes do Norte em direcção aos três ‘s’ – *Sun, sand and sea* – aos quais autores acrescentaram um quarto ‘s’ de três letras também, *sex*”⁴⁴. Ao mesmo tempo, torna-se na maior indústria do planeta ao alcance de todos, devido aos voos charter na década de 80 e aos voos *low cost* na década de 90. “A narrativa de viagens, por seu lado, cedeu lugar aos postais ilustrados e aos instantâneos fotográficos, ou seja, à antítese da literatura”⁴⁵. As políticas do turismo tendem a sacrificar o ambiente e os habitantes nos países em vias de desenvolvimento, favorecendo os turistas ricos.

Se por momentos observarmos o Dubai, observamos o quanto comercial se tornou o turismo. Ilhas com formas de palmeiras e de mapas-mundo, uma corrida ao prédio mais alto do

⁴² DIAS, Manuel Graça; in *Jornal dos Arquitectos* nº 196; *Três praias de Portugal* (p. 16)

⁴³ SILVA, João Gomes; in *Jornal dos Arquitectos* nº 227; *O viajante* (p. 32)

⁴⁴ *Op.cit.* MATOS, Madalena C.; in *Jornal dos Arquitectos* nº 197; *Turismo e Território: notas sobre uma relação* (p. 25)

⁴⁵ MAIO, Luís; in *Jornal dos Arquitectos* nº 227; *Do planeta como fábrica de turistas* (p. 42)

mundo com centenas de metros de alturas circundado por dezenas de arranha-céus, hotéis de sete estrelas e hotéis submersos. Numa zona em que o interior é árido, a costa torna-se no único destino turístico, isto leva a que o turismo se consuma a si mesmo.

“O «turismo de massas» deve incorporar o «turismo solidário», que conjuntamente com as preocupações ecológicas nos usos adequados dos recursos naturais e na partilha das novas infra-estruturas, vai um passo além no que respeita ao intercâmbio cultural e ao desenvolvimento integrado do território”⁴⁶.

Embora pareça genérico, ao analisar o turismo em Portugal, entendemos melhor o caso de Espinho. É uma cidade que, tendo em conta a sua dimensão, possui uma grande procura, devido à feira semanal, ao casino e, sobretudo, à praia. Mas Espinho alberga outros eventos que fazem da cidade um lugar de atracção a vários níveis fora do âmbito balnear como a feira semanal, cuja realização ocupa uma grande extensão da Avenida 24; o CINANIMA, ou Festival Internacional de Cinema de Animação, que tem lugar anualmente no Centro Multimeios; o festival anual de Música de Espinho, criado em 1974; o Centro Multimeios que alberga eventos culturais; as etapas dos circuitos mundiais de Surf e Vólei de Praia, assim como o encontro de homens-estátua; e ainda as tradicionais festas populares, com um especial destaque para a festa de Nossa Senhora da Ajuda.



59_ Centro Multimeios



60_ Torneio de Vólei de praia

No passado “ia-se às praias para evitar a doença, ia-se à montanha para curar a física, ia-se às termas por mil e uma indicações de carácter propedêutico ou curativo. Até se viajava para mudar de ares, por indicação médica”⁴⁷. Actualmente é vista como um enorme solário com uma piscina de ondas gratuita. Mas, ao falarmos de turismo não podemos ver apenas os aspectos negativos. De facto, “o turismo acelerou o tropismo demográfico e urbanizador em direcção ao litoral; abriu novas frentes de urbanização; motivou a construção de grandes vias de circulação (...), estabeleceu retículas, tecidos urbanos circunscritos, aumentou a capilaridade dessa rede de circulação em muitas zonas próximas de atracções turísticas, especialmente junto às praias”⁴⁸.

Espinho evolui devido a vários factores, sendo o turismo o que se manteve a sua importância desde a sua origem até aos dias de hoje.

⁴⁶ MANGORRINHA, Jorge; in *Jornal dos Arquitectos* nº 227; *Território de recursos: raízes, tendências e turismo na República Dominicana* (p. 35)

⁴⁷ *Op.cit.* MATOS, Madalena C.; in *Jornal dos Arquitectos* nº 197; *Turismo e Território: notas sobre uma relação* (p. 27)

⁴⁸ *Op.cit.* MATOS, Madalena C.; in *Jornal dos Arquitectos* nº 197; *Turismo e Território: notas sobre uma relação* (p. 27)

3.3 A praia e o ecossistema

A água, elemento que garantiu o nascimento das primeiras cidades, é em muitos casos, um elemento poluído e esquecido em algumas delas. As frentes de água não deixam de ser um elemento que marca a cidade a nível territorial, simbólico e cultural. O que aparentemente poderia ser uma fronteira territorial entre o mar e a terra é, na verdade, um elemento identitário de um lugar. Durante a era industrial, as frentes dos rios era vista como o terreno perfeito para a implantação de indústrias e vias ferroviárias. Mas estes espaços foram redescobertos com o turismo, em que a costa surgiu como oportunidade para a prática de uma nova actividade social.

“Enquanto frente territorial aquática, fluvial ou marítima, o seu domínio tem atravessado vários campos, impondo a sua presença como elemento estruturador e estruturante de vários níveis sociais, económico, social, cultural, simbólico e urbanístico”⁴⁹. O espaço costeiro em situação precária deve ser revalorizado, reapropriado e reestruturado de forma a garantir que este espaço da cidade seja revitalizado e a imagem da cidade unida seja restituído.

As áreas litorais são um ecossistema frágil e, portanto, acarretam uma série de problemas. A faixa litoral sempre foi uma zona privilegiada pelos seus recursos naturais, tais como a pesca e a salicultura, como ponto estratégico, de defesa e de acesso. Isto leva a uma necessidade de protecção que foi levada a cabo através de algumas medidas, como o Domínio Público Marítimo ou o POOC. Estas medidas pretendem proteger estas áreas de problemas como a poluição e a destruição dos recursos naturais. Esta poluição subdivide-se em química e biológica (através da contaminação das águas costeiras pelos efluentes domésticos e industriais); física (através de aterros costeiros, destruição das dunas costeiras, exploração de areias, acção erosiva natural ou humana); paisagística (através de construções ilegais de baixa qualidade arquitectónica com excessivo impacto devido à grande densidade e volumetria, localização de vias principais ou vias ferroviárias demasiado próximas da costa, parques de estacionamento junto ou sobre as dunas); e outras situações irregulares do uso do DPM⁵⁰.~



61_ Programa de requalificação das dunas



62_ Elementos verticais de contenção das areias protectores do sistema dunar

⁴⁹ Op. cit. FERREIRA, Vítor Matias; in *Lisboa: a metrópole e o rio* (p. 69)

⁵⁰ Domínio Público Marítimo

O litoral encontra-se em constante movimento. Qualquer intervenção humana nestes lugares pode levar a alterações mais ou menos evidentes na paisagem, por isso toda e qualquer intervenção deve ser cuidada. É necessário entender estas alterações na costa e os seus processos de erosão, para que a costa possa ser protegida. A erosão, causadora da alteração da paisagem, é causada maioritariamente pela ondulação marítima. A erosão dos taludes na costa dá-se quando o peso ou a pendente destes são excessivos, devido à construção de edificações sobre as areias ou à forte ondulação, quando as ondas embatem na costa de forma mais ou menos violenta, quando há falta ou o total desaparecimento da vegetação que retinha as areias e ainda devido à pavimentação das areias para estacionamento ou outros equipamentos demasiado próximos da linha de costa. O cenário ideal para não haver erosão é a praia com areias húmidas e pendentes suaves, com vegetação e dunas intactas.

“A pendente da primeira linha da costa constitui uma primeira linha de defesa, absorvendo e dissipando a energia das ondas (...). As dunas proporcionam nestes casos um segundo nível de protecção frente ao temporal assim como reserva de areia para reconstituir a praia”⁵¹. Existe um equilíbrio natural entre o mar e a praia, em que a linha de costa se destrói e reconstrói naturalmente e uma intervenção humana neste complexo sistema tem tendência a destabilizar este equilíbrio, provocando inesperados efeitos, normalmente negativos, na costa.

As dunas protegem as praias da erosão porque as raízes da vegetação consolidam as areias e evitam, desta forma, o desgaste e servem também como uma reserva de areia. São um bom sistema para combater a erosão e qualquer intervenção na costa deve ter em conta este facto. “O equacionamento de mecanismos de defesa/protecção, artificiais ou naturais, (esporões, quebra-mares, restituição de areias, etc.) e o seu devido enquadramento espacial e temporal, (...), não só tem especial importância, como se tornam uma obrigatoriedade em renovações de frentes de água.”⁵². Têm sido apontadas como as causas mais comuns da erosão a construção de edificações sobre as praias e a construção de passeios sobre as praias ou as dunas. A acção humana rompe com os movimentos naturais da linha de costa, alterando assim, todo o ecossistema. Para combater ou minimizar este erro, recorre-se aos muros de contenção, rampas fixas ou flutuantes redutoras do impacto das ondas, esporões paralelos ou perpendiculares à praia, entre outros processos. Mas, na minha opinião, qualquer um destes métodos não é o ideal porque altera negativamente a paisagem e os resultados obtidos não são ideais. Segundo os autores Nuno Gomes Oliveira e Henrique Alves, um método económico e sem implicações ambientais é o de refazer as dunas e plantas marítimas, de forma a reconstruir a costa.



63_ Ribeiro despoluído e transformado num 'corredor verde'

⁵¹ BOO, Isabel Lopez; in *Actuaciones urbanas en bordes marítimas* (pp. 39-40)

⁵² *Op. cit.* Centro de estudo da FAUP, in *Cidades e frentes de água* (p. 97)

“Classificado como o bioma⁵³ mais povoado, produtivo, poluído e perturbado do planeta, o litoral constitui um sistema que urge proteger e preservar caso se pretendam manter os recursos costeiros e os seus indispensáveis sistemas ecológicos de suporte, a médio e longo prazo”⁵⁴. A dificuldade de controlar as pressões exercidas pelo rápido desenvolvimento das cidades leva a um desequilíbrio ambiental, paisagístico e urbanístico. Portugal, sendo um país com uma grande área de costa, deve preocupar-se em definir estratégias que controlem estas pressões.

A importância do litoral português deve-se à sua qualidade natural e paisagística, e também à concentração de actividades económicas devido aos seus recursos e à sua fácil acessibilidade. Outro factor de qualidade é a melhoria do sistema de esgotos das cidades, que elevou o número de bandeiras azuis.

É urgente preservar os espaços naturais devido à sua importância biológica e ecológica, mas também económica e paisagística, adaptar as infra-estruturas ao carácter litoral, preservar estas zonas e localizá-las a uma distância segura do mar. As áreas litorais necessitam destas políticas de ordenamento para que possam ser protegidas, para que os problemas existentes sejam resolvidos, é necessário uma correcta aplicação destes planeamentos.

O litoral português traduz-se num elevado número de habitantes, consequência de um crescimento descontrolado e, por vezes, clandestino das edificações. A qualidade de vida dos habitantes é afectada pela poluição e pela congestão do espaço, mas, em contrapartida, o litoral oferece um maior número de serviços de teor cultural e recreativo. Torna-se urgente intervir nas zonas costeiras, de modo a não danificar ainda mais o ambiente e o desenvolvimento da região. Recentemente tem-se verificado uma enorme procura das urbanizações costeiras para fins turísticos ou habitação, especialmente nas zonas com praia. As rupturas com o aglomerado existente surgem, quase sempre, na introdução de novas escalas dos hotéis ou complexos de apartamentos que se constroem.

Não devemos nem sobrevalorizar o ambiente nem a economia, pois isso seria comprometer o futuro. Deseja-se encontrar o equilíbrio entre estas duas partes. Mas a ocupação excessiva do litoral também traz vantagens como “as maiores captações do rendimento verificadas em relação ao interior e a maior oferta de serviços nos âmbitos cultural e recreativo”⁵⁵. Infelizmente, hoje o problema não consiste na preservação, mas na reconstituição da natureza. A ocupação excessiva do litoral traduz-se em vários aspectos negativos para o ambiente mas também para o Homem. As zonas urbanas densificam-se até um nível limite e as actividades secundárias e terciárias exercem uma forte pressão nos recursos, levando a uma deterioração da qualidade ambiental. Consequentemente, a qualidade de vida dos residentes é afectada por esta degradação ambiental.

Embora Espinho não ocupe uma posição preocupante a nível ambiental, a prevenção tornou-se imprescindível no ecossistema costeiro.

⁵³ Cada um dos grandes meios do planeta, como os oceanos, floresta, conjunto das águas doces, etc.

⁵⁴ SANTOS, R. Ferreira; VASCONCELOS, Lia; in Sociedade e Território nº 12; *Em defesa de uma estratégia fundamentada de conservação para o litoral português* (p.40)

⁵⁵ *Op. cit.* SANTOS, R. Ferreira; VASCONCELOS, Lia; in Sociedade e Território nº 12; *Em defesa de uma estratégia fundamentada de conservação para o litoral português* (p. 49)

3.4 Conclusões

Espinho é uma cidade que, tal como tantas outras, tem problemas a nível ambiental, urbanístico e social, mas estas problemáticas podem tornar-se positivas ao permitirem e incentivarem a sua potencialização. Um dos aspectos mais salientes passa pelo facto desta cidade ter actividades sazonais, ou seja, é vivida intensamente nos tempos de maior calor devido à maior afluência de turistas e ao maior calor que convida fortemente o turismo, e com ele, a proliferação de actividades, mormente de teor lúdico e desportivo. Contrariamente, no Inverno, manifesta-se em plena antítese ao Verão e “nada se passa”. Uma cidade como Espinho deveria ter capacidade para receber a “onda” de pessoas que a habitam no Verão, mas também devia ter a capacidade de atrair pessoas durante os meses de Inverno.

Relativamente ao aspecto ambiental, analisando a geomorfologia costeira, nota-se uma gradual subida do nível do mar desde a última glaciação. Esta glaciação, que ocorreu há 20.000 anos, veio a modificar, a nível mundial, as zonas geográficas dos fundos dos vales, vertentes e montanhas e, conseqüentemente, da faixa litoral. Mas este não foi o único factor de alteração topográfica da orla costeira. Desde as desflorestações para criar zonas de pasto, desde o Período Neolítico até à romanização, que se verifica a constante erosão dos solos. Durante a Reconquista Cristã realizaram-se queimas para criar terrenos agrícolas, o que acentuou ainda mais este problema. Consequência destes factores é a grande diferença do nível médio do mar na actualidade e há 10.000 atrás em que o mar estaria 50 metros abaixo do nível actual. Portanto, estas alterações têm como génese factores de origem natural e também humana.

Esta acção de destruição da vegetação, na planície ou na vertente das montanhas, causa a erosão dos solos, levando à criação de materiais de assoreamento das zonas fluviais. Os factores para estas alterações nas configurações das linhas de costa são várias: pequenas variações climáticas, crescimento demográfico sentido na cidade e desflorestação para desenvolvimento da agricultura. Tendo em conta as mudanças ocorridas neste ecossistema durante séculos, não será difícil prever que, num futuro longínquo, outras mudanças ocorrerão.

São vários os factores que contribuíram para o desenvolvimento de Espinho, sendo os mais evidentes, a sua localização geográfica e a sua facilitada acessibilidade e ligações com o Porto e a Feira, por estrada e por linha-férrea, a relação de proximidade com o mar e as suas valências (como a pesca, a indústria das conservas e o turismo balnear), a expansão urbanística planeada, a existência de vários equipamentos de lazer (como Casino, hotéis, cafés, passeio marítimo, teatro, cinemas, planetário, entre outros.), o comércio e indústrias florescentes (feira de Espinho, criada em 1864, e a fábrica de conservas Gomes Brandão, em 1865), o aumento de população atraída por estes factores, as receitas fiscais obtidas e a estratificação social com gostos burgueses, que,

embora já não seja evidente, tornaram a cidade mais cosmopolita. Mas, apesar de todos os esforços, a cidade enquanto centro social, não atingiu um patamar positivo. O espaço arquitectónico, o espaço da paisagem e os espaços naturais, são as grandes categorias de elementos que estruturam a identidade dos lugares. Portanto, torna-se evidente a necessidade de promover o seu melhoramento e protecção, para que a sua identidade não se fragilize. Então, de que forma pode Espinho garantir essa identidade e potenciá-la para que se torne num organismo urbano com clara vivacidade (isto em face do aparente período de hibernação) ao longo de todo o ano?

Capítulo III: Espaço público da frente de mar

4.

55

“É difícil imaginar algum acontecimento sem a referência ao lugar. Referência esta, algo mais que uma localização abstracta, mas sim a totalidade feita de coisas concretas que têm substância material, forma, textura, cor. Juntas estas propriedades determinam o carácter do meio que é a essência do lugar. O espaço constitui-se portanto nesta tensão, numa relação entre o espaço e o lugar que é o homem, enquanto ser no mundo, enquanto ser fundador de um lugar.”⁵⁶

⁵⁶ NORBERG-SCHULZ, Christian; in *Genius Loci*

4.1 Introdução

Qualificar a vida das populações deve ser o objectivo primordial da organização de uma cidade. Esta deve garantir a sociabilidade e a existência de espaços que permitam esta sociabilização. A sua malha urbana é um dos elementos que mais interferem nesta forma de sociabilização, pois depende da forma e das funções dos espaços colectivos, e também do modo como estes são utilizados e vividos.

O espaço colectivo pode ser definido como um conjunto de espaços organizados numa rede urbana de uma cidade ou território urbanizado que tem incidência na vida colectiva dos seus habitantes. Caracteriza-se pelo seu livre acesso a habitantes e visitantes, facilitando a interacção social entre ambos. No entanto, a falta de capacidade de actualização ou mesmo desadequação do espaço colectivo provoca, inevitavelmente, a sua decadência. É necessária uma capacidade de actualização, no sentido dos valores culturais e sociais, que lhe confiram contemporaneidade. Só assim, a interacção social será satisfatória.

De todo o “vazio” de uma cidade, a ‘rua’ é o primeiro espaço colectivo a que um habitante acede. O traçado da rua tem, por isso, um papel importante, pois, sendo um instrumento de divisão das parcelas, cria também as acessibilidades às mesmas e favorece a mobilidade, definindo a estrutura da forma urbana.

Os espaços colectivos são essenciais para a vida da cidade. Quando falamos nestes espaços num contexto litoral, onde as características ambientais e naturais são mais sensíveis, devemos ter em conta mais factores do que quando falamos em espaços colectivos ‘normais’. São zonas de conflito por ligarem a cidade e o mar, pela diversidade de climas, solos, funções, utilizações, forte presença paisagística, que devem ser tratadas e geridas com imenso cuidado. Espinho, com uma frente de cidade voltada para o mar deve pensar e requalificar a sua frente como um elemento vivo que funcione durante todo o ano.

As frentes marítimas devem aproveitar e potenciar as condições e qualidades do contacto com o mar para que o Homem e a natureza vivam de forma equilibrada e pacífica. É um espaço colectivo com dupla função: urbanística e de defesa do litoral. Com defesa, pretende-se dizer, combater os agentes erosivos, as acções nefastas do Homem, de forma a garantir o correcto e eficaz acesso a estas zonas para quem as procura. As frentes de mar devem rematar a cidade, criar espaços que garantam a qualidade de vida das populações e aumentar a qualidade da relação entre o Homem e o espaço natural. É por isso que estes espaços privilegiados devem ser qualificados tendo em conta o seu carácter natural e paisagístico, de forma a estimular os cidadãos a usufruírem correctamente estes mesmos espaços.

O desenho de uma frente de mar deve respeitar os limites definidos pelo mar e pela praia, considerando a malha existente e garantindo uma coexistência saudável com o espaço natural. Estes dois elementos estão separados por uma linha muito ténue e sensível, daí a necessidade de haver um cuidado extra, quando se pensa em frentes de mar. Qualquer intervenção deve enquadrar-se de acordo com os planos de planeamento vigente, de forma a haver uma homogeneidade de linguagem e um respeito pelas preocupações ambientais. A acessibilidade a estes espaços é, também, importante, mas é essencial o controlo destes pontos da cidade, pois são espaços normalmente dedicados ao peão. Em casos onde o automóvel seja usado, deve reduzir-se ao máximo o seu uso, através de um estacionamento que suporte a procura estrategicamente posicionado num ponto relativamente afastado destas áreas marítimas e deve ser pensado de forma a não interferir na leitura visual destes espaços/percursos. Por esta razão, a rede de transportes públicos deve ser tida fortemente em conta.

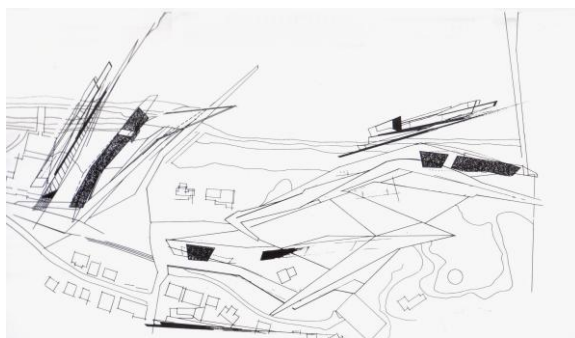
As frentes de mar devem ser um espaço cuja leitura seja feita imediata e claramente. Planear um espaço assim requer uma simplicidade capaz de rematar o confronto urbano, de forma a requalificar a frente da cidade e resolver os problemas existentes no contacto entre o natural e o construído. Os espaços colectivos marítimos são o elemento de ligação entre o natural e o construído, sendo o seu valor ambiental e paisagístico as causas para que esse espaço deva ser pensado como uma fachada da cidade voltada para o mar.

A questão que agora surge é, tendo em conta os factores e metas acima referidas, de que forma pode Espinho desenvolver e melhorar a sua frente de mar, de modo a aperfeiçoar a qualidade de vida dos seus utentes?

4.2 Casos de estudo relevantes para a cidade

A cidade de Espinho insere-se num grupo de cidades de média escala sem porto marítimo, reduzindo bastante os casos de estudo conhecidos internacionalmente. Insere-se num grupo de cidades diferentes, já que o seu desenvolvimento, ou mesmo nascimento, foi efectuado recentemente. Foram seleccionados dois exemplos nacionais cuja intervenção é de tal forma delicada que pode ser confundida com a praia ou simultaneamente com a cidade. Refiro-me aos casos do Passeio Atlântico no Porto e à intervenção da orla costeira de Vila Nova de Gaia. A escolha destes dois casos não é feita ao acaso. Ambos se localizam no troço Caminha-Espinho e, portanto, pertencem ao mesmo POOC da cidade de Espinho. Este facto tem como objectivo aproximar estes dois casos com o tema desta dissertação, na tentativa de compreender melhor os pontos fortes de cada solução, e aquilo que trouxeram de bom ou menos bom para a cidade e para a orla costeira. Um outro exemplo abordado é o de Sanlúcar de Barrameda em Espanha por ter uma relação íntima entre a praia e a cidade. Nos casos portugueses, a relação entre os elementos natural e construído desenvolve-se de uma forma completamente diversa, por isso este caso de Espanha vem reequilibrar esta analogia com Espinho.

Existem outros exemplos que são importantes para compreender o contexto de Espinho não tanto pelas suas parecenças, mas pelas suas diferenças. Por exemplo, a proposta para Domburg Boulevard de Ben van Berkel, em 1990, é um projecto que adopta uma atitude provocatória através da implantação de elementos dinâmicos que se projectam perpendicularmente ao oceano.



64_ Domburg Boulevard, de Ben van Berkel

Ou também a avenida de Copacabana, da autoria de Roberto Burle Marx, em 1960, que, na década de 60, teve um crescimento populacional elevado, devido às suas excelentes qualidades turísticas. Este factor provocou uma sobrecarga de infra-estruturas e um desenvolvimento da frente marítima, o que, por sua vez, conduziu a um processo de degradação da orla costeira. Para combater este processo de degradação, a marginal foi pensada como espaço público que viria a ser um dos ex-líbris da cidade. “Copacabana é hoje mais do que um lugar físico, é uma ideia, uma ambição onde se confundem vontades antagónicas, entre a frivolidade dos enredos televisivos e a magnanimidade da paisagem que lhe deu vida”⁵⁷.

⁵⁷ *Op.cit.* MATOS, Madalena C.; in *Jornal dos Arquitectos* nº 197; *Turismo e Território: notas sobre uma relação* (p. 57)



65_ Marginal de Copacabana, de Burle Marx

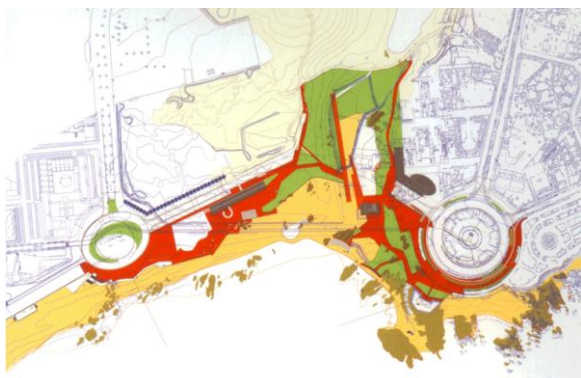
Tendo em conta os casos referidos, concluímos que os mais experimentais são, curiosamente, aqueles com uma menor densidade, na medida em que este carácter lhes permite ‘desligar’ das pré-existências e trabalhar a paisagem de uma forma inovadora. Mas Espinho tem uma malha urbana consistente que não pede experimentalismos; não é tampouco uma cidade costeira do Brasil e, como tal, a ligação pensada e coerente entre o mar e a terra é essencial. Serão de seguida apresentados os casos onde é observável a semelhança com Espinho.

4.2.1 Passeio Atlântico, Porto

O Passeio Atlântico situa-se na zona poente da cidade do Porto e é o resultado duma intervenção do arquitecto espanhol Ignasi de Solà-Morales. Nasce do convite da CMP em 1998 para a elaboração de um projecto que redesenhasse a frente marítima do parque da cidade. Este passeio situa-se numa zona da cidade em que a praia é caracterizada por grandes rochedos sobre a areia grossa e também por entrar em contacto com o Castelo do Queijo e, imediatamente a Norte, com o parque da cidade, tratando-se, portanto, de uma zona com bastante potencial paisagístico e urbano. A marginal irregular foi geometrizada com as aberturas das vias Avenida Brasil, Avenida Montevideu e o Largo Rio de Janeiro. Contudo, a beleza destas pequenas escarpas naturais permitiram potencializar esta zona da cidade em algo de carácter contemplativo, onde podemos repousar ou admirar a paisagem. Parece evidente, portanto, que o projecto em questão pretenda enaltecer esse carácter rochoso da praia e ordenar a escala da costa.

Numa primeira fase, demoliu-se o aterro rodoviário existente entre o Castelo do Queijo e a Circunvalação de Matosinhos, que foi substituído pelo viaduto, possibilitando uma ligação directa entre o parque e o mar. Assim, é criado um percurso que abrange todo o parque da cidade e o projecto do Passeio Atlântico, permitindo a prática de desporto, do passeio, e de outros tipos de lazer. A partir deste ponto em direcção a Sul, deparemos com inúmeras zonas de interesse: o edifício transparente, o viaduto e o parque de estacionamento sob a rotunda (todos estes elementos fazem parte do projecto e, portanto, foram construídos de raiz), o Castelo, a reconversão do Colégio Luso-Internacional (ainda em abandono) e a morfologia rochosa das praias aliada aos jardins de Montevideu. Este projecto tem um carácter urbanístico de grande amplitude, porque envolve Matosinhos a Norte, o Bairro da Foz a Sul, e influencia a Avenida da Boavista a Este, que é o traçado mais imponente do Porto e da sua região. Trata-se de um nó viário que converge para a rotunda Gonçalves Zarco, onde se localiza um estacionamento subterrâneo, essencial para esta zona. No contexto paisagístico, podemos observar pequenas infra-estruturas na zona de Montevideu, em contacto directo com a praia e o mar, como bares.

61



66_ Plano de intervenção em frente ao parque da cidade



67_ Passadiço junto ao mar, a Sul do parque

O principal objectivo deste projecto foi requalificar a zona atlântica, de modo a criar uma vivência mais harmoniosa com a paisagem, “conseguir um itinerário próximo das rochas e da água para um contacto íntimo, que é tão importante como rasgar vistas amplas desde o nível da cidade, de modo a que a panorâmica geral da costa seja incorporada na experiência urbana”⁵⁸.



68_ Mobiliário urbano



69_ Vista geral do percurso à beira-mar

A circunstância da frente urbana é um elemento essencial desta paisagem e não deve ser desvalorizada, da mesma forma que a topografia natural e todos os seus elementos adjacentes não devem ser esquecidos. A marginal está organizada em duas plataformas, a uma cota mais elevada está a malha urbana, e a uma cota inferior está a praia com o passadiço e as esplanadas. Esta configuração topográfica deve-se, em boa parte, à vontade de criar uma ligação entre Matosinhos e a marginal do rio Douro. Isto, juntamente com a criação da Esplanada do Rio de Janeiro, levou a que fosse criado um aterro que hoje faz esta diferenciação de cotas. Assim, o projecto procura resolver a cidade a vários níveis, sejam eles relativos ao castelo, ao parque, às vias de grande importância, à praia ou às cidades vizinhas. O projecto do Passeio Atlântico tem a sua expressão mais simples na forma como o passadiço interage com a praia e o mar, tratando-se de uma relação intimista, entre o visitante e a natureza, na medida em que há um distanciamento da frente urbana, criada pela diferença de cota. “O pensamento territorial de hoje permite e reclama uma utilização dos seus espaços, não só como reservas naturais, mas também como espaços públicos civilizados, produto da elaboração e actividade humanas, verdadeiros produtos do tempo”⁵⁹.

⁵⁸ Op. cit. FERNANDES, Fátima; CANNATÁ, Michele; in *Formas urbanas*, (p. 199)

⁵⁹ *ibid*

4.2.2 Intervenção na orla costeira de Vila Nova de Gaia

Esta intervenção foi mais profunda do que aquela que hoje podemos observar sobre as praias do concelho de Vila Nova de Gaia, na medida em que se fizeram alterações a nível ambiental e urbanístico, dificilmente visíveis actualmente. A orla marítima desta área abrange 17km de costa homogénea entre a foz do Douro e Espinho, constituindo um potencial agente dinamizador de um território que anteriormente era caracterizado pelo crescimento desordenado dos aglomerados urbanos e rurais. Do ponto de vista do tecido urbano, este espaço era descontínuo e segmentado e, recentemente, tem vindo a ser requalificado.

Desde os finais dos anos 90 temos vindo a verificar uma preocupação com a requalificação e ordenamento da orla costeira a vários níveis: urbanismo, rede viária, ambiente e conservação da natureza, turismo e lazer urbano, dinamismo da vivência do quotidiano. Este projecto tem como objectivos valorizar os recursos naturais da zona, assim como intervir em espaços públicos de modo a que adquiram um carácter de recreio com qualidade. Foi feita uma abordagem em duas frentes, segundo as quais o projecto se desenvolve: as ribeiras e as praias. Para que a orla costeira fosse requalificada, era necessário “tratar” primeiro os ribeiros que vão desaguar a jusante, o que passa pela infra-estruturação da rede de saneamento, pois “sem despoluir as ribeiras e as praias, não faz sentido tratá-las paisagisticamente e torná-las ‘visíveis’ e ‘públicas’”⁶⁰.



70_ Extremo Sul do passadiço junto ao mar



71_ Materiais da ferrovia usado sobre a areia

Numa primeira fase, foi indispensável transformar o percurso dos ribeiros em “corredores verdes”, em toda a sua extensão para que estes ribeiros qualificados ordenassem a malha existente e a malha prevista. Como se pode imaginar, este é um projecto lento, porque requer a aquisição de terrenos, demolições de edifícios que não “respeitavam” estes ribeiros, o desentubamento de grandes extensões de linhas de água, de forma a trazer a céu aberto estes percursos naturais e, também (talvez o objectivo mais difícil de alcançar), sensibilizar as populações para a importância da protecção do ambiente e da preservação dos espaços naturais. Com este processo concluído, será possível criar uma rede de percursos pedonais que liguem o interior do concelho à orla. A nível das

⁶⁰ *ibid* (p. 283)

praias, são criadas ciclovias, passeios e estacionamento, que se ligam à praia através de percursos pedonais apoiados em estacas sobre as dunas.

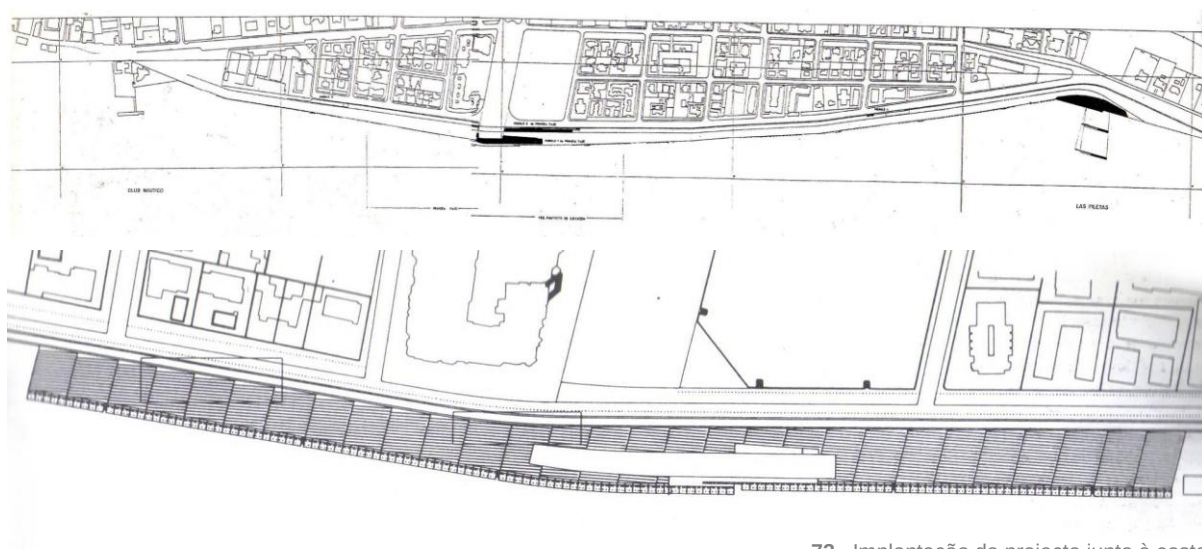
Numa fase seguinte, o objectivo prende-se com a orla costeira, onde se valorizará o percurso pedonal e zonas de lazer com qualidade. Para isso é necessário, de acordo com o plano de ordenamento da orla costeira, recuperar e requalificar a zona no que se refere às infra-estruturas e ao nível da paisagem, seja ela natural ou construída. Nesta fase, foram tratados os percursos a dois níveis: um na via marginal de acesso à praia, outro a nível da praia. Na via marginal, as ruas, passeios e estacionamento foram pontualmente requalificados para garantir uma melhor acessibilidade na zona em questão. O segundo nível de percurso orienta-se paralelamente ao mar, onde foram utilizadas as traves recuperadas da via-férrea para se fazer os passadiços que hoje vemos. Estes novos percursos localizados sobre a areia, assentes em paliçadas, garantem uma protecção das dunas contra a movimentação dos utilizadores da praia. Trata-se de uma ligação com 15 km entre as praias de Vila Nova de Gaia até Espinho com um enquadramento paisagístico recuperado, anteriormente marcado pela degradação ambiental e por construções clandestinas. Simultaneamente à instalação destes percursos, foram criados apoios à praia ou substituídos os clandestinos, procurando uma melhoria da imagem da praia e da qualidade ambiental.



72_ Passadiço na orla costeira de V. N: de Gaia

4.2.3 Passeio Marítimo, Sanlúcar de Barrameda

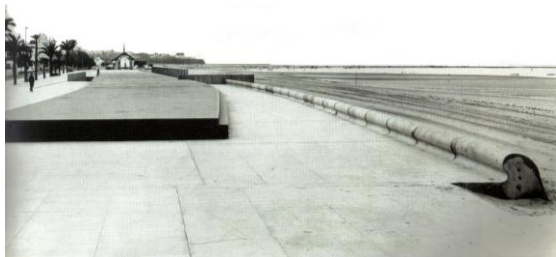
Este projecto de 1990 é da autoria de Rafael Otero González e localiza-se em Cádiz, Espanha, junto ao rio Guadalquivir e ao parque Natural de Doñana. Trata-se de uma requalificação da frente marítima de uma cidade com densidade construtiva baixa e com uma forma urbana muito interessante, na medida em que tem uma forte relação com o mar. A proposta, com o intuito de não perturbar a paisagem, é quase nula e trata-se de uma procura de reinventar a paisagem, numa intervenção de carácter experimental. O terreno conta com uma área de intervenção de 11.500 m² numa primeira fase e 80.000m² numa fase posterior. Este terreno é limitado nos extremos pelo clube marítimo e Las Piletas, que consiste nas instalações das corridas de cavalos que tem lugar na praia nos finais do Verão. Na primeira fase do projecto, procura-se ligar o passeio marítimo à avenida Calzada del Ejército e à cidade, ao mesmo tempo que cria áreas de serviço à praia, instalações de apoio às corridas de cavalos e a reabilitação do clube náutico.



73_ Implantação do projecto junto à costa

O projecto tem como objectivo fazer o remate da cidade, redesenhando o seu limite junto à praia, realçar a paisagem natural com o parque de Doñana, criando uma relação com este e eliminar todas as edificações efémeras que desfavorecessem estas relações. O ponto interessante deste trabalho é o facto dos elementos construídos estarem submersos e distribuídos paralelamente junto à costa, permitindo haver um amplo ângulo de visão da paisagem. Estas construções são perceptíveis no passeio através de uma pequena diferença de cota relativamente ao passeio e acolhem as instalações sanitárias e balneários de apoio à praia. Desta forma, o impacto visual é mínimo, pois a cobertura destas instalações não é propriamente uma cobertura, mas um banco ou uma plataforma. Há a intenção de criar uma diferenciação de espaços sem que esses espaços tragam uma ruptura para a cidade e a sua frente de mar. Procura unir três importantes pontos da cidade: um cruzamento de uma das mais importantes artérias da cidade, o clube náutico e o equipamento proposto de apoio às corridas de cavalos na praia. O limite desta cidade não é apenas um remate, mas uma abertura para o mar e para a paisagem.

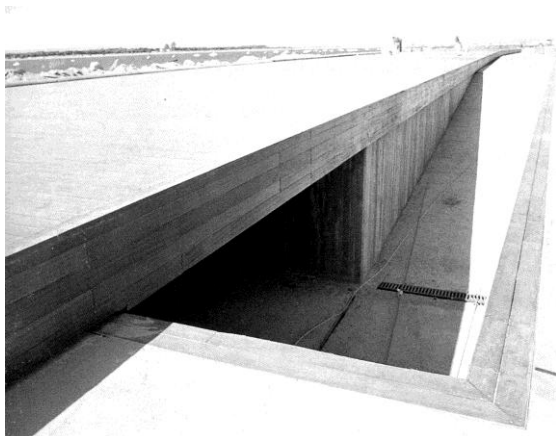
O objectivo é o de fazer um projecto que reviva a memória do que outrora era aquele lugar, mar e areia. Assim, minimiza-se o impacto e fortalece-se a memória da costa que já foi. As construções são feitas em negativo, dando continuidade à limpidez visual do mar e da praia e tornando o passeio marítimo, já largo, ainda maior. A plataforma surge como um elemento simbólico que resume toda a intenção do projecto.



74_ Percurso marítimo marcado pela plataforma



75_ Vista da praia



76_ Entrada das instalações de apoio à praia



77_ Vista panorâmica do percurso

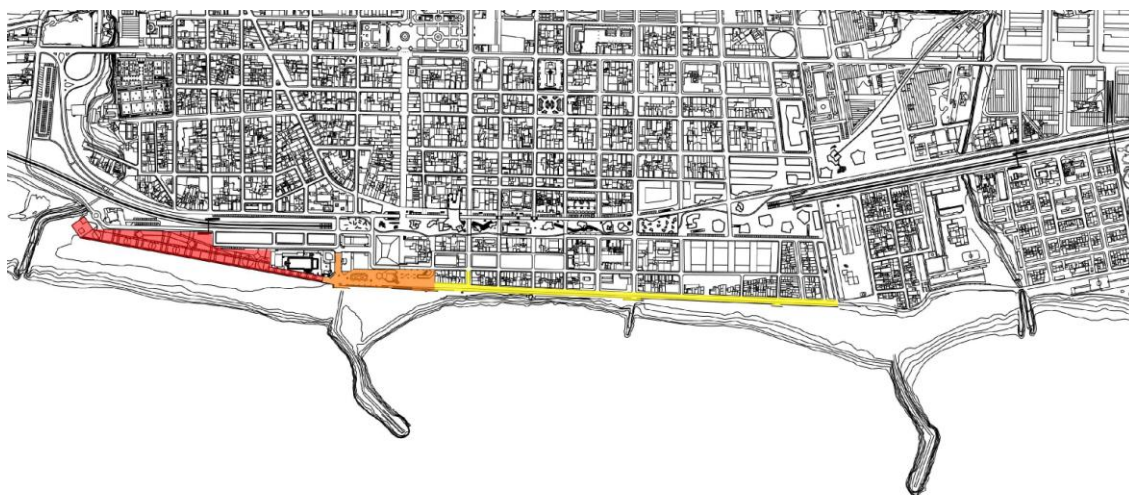
4.3 Análise dos espaços públicos da marginal de Espinho

Espinho é uma cidade que nasce e cresce num processo evolutivo, com traçados que foram destruídos e substituídos, com quarteirões arrasados pelo mar e outros a serem planificados. Tudo isto faz parte da história da cidade e é isso que caracteriza a sua identidade e aviva a memória de si mesma. A cidade não pode ser vista no instante, mas sim em todo o seu processo de desenvolvimento, entre o passado e o presente, numa análise contínua para que, quando se continuar a fazer cidade, o seu futuro não entre em ruptura com o seu passado e, portanto, com a sua identidade.

Numa frente de mar como a de Espinho, os espaços públicos são aqueles que estão compreendidos entre as ruas, praças, praia, esplanadas e a marginal. Podemos dividir estes espaços em dois tipos, um de carácter mais dinâmico e outro mais estático, em que o comércio ou a paisagem favorecem o movimento das pessoas por um percurso e em que as esplanadas e praças convidam à contemplação da envolvente. Contudo, estes espaços parecem funcionar melhor na época balnear, enquanto que, no resto do ano, nota-se um abandono considerável nesta zona.

Para abordar os espaços marginais de Espinho, será feita uma divisão de toda a marginal em três partes: a mais antiga corresponde à zona central (laranja) delimitada entre a Piscina e a rua 23; de seguida, temos a zona Norte (vermelha) que corresponde à área entre a Piscina e o extremo Norte da marginal; por fim, a zona Sul (amarela) demarcada pela rua 23 até à fábrica Brandão Gomes. Todos os espaços públicos aqui apresentados encerram uma área que, partindo da rua 2, contempla também o prolongamento das ruas perpendiculares a esta até à rua 4. Partindo da zona centro para norte, e finalizando na zona sul, pode ser feita uma análise a toda a extensão da marginal de acordo com os diferentes projectos que nela foram feitas.

67



Neste subcapítulo haverá uma alínea dedicada ao projecto para o espaço resultante do enterramento da linha-férrea, dado que será vital para o desenvolvimento da marginal. Simboliza um momento de mudança da vida na cidade e consiste no elemento de união entre as zonas Nascente e Poente da antiga linha-férrea, embora nas zonas onde o túnel acaba se note já uma barreira, por enquanto, intransponível, mas a passagem do papel para o terreno está próxima e espera-se que a avenida 8 e, conseqüentemente, a frente de mar saiam valorizadas com esta intervenção.



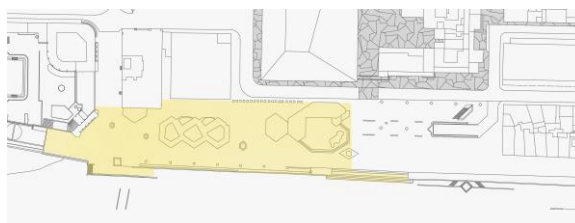
79_ Rua do cruzeiro, actual rua 2 (1888)

4.3.1 Projectos na frente de mar

Zona centro_ Esplanada Dr. Oliveira Salazar, projecto de 1971 (situação actual)

Arqt.º Marques Aguiar

Este projecto abrange uma área de 5.900m² e está delimitado pelas ruas 19 a Sul e pela Piscina-Solário a Norte, a Nascente pela rua 4 e a Sul pelo mar. Trata-se de um espaço bem definido pelos edifícios que o envolvem, nomeadamente, o Casino, a piscina, o hotel Praia-golfe e o café Esquimó. A sua fronteira com o mar é feita através de uma diferenciação de cota garantida pela presença de um muro de granito e a passagem de uma cota para a outra pode ser feita por uma rampa a Norte a uma escadaria a Sul.



80_ Planta da Esplanada Oliveira Salazar

O objectivo deste projecto era o de requalificar um espaço com carácter de contemplação e não apenas de passagem. Para esse efeito, foi proposto criar zonas de lazer e de estar com um mobiliário urbano adequado, implantar um edifício de apoio com uma função de café/restaurante e com uma esplanada voltada a sul (actual restaurante Aquário), criar um parque infantil, um ringue de patinagem e um espaço verde sustentado com bancos de granito, e usar o granito nas guias e o basalto associado à pedra calcária no desenho dos pavimentos. A nível de estacionamento, é previsto um por detrás do hotel e um subterrâneo no prolongamento da rua 17. Estes estacionamentos libertam o espaço público, distanciando-se deste. Actualmente, estes estacionamentos ainda persistem e não interferem visualmente com a frente de mar.

Este espaço procura criar zonas de lazer e de pausa, ao mesmo tempo que pretende dar continuidade ao percurso marítimo Norte-Sul. Contudo, a marcação deste percurso não se distingue do espaço de estar por ficar à mesma cota e ser tratado com os mesmos materiais acima referidos. Mais evidente é o percurso à cota inferior e de maior contacto com a praia, onde o muro separa duas realidades, essas sim, completamente diferentes.



81_ Praça e edifícios adjacentes



82_ Escadaria de ligação entre as cotas da Praça e da praia

Esplanada da beira-mar, projecto de 1991 (situação actual)

Arqt.º Marques Aguiar

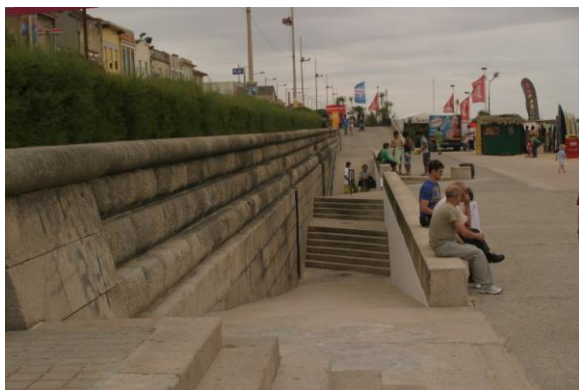
Esta esplanada surge da continuidade da anterior e abrange uma área de 3.400 m² desde a rua 19 até à rua 21 e, novamente, desde a rua 4 e até à praia. É um projecto que já vem pensado desde 1971 e que propõe a demolição de dois quarteirões a Sul garantindo um aumento do espaço da esplanada, contudo, apenas um é demolido.



83_ Planta da Esplanada Beira-Mar

Os seus principais objectivos eram o de aumentar o espaço público existente e criar mais estacionamento, devido à frequente carência deste. Os materiais usados foram os já referidos granito, basalto e pedra calcária, de forma a garantir a continuidade espacial pretendida. O acesso à praia resolve-se através de uma escadaria, que já havia sido construída, a Norte da esplanada e o muro de suporte em granito é mantido, assim como os bancos, também em granito. Este projecto introduz dois elementos de relevo, um deles é o estacionamento subterrâneo que surge na continuidade da rua 21, e o outro são os sanitários de apoio à praia e à esplanada. Os sanitários de apoio à praia podem ser acedidos através de uma rampa e escadas localizados na zona de cota baixa, e os sanitários de apoio à esplanada podem ser acedidos por uma escada localizada paralelamente à rampa de acesso ao estacionamento, embora actualmente estejam inactivos.

Com esta intervenção, a rua 21 termina no cruzamento com a rua 4 e o automóvel é desta forma afastado da esplanada. Em contra-partida, foi criado um estacionamento subterrâneo na continuidade da rua 21 cuja rampa de acessos se localiza no meio do espaço dedicado ao lazer. Além disso, foi criado um outro estacionamento na rua 21 entre as ruas 4 e 8 que actualmente carecem de qualidade urbana. Desta forma, foram criados lugares de estacionamento numa zona bastante procurada, sem interferir na paisagem, mas sacrificando a qualidade espacial urbana. Desta forma, observa-se uma quebra física na esplanada devido à localização central da rampa de acesso ao estacionamento subterrâneo, que desfaz por completo a unidade de um espaço afortunadamente localizado.



84_ Muro de granito de suporte e acesso às instalações sanitárias



85_ Acesso ao estacionamento subterrâneo

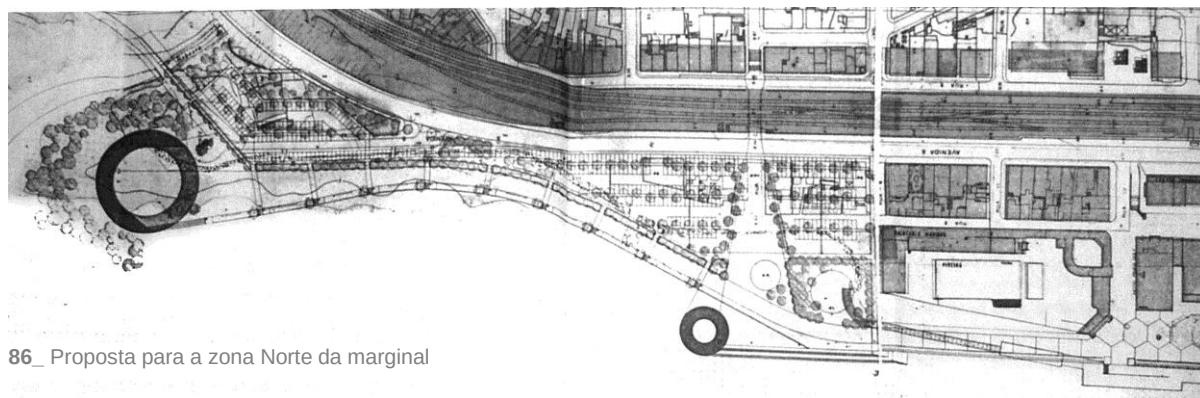
Zona Norte_ Passeio e esplanada da zona Norte, projecto de 1991 (não realizado)

Arqt.º Marques Aguiar

Na continuação do projecto da zona Sul da Esplanada da Beira-mar realizado em 1991, o mesmo arquitecto elaborou uma proposta para a marginal Norte da cidade. Esta zona possui uma área de 21.900 m² e é delimitada pelas ruas 2 e 8 a Poente e Nascente, e entre a rua 17 e o rio Largo a Sul e a Norte.

A principal intenção era a de criar um percurso com qualidade nesta área da cidade, que desse seguimento ao percurso já existente. As guias de granito, o basalto e calcário são os materiais que se mantêm e do lado Poente do percurso destacam-se o muro de granito de separação das cotas e o banco corrido de granito que acompanham a vegetação existente. O projecto contaria com a implantação de um edifício de apoio no extremo Norte da área que serviria de remate ao percurso. Foram também previstas uma passagem subterrânea sob o caminho-de-ferro e dois edifícios polivalentes na marginal que servissem de apoio à praia. Esta proposta assenta numa intensa arborização na zona de estacionamento para o diluir na paisagem e para acentuar o carácter curvilíneo da proposta. Resumindo, há uma preocupação de criar espaços de paragem e de circulação, de acordo com uma uniformização visual do conjunto, que garantam a requalificação da zona e o estacionamento automóvel.

Esta área seria o ponto de maior afluência de viaturas por garantir um estacionamento a cerca de 300 viaturas, desde a piscina até ao actual restaurante Cabana. O estacionamento seria filtrado pelas árvores propostas, não interferindo negativamente na paisagem. As árvores do estacionamento e os bancos de granito localizados junto ao muro de granito encerram o percurso pedonal e reforçam a sua direcção.



86_ Proposta para a zona Norte da marginal

Passeio e esplanada da zona Norte, projecto de 1996 (situação actual)

Arqt.º Marques Aguiar

Cinco anos após o projecto para a marginal da zona Norte de Espinho, foi projectada a obra que viria a ser a definitiva. As características físicas do lugar são, portanto, as mesmas e o projecto consiste num aperfeiçoamento do estudo feito pelo arquitecto Marques Aguiar. Apesar deste aperfeiçoamento do projecto, o resultado a nível ambiental e urbano não atingiu o patamar que seria desejado.



87_ Percurso a Poente da Piscina

O projecto consiste na criação de um percurso rectilíneo paralelo às piscinas que liga a esplanada Dr. Oliveira de Salazar à nova praça criada e que, actualmente, carece de vitalidade urbana e de equipamentos capazes de convidar ao seu usufruto. Os materiais do pavimento são os mesmos usados na Esplanada de Beira-Mar, apenas introduzindo novos desenhos em forma de círculos. Os bancos em granito mantêm-se no lado Poente do percurso e acrescentam-se bancos em madeira a Nascente deste, marcando, assim, o ritmo das várias escadarias existentes de acesso à praia.

O projecto não se debruça sobre a questão da arborização como filtro do ruído e poluição automóvel, deixando apenas uma área livre a Norte com uma capacidade para 200 viaturas, o que não manifesta uma boa qualidade projectual. O estacionamento divide-se por várias zonas, todas elas com uma exposição muito directa ao sol. A Norte da ribeira, quase sobre as dunas, encontra-se um desses estacionamentos com uma capacidade de cerca de 100 viaturas. A Norte da rua 8, existiu uma área de estacionamento sem qualquer qualidade para tal, pois o seu espaço era mais um espaço sobrance da linha-férrea então existente. Da mesma forma, a Sul da rua 8, num pequeno troço da rua 6, espalham-se mais espaços de estacionamento, todos eles com uma intensa exposição ao sol. Com o projecto para o espaço sobrance da linha, estes espaços serão reavaliados e, naturalmente, alterados, para que deixe de haver estacionamentos não qualificados para tal.



88_ Marginal da zona Norte



89_ Extremo do percurso terminando num café/bar

Zona Sul_ Intervenção na beira-mar, projecto de 1997 (não realizado)

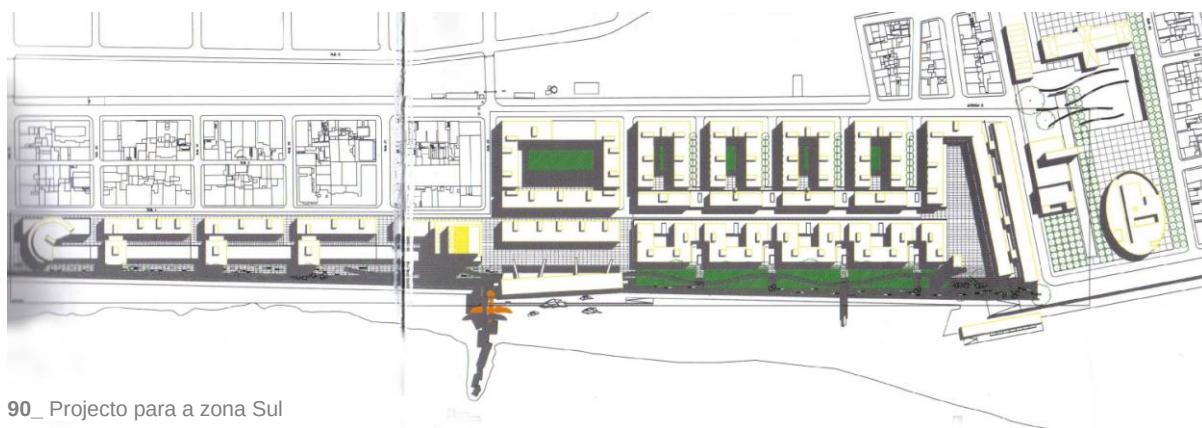
Arqt.º Nuno Lacerda Lopes

Este projecto, não realizado, foi o resultado do “Concurso Público para a elaboração do plano de pormenor da zona da Beira-mar Sul”. A sua área de intervenção tem uma extensão que vai desde a rua 23 à rua 43, ocupando toda a zona marginal Sul de Espinho e o seu objectivo não se limita aos espaços públicos, mas também aos vários quarteirões desta zona. A Sul, temos o largo e a capela de S. Pedro, a capela e a antiga fábrica Brandão Gomes, agora reconvertida no FACE, que seria o ponto de remate de toda a marginal de Espinho.

A revitalização desta zona é muito importante, porque é sustentada por um grande número de restaurantes e cafés e necessitava de uma revitalização urgente para não perder a sua procura. Contudo, uma intervenção de grande envergadura poderia retirar a identidade piscatória da cidade e, dessa mesma forma, diminuir a procura turística. O maior problema desta zona é o tráfego automóvel constante e a falta de estacionamento do mesmo, que poderia ser parcialmente resolvido com estacionamento subterrâneo.

Nesta proposta, o Arqt.º Nuno Lacerda propõe novos edifícios organizados em blocos com espaços unicamente pedonais no seu interior e entre eles, de forma a requalificar os edifícios existentes e a criar uma imagem moderna para a frente de mar. Estes edifícios seriam mais recuados relativamente aos actuais de maneira a alargar o novo percurso e também de forma a criar esplanadas entre os novos blocos. A meio do percurso existiria uma escultura que seria uma referência para a cidade e que faria a diferenciação entre diferentes tipologias dos novos edifícios. O percurso terminaria na praça de S. Pedro, revitalizada e preparada para envolver um grande número de pessoas.

O projecto revela uma forte intenção de modernizar a imagem da cidade, dos edifícios e dos percursos existentes para que esta não caia no abandono sazonal, sendo, sem dúvida, uma solução arriscada, pois poderia vir a interferir na identidade da própria cidade.



90_ Projecto para a zona Sul

Intervenção na beira-mar, projecto de 2002 (situação actual)

Arqt.º Carlos Prata

Este projecto abrange uma área de quase 23.000 m2 delimitados entre as ruas 23 a Norte e 41 a Sul, e entre as ruas 2 e 4. O objectivo deste projecto é revitalizar esta zona da marginal, potenciando o seu uso como percurso, mas também como espaço de contemplação para quem está no percurso ou nos vários restaurantes aí existentes.



91_ Estrutura de madeira *bris soleil*

O objectivo do projecto é aumentar as áreas das zonas pedonais e de lazer, criando uma diferenciação de materiais que separassem estes percursos da via rodoviária. Para isso foi necessário planear apenas uma faixa de estacionamento para garantir uma maior área de passeio. Na zona pedonal, foram introduzidos novos elementos de apoio à praia e novos materiais urbanos que, apesar de contrastar com as zonas Norte e centro da marginal, inserem novas modalidades de vivência da beira-mar. As fontes e lava-pés, bancos, papeleiras, estruturas de sombreamento, em metal ou em madeira, conferem diferentes sensações e momentos de pausa necessários. O percurso divide-se em duas partes, uma dedicada aos peões e a outra dedicada aos praticantes de desportos como, skate, patins ou bicicleta, e é acompanhado ao longo de toda a extensão por um banco corrido de madeira apoiado sobre o muro de granito que separa as cotas do passeio e da praia. Entre a via rodoviária e o passeio Poente há uma diferença de cota que não convida a velocidades excessivas e separa as duas realidades.

Para reduzir o tráfego, o Arqt.º Carlos Prata optou por reduzir a oferta de estacionamento e otimizar o espaço dedicado ao peão, contudo, existem espaços vazios pensados para o estacionamento que não estão a ser utilizados. Esta intervenção é positiva no sentido em que são vários os utentes a usar este espaço, no entanto, há que ter em consideração que esse espaço trata-se de um percurso e não uma área com zonas de, simultaneamente, circulação e esplanada. Como tal, o remate do percurso a Sul deveria ter um outro impacto na cidade que não aquele que hoje pode ser observado.



92_ Diferenciação de cotas e de pavimentos



93_ Percurso da zona Sul

4.3.2 Projecto para o espaço sobran­te da linha férrea

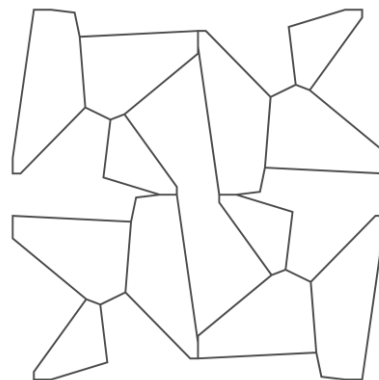
Como se sabe, a linha-férrea que passa em Espinho foi enterrada para permitir uma maior permeabilidade entre a cidade e a praia. Era uma intervenção desejada por muitos devido à separação física entre a cidade com o mar e ao número diminuto de acessos à parte Poente da cidade. Com o projecto de enterramento finalizado há mais de um ano, a cidade depara-se com o vazio urbano que irá ser corrigido.

O concurso de ideia foi ganho pelo Arqt.º Rui Lacerda, e em co-autoria com os Arqt.º Francisco Mangado e João Álvaro Rocha. Trata-se de uma oportunidade de reocupa­ção deste vazio urbano que até agora era apenas uma cicatriz recente da cidade. Esta reocupa­ção poderia ser pensada de duas formas, a primeira seria a de garantir a continuidade dos espaços existentes, e a segunda seria a de assumir a contemporaneidade do novo espaço público, como um espaço de transição e de encontro da cidade. A segunda opção foi a escolhida de forma a garantir um espaço unitário e de identidade que faltava à cidade. Assim, “o que aparentemente parecia constituir um obstáculo territorial, reconfigura-se, antes, na sua própria condição identitária”⁶¹.



94_ Linha férrea antes do seu enterramento

Para assegurar este carácter de unidade projectual, foi estudada uma malha em forma de rede que será usada no pavimento como se de uma rede estendida se tratasse. Este módulo em forma de rede não é gratuito, ele define os diferentes materiais do pavimento e as suas modelações configuram os equipamentos, os espaços verdes ou planos de água, e também o mobiliário urbano e iluminação prevêm ter referências deste módulo. A malha remete-nos para a identidade histórica de Espinho sob dois pontos de vista, a pesca e as suas redes, enquanto elemento simbólico das origens da cidade, e a geometria da malha que nos relembra o cruzar de linhas férreas que recentemente ocupavam aquele lugar. Tanto de um ponto de vista como de outro, este projecto esforça-se por criar uma homenagem à história da cidade.



95_ Malha do pavimento em forma de rede

⁶¹ Op. cit. FERREIRA, Vítor Matias; IDOVINA, Francesco; in *A cidade da Expo '98* (p. 18)

Formalmente, este projecto divide-se em três grandes zonas, A1, A2 e A3, sendo a terceira a que menos importa para esta dissertação, na medida em que é apenas na zona central que se dá esta forte ligação entre as partes Nascente e Poente da cidade. Esta parte central, que consiste na zona em que a linha está completamente enterrada, subdivide-se em outras zonas mais pequenas que, individualmente, homenageiam a cidade de acordo com aquilo que representam. Teremos, assim, os seguintes espaços: Largo Marquês da Graciosa, Praça do Casino, Praça Nossa Senhora da Ajuda, Estação, Praça Progresso, Praça Vale do Vouga.

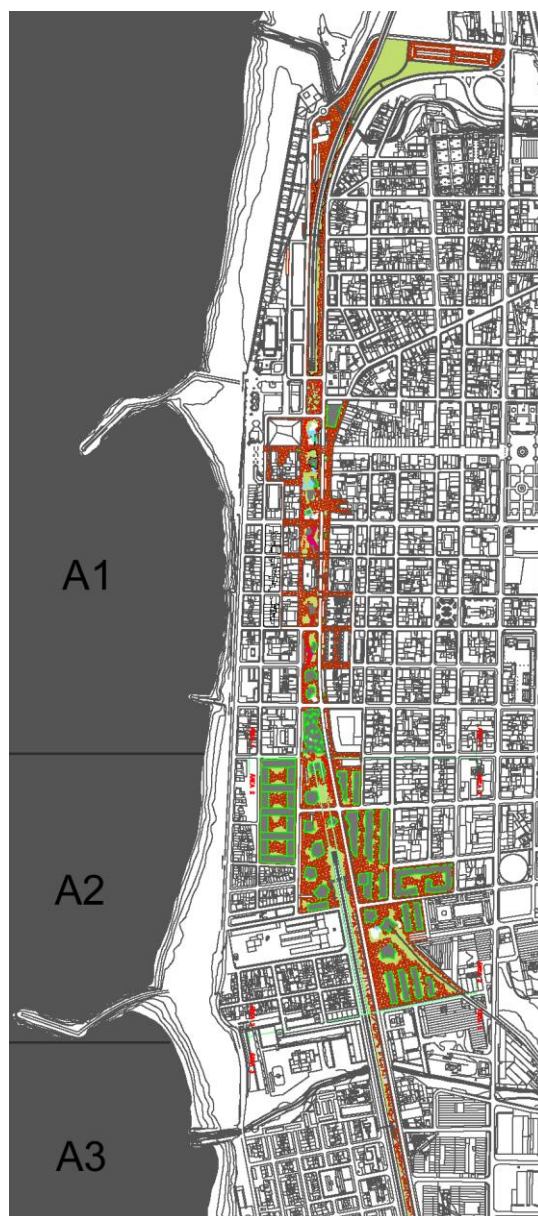
O Largo Marquês da Graciosa será um espaço amplo caracterizado pela presença de elementos escultóricos cuja função é a de homenagear as figuras ilustres da cidade. Estas esculturas serão diferentes umas das outras e serão compostas por placas de ferro com incrustações mencionando as personagens da cidade ligadas às artes e letras como Manuel Laranjeira, Amadeo de Souza-Cardoso, António Carneiro, Miguel de Unamuno, Ramalho Ortigão, Fausto Neves, Carlos Morais, e muitos mais. Trata-se de uma praça importante por ser um ponto de chegada à cidade e o primeiro lugar de atravessamento a Norte e, como tal, a evocação da memória é o principal objectivo deste espaço.

A Praça do Casino irá ligar os actuais casino e aparthotel Solverde num espaço amplo repleto de momentos de pausa e contemplação do verde existente e dos espelhos de água rodeados por bambus cerâmicos que jorram água.

A Praça Nossa Senhora da Ajuda detém um valor simbólico importante devido às festividades relativas à padroeira da cidade. Trata-se, portanto, de um espaço de reunião e união, em que o coreto, elemento que havia desaparecido da cidade, e o posto de turismo, que irá absorver as infra-estruturas da REFER, definem esta praça.

Na zona da Estação, irão localizar-se as paragens pontuais de autocarro e de táxi e a já construída estação de caminhos-de-ferro.

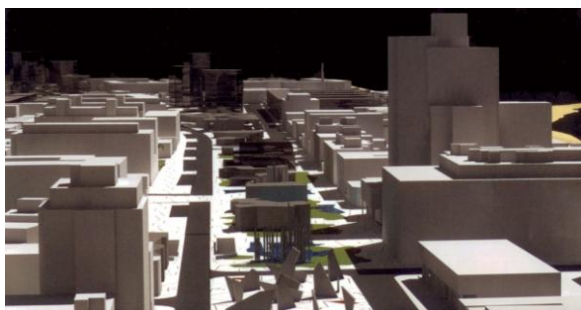
A Praça Progresso, localizada perto de um antigo e importante equipamento industrial da cidade, será o palco lúdico de Espinho, onde os jogos e parques infantis ocuparão o seu lugar. Existirá uma espécie de pele que configurará momentos de luz, sombra e penumbra, onde os



96_ Porposta para o espaço sobranste da linha

espaços verdes e elementos arbóreos marcarão a sua presença, garantindo uma certa flexibilidade de usos para este espaço, que não sejam apenas usos dedicados às crianças. Entre esta zona e a Praça Vale do Vouga encontra-se uma outra paragem pontual de autocarros e de táxis.

Na Praça Vale do Vouga ficará a futura estação da linha do Vouga, actualmente em revisão, e esta será a porta Sul da cidade de Espinho. Durante este percurso, e de acordo com o projecto, haverá passeios de dimensões generosas e também saídas do estacionamento que irão ser construídos. Este estacionamento será subterrâneo e localizado paralelamente à linha, e terá um comprimento de 600 m e um vão de 17 m, com uma capacidade para 363 viaturas. As saídas de peões do estacionamento e as rampas de acesso serão elementos urbanos em vidro iluminados e tratados com a mesma importância que o estacionamento para bicicletas, iluminação, telefones públicos, depósitos de lixo, painéis informativos, bancos e iluminação.



97_ Imagem 3D da proposta



98_ Espaço actual sem grande permeabilidade pedonal



99_ Cicatriz urbana actual

Os materiais a utilizar resumem-se ao basalto e à pedra calcária muito presente na história da cidade, o granito, o ferro e a madeira. A madeira vai ser utilizada pontualmente nos edifícios do turismo e no coreto e também nas duas pontes pedonais propostas a Norte e a Sul da plataforma. O Arqt.º Rui Lacerda procura criar um conceito de 'continuum naturale' através dos espaços verdes presentes em toda a extensão do projecto. Portanto, à semelhança da rede que engloba e une todo o projecto, o corredor verde percorre toda a área e caracteriza a nova imagem da cidade, ao mesmo tempo que complementa a arquitectura do lugar.

Relativamente ao paisagismo, há uma necessidade de divisão da área em zonas de forma a assegurar o bom uso da vegetação. Assim, na zona A1 temos vegetação de grande porte e preferencialmente de folha perene que filtre os sons emitidos pela chegada dos comboios e os ventos predominantes. Na zona A2 serão utilizadas árvores de folha caduca e uma vegetação que

enquadre os equipamentos, elementos urbanos e espelhos de água. Na zona A3, os espaços verdes serão de pequena dimensão para garantir uma maior penetração de luz natural nos edifícios propostos e, ao mesmo tempo, libertar as suas fachadas para Poente.

A avenida 8 surgiu com o aparecimento da linha-férrea em 1865 e a partir daí tornou-se um local central da cidade com vários equipamentos importantes, como o Hotel Bragança, o Palácio Hotel, o Aparthotel Hotel e o Café Chinez. Actualmente, assiste-se a um espaço vazio em espera, para o qual se prevê uma vivência semelhante à que ocorre nas principais vias comerciais, como as ruas 19 e 23. A avenida 8 terá como objectivo criar vitalidade urbana e restituir a vivência que este espaço outrora teve. Quando a linha ocupava a superfície, a avenida 8 era um percurso obrigatório para quem passeava na cidade ou gostava de admirar quem passava. “Quando as famílias espanholas começaram a frequentar a nossa praia, o seu local de passeio preferido era este trecho da avenida, a que chamavam ‘picadeiro’”⁶². Presentemente, nota-se uma certa decadência nos edifícios que compõem a avenida, o que leva a um abandono do espaço e à decadência do mesmo. “Antes da parte mais antiga da povoação ter sido destruída pelo mar até à actual rua 2, esta artéria tinha casas de um lado e o outro confrontava com o Largo da Ajuda, onde o mercado se situava, e tinha um bom número de lojas”⁶³. Hoje, a rua 2 voltou a ser o local preferido para a prática de passeio devido ao declínio da animação da avenida 8. O edifício do casino, que poderia restituir alguma vitalidade, ao construir uma fachada cega para a avenida, só veio contribuir para o abandono da avenida. Deposita-se grande expectativa neste projecto que virá a requalificar não só a avenida 8, mas toda a vitalidade da cidade.

78



100_ ‘Picadeiro’ repleto de veraneantes



101_ Avenida 8 durante uma festa popular

Os espaços devolutos, “por um lado, evocam a realização e o fim de um ciclo activo (concluído, destituído ou interrompido) que alude a uma perda. Por outro, postulam uma potencialidade de reutilização dessas áreas, tornadas disponíveis numa distinta e posterior actividade”⁶⁴. Esta dualidade torna os espaços devolutos em condicionantes da estrutura urbana e assumem um papel fundamental no redesenho da cidade. Trata-se, portanto de um ‘ligar e coser’ a cidade, na procura de elaborar um espaço que funcione no contexto do conjunto da cidade e sem barreiras que separem a cidade do mar.

⁶² Op. cit. QUINTA, João; in *Espinho* (p. 189)

⁶³ *ibid* (p. 191)

⁶⁴ Op. cit. FERREIRA, Vítor Matias; IDOVINA, Francesco; *A cidade da Expo 98* (p. 27)

Há que ter em consideração que, “Se antes da reconversão, os problemas incidiam na degradação e obsolescência dos espaços, depois da realizada reconversão as dificuldades resultam da intensa ocupação (...), da pressão exercida sobre o ambiente, da integração social e laboral protagonizada por antigos e novos residentes”⁶⁵. Tendo isto em consideração conclui-se que esta mudança pode levar a um choque entre o novo espaço e à memória do lugar que a população local conserva, dado que é natural haver um sentimento de posse e de identificação daquilo que existiu de uma forma tão marcante na cidade.



102_ Vista aérea da avenida 8 actual

⁶⁵ *Op. cit.* Centro de estudos da FAUP; in *Cidades e frentes de água* (p. 88)

4.4 Conclusões

O objectivo deste capítulo é o de tecer linhas orientadoras de possíveis intervenções, na tentativa de criar espaços valorizados na sua frente de mar, espaços que deverão estabelecer o equilíbrio entre a praia e a cidade, e conceber vitalidade à sua zona marítima. Esta relação entre o mar e a terra tem fortes potencialidades e Espinho sairia valorizada bastante com um sólido contexto urbano marítimo. Procura-se, portanto, perceber um espaço que atraia utentes, no sentido de potenciar a sua vivência e relacionar, de novo, os cidadãos e o mar.

A marginal de Espinho foi sendo alterado durante a história da cidade, de acordo com as necessidades da época, foi-se adaptado a novas funções e usos, sempre relacionado com a pesca e o turismo. A frente de mar é um espaço linear que acompanha a praia e destina-se, sobretudo, à circulação. Actualmente, divide-se em três zonas, pontuadas por três praças, uma a Norte e duas centrais. A praça a Norte remata o percurso, e as praças centrais funcionam como o receptor dos visitantes, notando-se uma pobreza a nível funcional, pois estes espaços funcionam como percursos. Devido à sua fragmentação, torna-se difícil perceber o que é o percurso contínuo e o que é verdadeiramente a praça, fazendo com que estes espaços da cidade não sejam convidativos. O mobiliário urbano e a pavimentação podem ajudar a esta diferenciação de funções, na valorização da paisagem urbana e no reforço da identidade do lugar, em conjunto com pontos de interesse bem localizados. A praça de S. Pedro, a Sul, é hoje mais um descampado do que uma praça com qualidade urbana, não sendo, por isso, um elemento urbano de referência no contexto actual.



103_ Vista aérea da zona centro



104_ Actual praça de S. Pedro desvitalizada

Os extremos deste percurso marítimo necessitam de vitalidade urbana, que actualmente não têm. A zona Norte caracteriza-se por grandes passeios, mas sem equipamentos que sustentem estes espaços. Além de um bar e uma discoteca, não existem pontos de atracção suficientemente fortes para atrair pessoas, sobretudo quando o acesso do viaduto sobre a linha foi demolido, deixando de haver uma porta directa neste ponto da cidade. A Sul temos a praça de S. Pedro e a antiga fábrica de conservas reconvertida no Fórum de Arte e Cultura de Espinho que, de momento, não transmite muita vitalidade, pelo facto da praça de S. Pedro não estar equipada nem tratada como um espaço público, por o FACE e o Museu Municipal não estarem suficientemente divulgados para receber eventos importantes e por ser um equipamento barrado, a Nascente, pelo muro da saída do túnel da via férrea. Esta zona tem um percurso bem marcado e é apoiado pelo grande número de cafés e restaurantes situados nessa mesma rua. Além disso, aposta na variedade controlada de mobiliário urbano moderno.



105_ F. A. C. E.



106_ Museu Municipal de Espinho

A zona centro é talvez a única zona com um espaço colectivo que faz a distribuição das pessoas pela marginal. Talvez exactamente por ser central, é sustentado por um maior número de equipamentos e atracções e, portanto, permite um maior uso. Também central é o acesso automóvel limitado às ruas 15, 23 e 33, enquanto que o acesso pedonal será possível numa grande extensão da cidade, devido ao enterramento da linha.

Actualmente, os extremos Norte e Sul estão num estado de requalificação, na medida em que o projecto do rebaixamento da linha levou à demolição do viaduto de acesso na zona Norte da cidade, conduzindo a uma alteração importante dos fluxos e também devido à reconversão da fábrica Gomes Brandão a Sul, que pede uma requalificação da Praça de S. Pedro. São espaços com potencial, mas que aguardam uma mudança para deixarem de funcionar simplesmente como extremos da cidade.



107_ Vista aérea da zona Norte (em construção)

O desenho de um espaço público deve criar situações de sociabilidade, de interacção entre os habitantes, respeitar e fomentar a conservação arquitectónica e ambiental e valorizar a frente de

mar da cidade. Os espaços públicos, que organizam a frente de mar de Espinho, estão fragmentados pelos diferentes projectos a que foram submetidos, sendo a praia o elemento comum e de conexão entre eles. Além disso, a qualidade arquitectónica da marginal deixa muito a desejar, contribuindo para a segmentarização acentuada deste espaço.

O desenho de praças nas frentes de mar não é um processo fácil, pois estes espaços tendem a ser a fronteira entre a cidade e a praia, contudo, a coerência urbana e a aposta em equipamentos capazes de sustentar a vivência da frente marítima, pode ser a solução para serem criados espaços com qualidade.



108_ Percurso a Norte



109_ Esplanada na zona central



110_ Percurso a Sul

De um modo geral, assiste-se a um problema no desenho urbano e na falta ou da má distribuição dos equipamentos na cidade. Um outro importante problema é o do acesso rodoviário e do estacionamento que se agrava sempre no Verão, em que o turismo é mais intenso e em que muitos emigrantes regressam à sua cidade. Nas zonas mais próximas da praia e dos extremos da cidade, existem estacionamentos que não estão qualificados para tal, devido à falta de sombreamento ou de terreno tratado e devido ao impacto visual provocado pelos automóveis. Na zona central, existem parques de estacionamento subterrâneos que cumprem minimamente o seu objectivo, com o defeito de serem insuficientes e semi-privados e, portanto, não são gratuitos. Os estacionamentos não devem ser barreiras físicas ou visuais para quem passeia na frente marítima, devem garantir a existência de um espaço contínuo e de fácil legibilidade. O mobiliário urbano pode ajudar nesta homogeneização espacial ao conceber uma linguagem comum ao espaço em questão. Além disso, o mobiliário urbano, juntamente com os espaços verdes, contribui para o chamamento de utentes e, consequentemente, para o uso e vivência do espaço.

Este capítulo surge da vontade de requalificar um espaço repleto de história e de potencialidade. A vida social em Espinho tem vindo a deteriorar-se, mas espera-se que o projecto para a área sobrance da linha volte a chamar a população para a baixa da cidade e, desta forma, será mais fácil revitalizar a frente de mar. Para isso não basta um projecto na avenida 8. A rua 2 deve ser estudada e analisada, no seu percurso e extremos, de forma a garantir um pólo atractivo e coeso da cidade.

Esta dissertação tem como finalidade analisar a frente de mar de Espinho, estudando o seu uso enquanto espaço colectivo. Para que este espaço funcione, tem de procurar atingir determinadas metas para atingir os fins pretendidos. O bom estado de conservação da envolvente natural ou arquitectónica, a distribuição e selecção cuidada de equipamentos na marginal, a legibilidade coerente em todo o percurso, são alguns dos factores com os quais nos devemos preocupar. No fundo, trata-se de um melhoramento e optimização da frente de mar que, já por si, possui potencial enquanto espaço público. Trata-se de um processo muito complexo, o de requalificar um espaço como este, devido às várias ciências ligadas a este processo. A mudança advirá, mas quando e, sobretudo, de que forma se vai concretizar, é antecipar um desfecho que não cabe aqui definir.

5.

“Para o novo poder encontrar o seu lugar, precisa primeiro de nos estimular para ver o existente de uma nova maneira. Lança-se uma pedra na água. A areia agita-se e volta assentar. O distúrbio foi necessário. A pedra encontrou o seu lugar. Mas o lago já não é o mesmo.”⁶⁶

⁶⁶ ZUMTHOR, Peter; in *Pensar a arquitectura* (p. 17)

5.1 Considerações finais

Elaborar uma dissertação significa ser-se reflexivo, não conclusivo, sobretudo quando o tema escolhido é abrangente e complexo como este. O objecto de estudo, cidade de Espinho, foi escolhido para reduzir a análise do enorme leque de exemplos de frentes de mar, de forma a garantir uma maior objectividade no trabalho e uma maior proximidade com o objecto. Mesmo assim, a dissertação é, já por si, necessariamente resumida e, como tal, este último capítulo tem como propósito fazer uma reflexão final de forma a sintetizar as ideias-chave do trabalho.

Os objectivos foram estudar a frente marítima desta pequena cidade, avaliar as suas potencialidades e fraquezas, elaborar propostas/ideias de melhoramento da qualidade da frente de mar enquanto espaço público e reflectir sobre esta tipologia de espaços públicos. Para isso, recorreu-se à leitura e análise de vários textos sobre frentes de mar, espaços públicos com frente marítima, conservação da natureza marítima, planos de ordenamento da orla costeira, assim como, à conversação com pessoas fundamentais para a elaboração desta tese.

Analisando a estrutura do trabalho, têm-se, no primeiro capítulo, uma apresentação da cidade, da sua localização, dos seus acessos a pontos importantes do país, bem como uma síntese daquilo que viria a ser o trabalho final. No segundo capítulo, tornou-se óbvio que, para falar da cidade, era necessário retornar às origens da sua existência para melhor compreender o seu crescimento. Também neste capítulo, analisou-se os avanços do mar durante o século XX e a forma como isso originou a cidade que hoje conhecemos. O terceiro capítulo aborda os planos de ordenamento assim como dois temas importantes para o futuro da cidade e do território: a preservação do ecossistema costeiro marítimo e o turismo em Espinho. Falando do mar e passando pela areia da praia, o quarto capítulo centra-se na cidade propriamente dita, nos seus espaços públicos da marginal e também no desenvolvimento do projecto para o espaço sobranceiro do enterramento da linha, que virá a alterar a *vida* de Espinho. Procura-se criar uma ligação com outros projectos de forma a compreender melhor o porquê das formas existentes e não de outras, mais sensíveis à circunstância do lugar. Por fim, o quinto capítulo trata de rever o que foi feito e deixar, como já referi, não uma conclusão mas uma reflexão sobre esta temática.

Durante muito tempo, as frentes de água foram limitadas por muros de defesa, pelos sistemas portuários ou ferroviários, por nós, por indústrias, aeroportos, etc. Eram barreiras e, por vezes, interfaces entre a cidade e a água. De uma maneira ou de outra são espaços de intervenção onde são feitas transformações a nível das docas, dos passeios marítimos ou mesmo das praias. Isto acontece com o desenvolvimento tecnológico, com a prosperidade económica e também devido à dinâmica das populações que procuram cada vez mais um lugar perto da costa. A diversidade de soluções observáveis deve-se às diferentes heranças culturais, ao seu nível de desenvolvimento, do

território onde se encontram, do seu sistema ambiental, das situações económicas e tecnológicas em que se encontram.

Requalificar uma frente de mar subentende uma necessidade para tal, ou seja, uma vontade de melhoria dos espaços públicos, a eliminação de qualquer barreira existente entre o mar e a cidade e criar uma continuidade de espaços públicos coerentes e com qualidade. A solução não está em acrescentos mas na continuidade e integração das soluções da cidade, criando diferentes ambientes na marginal da cidade, de forma a que a cidade seja toda ela um emaranhado de redes que tenham o mesmo propósito, o de criar uma cidade com uma infra-estrutura de espaços públicos que comuniquem entre si e que funcionem enquanto elemento vitalizador da cidade.

A costa de Espinho é um lugar importantíssimo da cidade porque, sendo um lugar com valor turístico, é alvo de fortes pressões ecológicas, mas, ao mesmo tempo, um lugar com enormes potencialidades urbanas. A frente urbana é, também, muito importante paisagisticamente por ser uma fachada urbana visível da costa e do mar. Cidades como Espinho são bons laboratórios urbanos, pois há um maior controlo de previsibilidade e de consequências devido à sua dimensão e limites territoriais que a impossibilitam de crescer.

88 Como já referi, o elemento que liga toda a frente de mar é a praia e a água. Esta possui qualidades que podem ser divididas em três grupos que influenciam directamente a cidade: ecológico, cultural e espacial. Ecológico por manter a continuidade da vida enquanto matéria vital para a sobrevivência; cultural enquanto elemento estruturante e determinante na organização e identidade de um espaço; espacial porque ajuda a configurar um determinado espaço. A água é um elemento da paisagem e, portanto, é uma componente fundamental das cidades. Contudo, as frentes de água são os paradigmas das cidades com frentes de água. A água possui um carácter simbólico, cultural e territorial nas cidades, é um recurso indispensável à sobrevivência do Homem e também da própria cidade, através da pesca e de tudo o que dela advém. Paradoxalmente, o mar trouxe destruição para a cidade de Espinho com as suas invasões, mas foi essa circunstância que determinou o seu desenvolvimento e a organização dos seus espaços públicos costeiros. “É isso sobretudo o desenho urbano. O meu ponto de vista aqui é o desenho urbano que tem sobretudo a ver com a forma geral dos aglomerados (...), a lógica e a arte dos seus espaços públicos (como sistemas e como ambientes que propõem) e finalmente a coerência da edificação que em parte é indissociável do próprio espaço público que ajuda a formar.”⁶⁷. A coerência da edificação a que o Arqt.º Nuno Portas se refere é um dos elementos em maior falta na frente de mar da cidade de Espinho e, por isso, o seu espaço público é prejudicado por essa falta de coerência visível tanto nos espaços vazios como nas edificações que compõem esses espaços.

A linha de costa é também um espaço-limite. O conceito de limite não deve ser entendido, neste caso, como uma ruptura mas como uma abertura para a paisagem. Porém, o seu significado é ambíguo porque ao tratar-se de um lugar fronteiro, entre a terra e o mar, não pode ser referenciado como específico do espaço da terra ou do espaço do mar. Trata-se de um espaço que é um lugar que constitui uma identidade de uma paisagem urbana e natural.

⁶⁷ PORTAS, Nuno; in Sociedade e Território nº 22; *Crítica do urbanismo: o desenho urbano em situações de costa* (p. 94)

Uma cidade identifica-se pelos seus espaços colectivos, edifícios e habitantes, num contexto intemporal em que o passado e o presente trabalham em conjunto para o futuro. O grande problema dos espaços colectivos costeiros é o facto de vivenciarem um período de desocupação durante os meses de Inverno. O Inverno é vivido em expectativa e o Verão traz geralmente uma espécie de colapso para a cidade. A sazonalidade é uma característica incontornável de uma cidade com praia como Espinho, mas a desocupação da cidade não tem obrigatoriamente de existir, pois a cidade não é praia apenas. Outro problema é a idealização dos vários espaços como elementos independentes de todo um conjunto que é a frente de mar. Em consequência disso, surgem espaços não caracterizados, nomeadamente nos extremos do percurso marítimo. Deveria haver uma continuidade espacial, uma sequência urbana e uma ideia de ligação espacial e, sobretudo, temporal. Sem esta continuidade, o bairro piscatório é o que mais sofre uma alienação com a falta de um percurso que o ligue à cidade.

Um espaço público com qualidade, é um espaço com vitalidade urbana, isto é, é um foco de desenvolvimento e de interacção social onde as componentes urbana, cultural, turística e social interagem mutuamente. Para que haja um bom funcionamento destes espaços, deve haver antes um estudo que preveja todas as características que aquele futuro espaço venha a desenvolver. É um trabalho difícil que depende de muitos factores que variam com o tempo, a situação política ou económica da cidade. Trata-se porém de um projecto que garante uma consistência urbana e confere aos habitantes uma noção de identidade histórica e cultural. Estes novos espaços devem ser atractivos, criativos, consistentes, coerentes, de fácil e barata manutenção e eficazes do ponto de vista do seu uso. Além disto, os novos espaços devem respeitar e requalificar os ambientes urbanos onde se inserem, assim como os valores culturais, ambientais e sociais da cidade.

Espinho é alvo de uma forte centralização de equipamentos, nomeadamente entre as ruas 15 e 27, onde podemos encontrar restaurantes, cafés, pastelarias, comércio local, entre outros. Além disso, há um forte fluxo de pessoas nas ruas 19 e 23, factor que aumenta o tráfego pedonal e rodoviário nesta zona. Nos extremos Norte e Sul da cidade encontram-se áreas essencialmente habitacionais, pontuadas por alguns equipamentos como o estádio de futebol e a fábrica Brandão Gomes a Sul da rua 27 e as piscinas Solário Atlântico a Norte da rua 15. Embora o ideal fosse ligar as partes Nascente e Poente da cidade na sua totalidade, a verdade é que o excesso de espaço público pode levar à sua descaracterização, pelo facto dos elementos dinamizadores estarem concentrados na zona central.

Uma outra problemática em Espinho é o sistema de transportes e de estacionamento. Embora de pequenas dimensões, é necessário elaborar um plano de sistemas de transportes públicos de forma a diminuir a procura de estacionamento. Promover a diminuição da dependência do automóvel e criar pontos de bicicletas públicas deveria ser um objectivo a atingir, em Espinho, para que haja uma diminuição do tráfego, da procura de estacionamento e da poluição, à semelhança de várias cidades europeias. Mas para a implantação da bicicleta deve-se: reduzir a quantidade de tráfego, reduzir a velocidade de circulação, planificar cuidadosamente os cruzamentos, redimensionar a dimensão das vias ou estacionamentos e nunca reduzir o espaço dos passeios para haver ciclovias e implantar vias cicláveis devidamente planeadas. Contudo, para haver

uma maior aceitação da bicicleta devem ser criadas condições para tal, como estacionamento para este tipo de transportes, exigir que os transportes públicos aceitem o transporte de bicicletas, fomentar a alteração legislativa e criar uma política e planeamento de modalidade sustentável intermodal. A frente de mar Sul de Espinho é a única zona a Poente da cidade com uma ciclovía devidamente marcada. Numa cidade relativamente plana como Espinho, andar a pé ou de bicicleta é uma opção fácil e conveniente. Seria também uma forma de diminuir o tráfego e a falta de estacionamento, que se verifica mais nos dias de feira (2ª feira) e também no Verão. Curiosamente, um estacionamento bastante utilizado localiza-se na feira de Espinho e, portanto, nos dias de feira, quando o estacionamento é mais necessário, este parque não pode ser usado.

Espinho é uma cidade com muita potencialidade para ser um centro cultural, económico e turístico. O projecto para a avenida 8 e os vários equipamentos que a cidade tem inaugurado nos últimos anos são a prova que esta evolução pode acontecer. Contudo, “toda a mudança necessita de tempo”⁶⁸. Numa primeira fase é necessário permeabilizar a cidade para ir de encontro ao mar e, a partir daí, tratar a marginal como um espaço de estar único e coerente. “A resposta não está no criar acrescentos ribeirinhos, mas na continuação e integração das soluções na cidade existente”⁶⁹. Para que isso aconteça da melhor forma, é importante pensar num percurso hierarquizado onde haja uma constante circulação pedonal, que termine em pontos de interesse público.

90

Vive-se uma altura em que redescobrir as frentes de mar não passa de um regresso ao estado original do território. Isto acontece em cidades que procuram recuperar a identidade perdida, por essa razão se diz que por essa razão “as frentes urbanas constituem os paradigmas das cidades de água”⁷⁰, na medida em que requalificar as frentes é sinónimo de regressar àquilo que outrora foram.

A paisagem entre a terra e o mar é uma paisagem de fronteira muito especial. O conceito de passeio marítimo é talvez o mais utilizado nestes casos, um passeio paralelo ao mar com um traçado rectilíneo ou ligeiramente em curva, acompanhando a costa, quase como que a fachada urbana do território. Estes passeios devem interligar os acidentes topográficos das dunas para criar percursos diversificados. Serão estes percursos ingenuamente ecológicos? Trata-se de artificializar uma paisagem natural, geometrizando-a. Trata-se de um lugar geográfico repleto de simbolismo onde a terra respira o mar e vice-versa, em que o mar, elemento dinâmico e fluido, interage com a terra, elemento sólido que remete para a memória. Ambos representam o contrário um do outro ao mesmo tempo que representam a complementaridade um do outro.

“Este umbral ‘sensível’ transferido à realidade apresenta no lugar geográfico da costa, um processo de respiração que, como na superfície da nossa pele, actua entre o ‘exterior’ do meio dinâmico e universal, o mar (movimento, fluxo, paisagem infinita, sem referências, abstracto), e o ‘interior’, a terra (raízes, solidez, memória, paisagem próxima, com codificações, figurativo...). Os

⁶⁸ CANTALLOPS, Bet; in *Jornal dos Arquitectos* nº 228; *Barcelona, espaço público* (p. 31)

⁶⁹ GARCIA, Pedro Ressano; in *Arq/a* nº 58; *Habitar a frente ribeirinha* (p. 19)

⁷⁰ *Op. cit.* FERREIRA, Vítor Matias; in *A cidade da Expo '98* (p. 37)

‘poros de respiração’ desta epiderme seriam as cidades, mas também as baías ou peculiaridades naturais (...). Ambos simbolizam o gérmine do contrário, o princípio complementar⁷¹.

Importa focar a necessidade de ligar as intervenções nos espaços litorais com um projecto para o conjunto da cidade e também salientar a importância de conexão e continuidade entre as partes Nascente e Poente da cidade. Este é o método para realizar a ligação entre o mar e a cidade. Esta abertura para o mar pode levar a situações de maior procura de estacionamento, e de maior afluência. Deve, portanto, responder a esta procura eficazmente para que a zona não sature nem seja abandonada.

Como se procederá no futuro na frente de mar, na cidade ou até mesmo no concelho de Espinho? Desde o plano de 1970, passaram-se quase quatro décadas e, embora a malha urbana se mantenha, é verdade que muito mudou desde então. A cidade celebra este momento de viragem uma vez que estamos num momento de eleições autárquicas e legislativas. Para o bem ou para o mal, a vontade de se (re) fazer cidade torna-se mais forte e a palavra ‘mudança’ torna-se numa constante. Deseja-se apenas que pensar a cidade, prevendo o seu futuro, venha, de facto, a trazer melhorias na qualidade dos espaços públicos, na prática da sociabilização, no (bom) uso dos equipamentos e espaços colectivos, na forma de respeitar o ecossistema litoral e no modo como se vivem estes espaços.

Assim, “desde a orla do mar/ onde tudo começou (...)”⁷² até ao momento em que hoje nos encontramos, surge uma derradeira questão: será eterno o ‘fazer e desfazer’ de Espinho?

⁷¹ OSTAN, Aleksander Sasa; in Quaderns nº 212; *Paisaje dual* (p. 44)

⁷² ANDERSEN, Sophia de Mello Breyner, in *Dual*

Bibliografia

Livros sobre Espinho

PEREIRA, Álvaro; Espinho - monografia; ed. do autor; [s.l.], 1970.

QUINTA, João, Espinho; ed. João Quinta; [s.l.], Março 1999.

GAIO, Carlos Morais; A génese de Espinho: história e postais; Campo das Letras Editores; Porto, 1999.

1º Encontro de História local de Espinho – actas; Câmara Municipal de Espinho; Espinho, 9 e 10 de Março de 1995.

TEIXEIRA, Abel; As invasões do mar através dos tempos; Espinho, Outubro de 1997.

92

MIGUEL, Fernanda; Minha terra e terra dos meus avós, testemunho para a história de Espinho; ed. da autora; [s.l.]; [s.d.].

AZEVEDO, Correia de; Cidades e vilas de Portugal – Espinho; [s.l.], Setembro de 1961.

Aveiro e o seu distrito; nº 7; publicação semestral da junta distrital de Aveiro, 1969.

Feira – Espinho 1ª parte – a constituição do Concelho de Espinho, Jornal da Feira nº 952.

Espinho – Boletim cultural; volume I 1979 nº1; Espinho – breves apontamentos; LIMA, Padre André de; ed. Câmara Municipal.

Espinho – Boletim cultural; volume I 1979 nº2; Espinho – breves apontamentos; LIMA, Padre André de; ed. Câmara Municipal.

Espinho – Boletim cultural; volume I 1979 nº3; Documento – I Congresso Nacional de Engenharia: defesa da costa marítima de Espinho; PERDIGÃO, Francisco; ed. Câmara Municipal.

Espinho – Boletim cultural; volume II 1980 nº7; As invasões do mar em Espinho através dos tempos; TEIXEIRA, Abel; ed. Câmara Municipal.

Boletim informativo; Câmara Municipal de Espinho; nº1; Dezembro 2008.

Livros genéricos

CASARIEGO, Joaquin Ramirez; Waterfronts de Nuevo – Transformaciones en los frentes urbanos de agua; EU- Especiales de urbanismo, n.º1, Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria; [s.l.], 1999.

FERREIRA, Vitor Matias; IDOVINA, Francesco; A cidade da Expo '98, Editorial Bizâncio, Lisboa, 1999.

De GRAAF, Jan; CAMP, D'Leine; Europe: cost wise - an anthology of reflections on architecture and tourism; 010 Publishers; Rotterdam, 1997.

MEYER, Han; City and Port transformation of port cities - London, Barcelona, New York, Rotterdam; International Books; Rotterdam, 1999.

TRAPERO, Juan Jesús; Los paseos marítimos españoles su diseño como espacio publico; Akal Ediciones; Madrid, 1998.

CENTRO DE ESTUDOS DA FAUP; Água, cidades e frentes de água; FAUP publicações, Porto, 1998.

BONILLO, Jean Lucien; DONZEL, André; FEBRE, Mario; Métropoles portuaires en Europe: Barcelone, Gênes, Hambourg, Liverpool, Marseille, Rotterdam; Editions Parenthèses, Marseille, 1992.

FERNANDES, Fátima; CANNATÁ, Michele; Formas urbanas; edições ASA, Concreta 2002, Porto, Outubro de 2002.

BOO, Isabel Lopez; Actuaciones Urbanas en bordes marítimos, Colégio Oficial de arquitectos de Galicia, Coruña, 1990.

FERREIRA, Vítor Matias; Lisboa, a metrópole e o rio - centralidade e requalificação das frentes de água; Editorial Bizâncio; Lisboa, 1997.

ALFAYA, Luciano G.; NUÑIZ, Patricia Muñiz; Bordes de mar en Galicia; producción Macron; Xunta de Galicia, 2006.

FERNANDES, José Manuel; Cidades e arquitecturas; Livros Horizonte; Lagoa; Novembro, 1999.

OLIVEIRA, Nuno Gomes; ALVES, Henrique; Conservação de sistemas dunares, Parque biológico de Gaia, E. M.; Porto, Janeiro 2002.

MUNFORD, Lewis; *The city in History*; MJF Books; Nova Iorque, 1989.

BENEVOLO, Leonardo; *História da cidade*, Editora Perspectiva; São Paulo, 1999; 3ª ed.

Ministério das obras públicas; direcção geral dos serviços de urbanismo; Colóquio sobre urbanismo; Lisboa, Março de 1961.

Periódicos

SANTOS, R. Ferreira dos; FARRALL, Mª Helena; VASCONCELOS, Lia T.; GEIRINHAS, João; *“Em defesa de uma estratégia fundamentada de conservação para o litoral português”*; Sociedade e Território, nº 12, Maio 1990. (pp. 40-49)

CABRAL, Natércia Rêgo; *“Faixa litoral e domínio Público Marítimo: normativa e intervenções”*, Sociedade e Território, nº 12, Maio 1990. (pp. 50-59)

PORTAS, Nuno; *“Crítica do Urbanismo, o desenho urbano em situações de costa”*, Sociedade e Território, nº 13, Junho 1999. (pp. 91-94)

CABRAL, Natércia Rêgo; *“O novo modelo da gestão da orla costeira”*, Sociedade e Território, nº 22, Setembro 1995. (pp. 92-101)

MALDONADO, Fátima; *“A água do mar já pouco lava”*; Jornal arquitectos, nº 196, Maio/Junho, 2000; Ordem dos arquitectos, Lisboa. (pp. 5-8).

DIAS, Manuel Graça; *“3 praias de Portugal”*; Jornal arquitectos, nº 196, Maio/Junho, 2000; Ordem dos arquitectos, Lisboa. (pp. 16-19).

MILHEIRO, Ana Vaz; *“Arquitectura de Praias sem Mar 1”*; Jornal arquitectos, nº 196, Maio/Junho, 2000; Ordem dos arquitectos, Lisboa. (pp. 59).

SALGADO, José; *“A piscina da praia”*; Jornal arquitectos, nº 196, Maio/Junho, 2000; Ordem dos arquitectos, Lisboa. (pp. 60-61).

MATOS, Madalena Cunha; *“Turismo e território: notas sobre uma relação”*; Jornal arquitectos, nº 197, Setembro/Outubro, 2000; Ordem dos arquitectos, Lisboa. (pp. 23-30).

MILHEIRO, Ana Vaz; *“Arquitecturas de Praias sem Mar 2”*; Jornal arquitectos, nº 197, Setembro/Outubro, 2000; Ordem dos arquitectos, Lisboa. (pp. 55-58).

LOBO, Susana; "A colonização da linha de costa: da marginal ao «resort»"; Jornal arquitectos, nº 227, Abril/Junho, 2007; Ordem dos arquitectos, Lisboa. (pp. 18-25).

SILVA, João Gomes; "O viajante"; Jornal arquitectos, nº 227, Abril/Junho, 2007; Ordem dos arquitectos, Lisboa. (pp. 32-53).

DAVIS, Mike; "O caminho para o futuro acaba no Dubai?"; Jornal arquitectos, nº 227, Abril/Junho, 2007; Ordem dos arquitectos, Lisboa. (pp. 36-41).

DERN, Jamie Q.; "Mar-terra: paisagem de fronteira"; Quaderns - dunes, nº 196; Setembro/ Outubro, 1992; Col·legi d'arquitectes de Catalunya, Barcelona. (pp. 32-38).

SIMEOFORIDIS, Yorgos; "Paisage dual"; Quaderns, nº 212, 1996; Col·legi d'arquitectes de Catalunya, Barcelona. (pp. 44-53).

OTERO, Rafael; Paseo marítimo; Quaderns, nº 216, 1997; Col·legi d'arquitectes de Catalunya, Barcelona. (pp. 120-129)

AA Architecture d'aujourd'hui – Habiter la Mer; Setembro/Outubro 1974 ; nº 175 ; pp 1-84 ; dossier thème.

Provas Finais

SAMPAIO, Ana Cristina; O espaço público fluvial e marítimo de Porto a Matosinhos: 1 contexto, 2 cidades, 3 intervenções; Porto, 2002/03.

VASCONCELOS, Artur; Frente de mar, desenho de um limite; Porto, 2000/01.

SABENÇA, Pedro; Espinho: o mar como espaço colectivo; Porto, 2003/04.

LUZ, Joana Casqueiro Conde da; Intervenções projectuais em sistemas dunares; Lisboa, 2000/01. Dissertação para obtenção do grau de mestre em Arquitectura Paisagista.

SILVA, Maria Isabel Moreira da; Avaliação de áreas de risco entre Espinho e o Furadouro; Aveiro, 1996/97. Dissertação para obtenção do grau de mestre em ciências de zonas costeiras.

MARTINS, Filomena Maria; Políticas de Planeamento, Ordenamento e Gestão Costeira; Aveiro, 1996/07; Dissertação para obtenção do grau de doutor em Ciências aplicadas ao ambiente.

Fontes da Internet

PDM Espinho, in Câmara Municipal de Espinho – www.cm-espinho.pt
(acedido a Fevereiro de 2009)

Planos de ordenamento da orla Costeira, in Instituto da Água – www.poocs.inag.pt
(acedido a Março de 2009)

Programa Bandeira Azul, in Associação bandeira Azul da Europa – www.abae.pt
(acedido a Maio de 2009)

Centro internacional de cidades de água, in Città d'acqua – www.citiesonwater.com
(acedido a Julho de 2009)

Conferências sobre frentes de água, in Water Front Expo – www.waterfrontexpo.com
(acedido a Julho de 2009)

Fonte de imagens

Capa_ autoria do autor

Capítulo 1

01_ autoria do autor

02_ autoria do autor

03_ imagem retirada de *Espinho*

04_ imagem retirada de *Espinho*

05_ autoria de Diogo Rocha

06_ autoria de Diogo Rocha

07_ imagem retirada de *Espinho*

08_ autoria de Diogo Rocha

09_ autoria de Diogo Rocha

10_ autoria de Diogo Rocha

11_ autoria de Diogo Rocha

12_ imagem cedida pela C. M. Espinho

Capítulo 2

13_ autoria do autor

14_ imagem retirada de *Espinho*

15_ imagem retirada de *Espinho*

16_ imagem retirada de *Espinho*

17_ autoria do autor com base em *Espinho*
Monografia

18_ imagem retirada de *Génese de Espinho*

19_ imagem retirada de *Génese de Espinho*

20_ imagem retirada de *Espinho*

21_ imagem retirada de *Génese de Espinho*

22_ imagem retirada de *Génese de Espinho*

23_ imagem retirada de *Espinho*

24_ autoria de Diogo Rocha

25_ imagem retirada de *Génese de Espinho*

26_ autoria de Diogo Rocha

27_ imagem retirada de *Espinho*

28_ imagem retirada de *Espinho*

29_ imagem retirada de *Génese de Espinho*

30_ imagem retirada de *Génese de Espinho*

31_ imagem retirada de *Espinho*

32_ autoria do autor com base em *Espinho*
Monografia

33_ imagem cedida pela C. M. Espinho

34_ imagem retirada de *Espinho*

35_ imagem retirada de *Génese de Espinho*

36_ imagem retirada de *Espinho*

37_ imagem retirada de *Génese de Espinho*

38_ imagem retirada de *Espinho Monografia*

39_ imagem cedida pela C. M. Espinho

40_ autoria do autor com base em *Espinho*
Monografia

41_ imagem cedida pela C. M. Espinho

42_ imagem retirada de *Espinho Monografia*

43_ imagem cedida pela C. M. Espinho

44_ imagem cedida pela C. M. Espinho

45_ imagem cedida pela C. M. Espinho

46_ imagem cedida pela C. M. Espinho

47_ imagem cedida pela C. M. Espinho

Capítulo 3

48_ Imagem retirada do website *Instituto de*
Conservação da Natureza

49_ autoria de Diogo Rocha

50_ autoria de Diogo Rocha

51_ imagem cedida pela CME

52_ autoria de Diogo Rocha

53_ autoria de Diogo Rocha

54_ imagem retirada do Boletim Informativo
da CME

55_ imagem retirada de *Espinho*

56_ autoria de Diogo Rocha

57_ imagem retirada de *Espinho*

58_ imagem retirada de *Arq. e vida nº 05*

59_ autoria de Diogo Rocha

60_ imagem retirada de *Espinho*

61_ autoria de Diogo Rocha

62_ autoria de Diogo Rocha

63_ autoria de Diogo Rocha

Capítulo 4

64_ imagem retirada de *Quaderns nº 196*

65_ imagem retirada de *Quaderns nº 196*

66_ imagem retirada de *Formas Urbana*

67_ imagem retirada de *Formas Urbanas*

68_ imagem retirada de *Formas Urbanas*

69_ imagem retirada de *Formas Urbanas*

70_ autoria de Diogo Rocha

71_ imagem retirada de *Formas Urbanas*

72_ imagem retirada de *Formas Urbanas*

73_ imagem retirada de 2G nº 03

74_ imagem retirada de *Quaderns nº 216*

75_ imagem retirada de *Quaderns nº 216*

76_ imagem retirada de *Quaderns nº 216*

77_ imagem retirada de *Quaderns nº 216*

78_ autoria do autor com base em
plantas fornecidas pela CME

79_ imagem retirada de *Espinho*

80_ autoria do autor com base em planta
cedida pela C. M. Espinho

81_ autoria de Diogo Rocha

82_ autoria de Diogo Rocha

83_ autoria do autor com base em planta
cedida pela C. M. Espinho

84_ autoria de Diogo Rocha

85_ autoria de Diogo Rocha

86_ imagem cedida pela C. M. Espinho

87_ autoria de Diogo Rocha

88_ autoria de Diogo Rocha

89_ autoria de Diogo Rocha

90_ imagem retirada de *Arquitecturas*

91_ autoria de Diogo Rocha

92_ autoria de Diogo Rocha

93_ autoria de Diogo Rocha

94_ imagem retirada de *Espinho*

95_ imagem cedida pelo Arqt.º Rui Lacerda

96_ imagem cedida pelo Arqt.º Rui Lacerda

97_ imagem retirada do Boletim Info. da CME
(cedida pelo Arqt.º Rui Lacerda)

98_ autoria de Diogo Rocha

99_ autoria de Diogo Rocha

100_ imagem retirada de *Espinho*

101_ imagem retirada de *Espinho*

102_ imagem retirada do Boletim
Informativo da CME

103_ imagem retirada de *Espinho*

104_ autoria de Diogo Rocha

105_ imagem retirada do Boletim
Informativo da CME

106_ imagem retirada do Boletim
Informativo da CME

107_ imagem retirada de *Espinho*

108_ autoria de Diogo Rocha

109_ autoria de Diogo Rocha

110_ autoria de Diogo Rocha

