

Estratégias de regeneração urbana em áreas industriais:

De Área Industrial de Ramalde a Zona Empresarial do Porto



Maria João Nunes de Oliveira Coelho

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

FAUP 2010



ESTRATÉGIAS DE REGENERAÇÃO URBANA EM ÁREAS INDUSTRIAIS

DE ÁREA INDUSTRIAL DE RAMALDE A ZONA EMPRESARIAL DO PORTO

MARIA JOÃO COELHO

ORIENTADOR: PROF. DOUTOR ÁLVARO DOMINGUES

AGRADECIMENTOS

Ao Professor Doutor Álvaro Domingues, sem o qual este trabalho nunca teria sido possível;

Aos meus pais e, em particular, ao meu irmão Pedro, pelo apoio constante;

Ao Frederico, pela sua força inabalável;

A todos o meu sincero obrigada!

RESUMO

O presente trabalho procura identificar as potencialidades e condicionantes do actual contexto – urbano, das políticas urbanas e económico - na regeneração urbana da Área Industrial de Ramalde e contribuir para a elaboração e implementação de uma proposta urbanística para essa zona.

Para tal, começa por identificar as políticas urbanas utilizadas, internacionalmente, na reversão do declínio físico, económico e social de áreas centrais da cidade existente, incluindo das áreas industriais degradadas ou num processo de abandono. Observa-se que a tendência das políticas reflecte-se em instrumentos urbanos cada vez mais flexíveis e novas relações entre o sector público e privado. Por outro lado, sendo consensual que no panorama caracterizado pela globalização e competitividade entre territórios, a imagem urbana qualificada e as características exclusivas do território tornaram-se um requisito básico, reconhece-se que as zonas industriais, enquanto áreas disponíveis, de grandes dimensões e centrais, constituem-se como espaços privilegiados de actuação, permitindo a criação de novas paisagens e novos e excepcionais programas.

É neste sentido, visando reforçar o papel da cidade à escala nacional e internacional, que o Plano Director Municipal do Porto propõe a transformação da Área Industrial de Ramalde e a sua “passagem” para uma Zona Empresarial. As condições que caracterizarão esta intervenção são, assim, e de seguida, abordadas no segundo capítulo deste trabalho. Estuda-se a posição do território de Ramalde relativamente à cidade, o território à escala reduzida, os instrumentos de ordenamento do território que regulam a elaboração e implementação das propostas para o espaço, apresentam-se as estratégias à escala municipal e supra-municipal e fazem-se breves observações no âmbito económico.

Conclui-se o trabalho apresentando uma proposta física para o território e notas para a sua implementação. Esta resulta do confronto do contexto que caracteriza a área industrial de Ramalde com as estratégias praticadas internacionalmente.

Palavras-Chave: Porto, Ramalde, regeneração urbana, estratégias, políticas urbanas, áreas industriais.

ABSTRACT

The hereby present work seeks to identify the potentialities and conditionings of the current context – urban, urban policies and economic – in the urban regeneration of the Industrial Area of Ramalde and to contribute in the elaboration and implementation of an urban proposal for this zone.

Therefore, it begins by identifying the urban policies used, internationally, in the reversion of the physical, economic and social decline of central areas in the existing city, including the degraded, or in an abandonment process, industrial areas. It is noted that the trend of the policies reflects in increasingly more flexible urban instruments and new relations between the public and private sector. On the other hand, regarding the panorama that is characterized by the globalization and territorial competitiveness, the urban image and exclusive territorial characteristics become a basic requisite. In this new scenery the industrial areas, whilst available areas of large dimensions and central locations are regarded as privileged intervention spaces allowing the creation of new landscapes and new and exceptional programs.

It's with this purpose, aiming to strengthen the city's role in the national and international scale, that Oporto's Master Plan (Plano Director Municipal do Porto) suggests the transformation of the Industrial Area of Ramalde and its conversion in an Enterprise Zone. The conditions that will characterize this intervention are boarded in the second chapter of this work. Ramalde's territory position towards the city, the small scale's territory and the instruments of territory ordainment that regulate the elaboration and implementation of the proposals for the location are also analyzed, as well as local and regional scale strategies are presented and brief comments on the economic scope are made.

The work is concluded with the presentation of a tangible proposal for the territory and notes for its application. This proposal, outcomes of the confrontation of the context that characterizes the Industrial Area of Ramalde with the strategies internationally employed.

Keywords: Porto, Ramalde, urban regeneration, strategies, urban policies, industrial areas,

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS	I
RESUMO	III
ABSTRACT	V
ÍNDICE	VII
ÍNDICE DE FIGURAS	IX
ABREVIATURAS	XIII
INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 1: ESTRATÉGIAS DE REGENERAÇÃO URBANA	7
O TERRITÓRIO QUE RECLAMA A REGENERAÇÃO URBANA	9
<i>Os motores de transformação</i>	10
<i>As áreas industriais</i>	12
PARA A REGENERAÇÃO URBANA: O NOVO PARADIGMA DAS POLÍTICAS URBANAS	17
<i>A evolução das políticas urbanas</i>	17
<i>A Governância</i>	20
A REGENERAÇÃO URBANA	22
... <i>entre conceitos</i>	22
... <i>enquanto política</i>	23
ESTRATÉGIAS DE REGENERAÇÃO URBANA	26
<i>As estratégias para a competitividade</i>	26
<i>As estratégias e a coesão social</i>	28
EXEMPLOS DE REGENERAÇÃO URBANA: CASOS INTERNACIONAIS	30
<i>London Docklands</i>	30
<i>22@barcelona</i>	33
CAPÍTULO 2: O CONTEXTO PARA A DEFINIÇÃO DE UMA ESTRATÉGIA DE REGENERAÇÃO PARA A ÁREA INDUSTRIAL DE RAMALDE	37
O CONTEXTO ECONÓMICO	39
O CONTEXTO URBANO	40
<i>O modelo urbano do Porto</i>	40
<i>O sistema de mobilidade</i>	43
<i>O sistema de centralidades</i>	49
O CONTEXTO DAS POLÍTICAS URBANAS E INSTITUCIONAL	53
<i>A descentralização do poder em Portugal e a criação da AMP</i>	53
<i>A evolução do planeamento urbanístico português</i>	53
<i>Os PMOT</i>	56
<i>Alternativas aos PU e PP</i>	62

AS ESTRATÉGIAS PARA A CIDADE-REGIÃO DO PORTO	63
<i>As debilidades e potencialidades da cidade-região do Porto</i>	63
<i>A estratégia supramunicipal (para a AMP)</i>	66
<i>A estratégia municipal (o PDM do Porto)</i>	70
O CASO DE ESTUDO: A ÁREA INDUSTRIAL DE RAMALDE	80
<i>Dos planos à forma</i>	80
<i>A leitura do território</i>	86
<i>O espaço não construído</i>	89
<i>Os estados de conservação dos edifícios</i>	91
<i>As actividades económicas na AIR ao longo dos tempos</i>	94
<i>O impacto da legislação urbanística sobre a Área Industrial de Ramalde</i>	99
<i>A Área Industrial de Ramalde entre escalas</i>	99
CAPÍTULO 3: A ESTRATÉGIA DE REGENERAÇÃO URBANA DA ÁREA INDUSTRIAL DE RAMALDE: UM CENÁRIO (IM)POSSÍVEL	101
OS PROCESSOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA E A IMPORTÂNCIA DO PROJECTO URBANO	103
O PROJECTO URBANO COMO POTENCIADOR DE ESCALA	106
A PROPOSTA PARA A ÁREA INDUSTRIAL DE RAMALDE	107
<i>A estratégia geral para a competitividade</i>	107
<i>A estratégia urbana</i>	107
<i>A descrição da proposta urbanística</i>	109
<i>Para a materialização da proposta urbanística</i>	113
<i>Para a viabilidade económica e urbanística</i>	116
REFLEXÕES FINAIS	123
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	133
ANEXOS	I
ANEXO A - TECNOLOGIAS, INFRA-ESTRUTURAS E SISTEMAS DE MOBILIDADE	III
ANEXO B - A OBSOLESCÊNCIA URBANA: RAZÕES E TIPOS	VI
ANEXO C – A EVOLUÇÃO DAS POLÍTICAS URBANAS PARA INTERVENÇÃO NA CIDADE EXISTENTE	VII
ANEXO D1 - A DESCENTRALIZAÇÃO DO PODER EM PORTUGAL E A CRIAÇÃO DA AMP	VIII
ANEXO D2 - A COMPOSIÇÃO INSTITUCIONAL DA AMP	X
ANEXO E - O CONTEXTO DA INTERVENÇÃO DOS ARQUITECTOS ITALIANOS PIACENTINI E MUZIO	XII
ANEXO F - ESTUDO DA EVOLUÇÃO DAS ACTIVIDADES NA ÁREA INDUSTRIAL DE RAMALDE	XIV
ANEXO G - PLANTA COM AS ACTUAIS FUNÇÕES ECONÓMICAS (2010)	XXIX
ANEXO H - PLANTA COM A INDICAÇÃO DOS LOTES E RUAS	XXXI
ANEXO I - PROPOSTA	XXXIII
ANEXO J - PLANTA DE TRANSPORTES PÚBLICOS E INTERMODALIDADE - INTERFACES	XXXV
ANEXO L - LISTAGEM DAS VÁRIAS ACTIVIDADES NA AIR AO LONGO DOS TEMPOS	XXXVI

ÍNDICE DE FIGURAS

1.1 – Antiga fábrica	8
1.2 – Rua Réaumur, antes e depois da intervenção de Haussmann – Paris, França	9
1.3 – Rua Soufflot, antes e depois da intervenção de Haussmann – Paris, França.....	9
1.4 – Avenida Henrique IV, antes e depois da intervenção de Haussmann – Paris, França.....	9
1.5 – Rua Censier, antes e depois da intervenção de Haussmann – Paris, França	9
1.6 – Loja de móveis que não consegue encontrar o espaço necessário para estacionamento na cidade (Antuérpia)	11
1.7 – Actividades industriais ao longo de uma importante via – Antuérpia, Bélgica.....	11
1.8 – Centro Financeiro – Toronto, Canadá.....	11
1.9 – “La Defence”, Centro de Negócios – Paris, França.....	11
1.10 – Área industrial obsoleta – São Paulo, Brasil.....	13
1.11 – Abandono das instalações fabris da Rhondia Químicos – Lille, França.....	13
1.12 – Duisburg-Nord e Indiana Army Ammunition Plant, na altura do abandono.	13
1.13 – Landschaftspark Duisburg-Nord.....	14
1.14 – Landschaftspark Duisburg-Nord.....	14
1.15 – Volklinger Hutte – Sarre, Alemanha	14
1.16 – Volklinger Hutte – Sarre, Alemanha	14
1.17 – Volklinger Hutte - Sarre, Alemanha	14
1.18 – Volklinger Hutte - Sarre, Alemanha	14
1.19 – Os recentes derrames tóxicos (2010)- Ajka, Hungria.....	15
1.20 – Emissão de Gases com Efeito de Estufa Copenhaga, Dinamarca.....	15
1.21 – Maior projecto de regeneração urbana para a antiga Zona Industrial de Karolina – Rep. Checa ...	16
1.22 – “From Factory to Fashionable”, antigo distrito industrial – Zurique, Suíça.....	16
1.23 – Ilha de Seguin (no Rio Sena), antiga Zona Industrial da Renault - Boulogne-Billancourt, França...	16
1.24 – Projecto para a Ilha de Seguin (Jean Nouvel) - Boulogne-Billancourt, França.....	16
1.25 – 1º Prémio para a regeneração de uma Área Industrial (Antiga Fundação Riunite) – Modena, Itália	16
1.26 – Futuro centro de desenho, de arte, da ciência e de tecnologia da cidade - Modena, Itália.....	16
1.27 – Foco nos espaços públicos mistos – Modena, Itália	16
1.28 – Berlim, Pós-Guerra.....	18
1.29 – Berlim (Brandenburger Tor), hoje.....	18
1.30 – 22@: cartazes tentam convencer a população da operação - Barcelona, Espanha	19
1.31 – 22@: Grafitis exprimem o descontentamento da população - Barcelona, Espanha.....	19
1.32 – Plano para a área dos jogos olímpicos 2012.....	21
1.33 – Estratégia para os jogos olímpicos 2012.....	21
1.34 – Jogos olímpicos 2012.....	21
1.35 – Jogos olímpicos 2012.....	21
1.36 – Estratégia da área integrada numa de maior dimensão (para a cidade).....	24
1.37 – o ícone: ponte Erasmus, de Ben Van Berkel.....	24
1.38 – World Port Center.....	24
1.39 – Estação Ferroviária	24
1.40 – Projecto chave: melhor rede ferroviária.....	24
1.41 – Projecto chave: Relocalização do Teatro Luxor	24
1.42 – Hotel New York: antigo edifício abandonado.....	24

1.43 – Zona de intervenção (1992).....	25
1.44 - Zona de intervenção (2009)	25
1.45 – Projectos chave: Museu Guggenheim de Bilbao -	25
1.46 – Projectos chave: Rede de Metro	25
1.47 – Projectos chave: Palácio Euskalduna.....	25
1. 48 – Vista aérea do Centro de Negócios - Pequim, China	27
1. 49 – Vista do Centro de Negócios - Pequim, China	27
1. 50 – Vista de rua do Edifício CCTV	27
1. 51 – Edifício CCTV (China TV).....	27
1. 52 – Antiga área industrial - Amesterdão, Países Baixos.....	28
1. 53 Mercado para classes mais abastadas - Paris, França.....	28
1. 54 - Um ambiente cuidado e com preocupações ambientais num antigo <i>brownfield</i> de 10.000 habitantes (Estocolmo)	29
1. 55 – Gentrificação: Deslocalização de residentes insolventes dos centros das cidades e subsequente repovoamento por parte das classes médias - Madrid, Espanha.....	29
1. 56 – Canary Wharf – Londres, Inglaterra	31
1. 57 – Canary Wharf – Londres, Inglaterra	31
1. 58 – Vista Interior da Estação de Metro de Canary Wharf – Londres, Inglaterra.....	31
1. 59 – Canary Wharf – Londres, Inglaterra	31
1. 60 – Vista aérea Docklands – Londres, Inglaterra.....	31
1. 61 Canary Wharf, Estação de Metro (Sir Norman Foster) – Londres, Inglaterra.....	31
1.62 – “Plan Especial de Infraestructuras del Poblenu” (Dezembro 2009)	34
1.63 – Vista aérea da zona de intervenção	34
1.64 – Pormenor da zona de intervenção.....	34
1.65 – Vista área de 22@	34
1.66 – Estado da intervenção (Fevereiro 2005).....	34
1.67 – Cluster de novas tecnologias 2006-2010.....	36
1.68 – O Media TIC em pormenor (Enric Ruiz Geli)	36
1.69 – Espaços Públicos: <i>Jardí del Museu Can Framis</i> - PobleNou.....	36
Imagem 2.70 – Imagem da Zona Industrial de Ramalde.....	38
2.71 – Baixa do Porto	40
2.72 – Baixa do Porto	40
2.73 – Sector Oeste da Cidade-aglomeração.....	40
2.74 – Envolvente do C.C. Parque Nascente	40
2.75 – Vias e “materiais pesados”	42
2.76 – Vias e “materiais pesados”	42
2.77 – A AIR, O IC1 e a VCI.....	44
2.78 – Principais vias da Área Metropolitana do Porto	46
2.79 – Estação do Metro do Jardim do Morro em Vila Nova de Gaia.....	46
2.80 – Linhas actuais (traço contínuo) e futuras (traço descontínuo) do Metro do Porto	46
2.81 – Aeroporto Francisco Sá Carneiro	49
2.82 – Aeroporto Francisco Sá Carneiro	49
2.83 – Porto de Leixões.....	49
2.84 Futuro Terminal de Passageiros para o Porto de Leixões (previsto para 2011).....	49
2.85 – Arrábida – Centro comercial, hospital, hotéis, edifícios de serviços	51

2.86 – Rotunda da Boavista e a Casa da Música.....	51
2.87 – A envolvente da AIR no Concelho de Matosinhos (Norteshopping, Hospital Pedro Hispano).....	51
2.88 – A AIR, vista a partir de Matosinhos	51
2.89 – IKEA e MarShopping	52
2.90 – EXPONOR XXI.....	52
2.91 – Esquema com os vários instrumentos de gestão territorial	57
2.92 – Sistemas e instrumentos de execução	61
2.93 – Esquema comparativo da mobilidade em Portugal	64
2.94 – Publicidade ao “Jazz no parque”	64
2.95 – Imagens do museu de arte contemporânea	64
2.96 – Publicidade ao “Serralves em Festa”	64
2.97 – Publicidade ao “Fantasporto”	64
2.98 – Programa ERASMUS	68
2.99 – Universidade de Aveiro	68
2.100 – Universidade do Porto - FAUP	68
2.101 – Universidade do Porto - FEUP	68
2.102 – Vista do Porto.....	68
2.103 – Vista do Porto.....	68
2.104 – Casa de Chá de Serralves	68
2.105 - Plano Director Municipal do Porto - Carta de Hierarquia da Rede Rodoviária.....	72
2.106 – Plano Director Municipal do Porto – carta de qualificação do solo.....	74
2.107 – Plano Director Municipal do Porto – Planta de Sistemas de Espaços Colectivos	75
2. 108 – Planta de Condicionantes.....	77
2.109 – Plano Director Municipal do Porto – Carta de Património	77
2.110 – Área Industrial de Ramalde e envolvente.....	79
2.111 – 1º Estudo de Urbanização do Porto	82
2.112 – 1º Estudo do Arq. Múzio.....	82
2.113 - Zona Industrial de Ramalde e bairro operário, Outubro de 1942 – último estudo elaborado por Giovanni Muzio.....	82
2. .114 - Zona Industrial de Ramalde e bairro operário – Estudo elaborado por Giovanni Muzio (1941)...	82
2.115 mancha urbanizada em 1948	82
2.116 – Zona Industrial de Ramalde	82
2.117- Zona Industrial de Ramalde (Fevereiro de 1950).....	82
2. 118 – Plano Regulador da cidade do Porto – zonamento (1954).....	84
2. 119 – Plano Regulador da cidade do Porto – rede das comunicações (1954).....	84
2. 120 – Plano Director da Cidade do Porto(cerca de 1962)	84
2. 121 – Zona Industrial de Ramalde – Estudo (Dezembro de 1961).....	84
2.122 – Plantas dos nós viários	84
2.123 — Área Industrial de Ramalde – vista área.....	87
2.124 – Área Industrial de Ramalde – vistas áreas	87
2.125 – Estacionamento.....	90
2.126 – Vista de Rua.....	90
2.127 – Via Rápida.....	90
2.128 – Estado dos passeios	90
2.129 – Esquema (sem escala) dos Sectores da AIR	92

2.130 – Esquema (sem escala) dos Edifícios em Bom estado de conservação.....	93
2.131 – Esquema (sem escala) dos Edifícios em estado Razoável de conservação	93
2.132 – Esquema (sem escala) dos Edifícios em Mau estado de conservação	93
2.133 – Esquema (sem escala) dos Edifícios devolutos (verde), em construção (branco) e com pedidos de construção à CMP ou em construção (amarelo)	93
2. 134 – Actividades 1960	94
2. 135 – Actividades 1970	94
2.136 – Actividades 1980	94
2.137 – Actividades 1990	94
2. 138 – Actividades 2000	94
2.139 – Actividades 2010	94
2.140 – Evolução das Actividades por Ano	96
2. 141 – Variação do Comércio por Ano.....	96
2. 142 – Variação da Indústria por Ano	97
2. 143 – Variação dos Serviços por Ano	97
2.144 – Vista área da área da AIR e envolvente a partir de Matosinhos	100
3.145 – Imagem da Zona Industrial de Ramalde.....	102
3.146 – “Essens’s Zollverein”, Antiga mina de carvão hoje transformada em Centro Cultural – Ruhr, Alemanha	104
3.147 – Maxwan Architects + Urbanists – 1º Prémio para a reconstrução de Ostrava, República Checa	105
3.148 – A regeneração urbana de “Basse di Stura – Turim, Itália.....	105
3.149 – Expo98, Lisboa – Pavilhão de Portugal.....	106
3.150 – Expo98, Lisboa – Vista aérea.....	106
3.151 – Palau Sant Jordi e Torre de comunicações Montjuic – J.Olimpicos de 92 – Barcelona, Espanha	106
3.152 – Uma das ruas da Exposição Mundial de Sevilha 92 – Sevilha, Espanha.....	106
3.153 – Esquema da proposta baseado no PDMP	109
3.154 – Proposta	110
3.155 – Esquema com as altimetrias.....	111
3.156 – Esquema com a relação entre os lotes actuais e a Proposta	111
3.157 – Perfil da via que rasga a praça, com o metro	111
3.158 – Esquema com a numeração dos lotes e indicação de alguns momentos da operação	117
3.159 – Vista área da Área Industrial de Ramalde e envolvente	122
A.160 – Planta De Transportes Públicos E Intermodalidade - Interfaces	XXXV

ABREVIATURAS

AIR – Área Industrial de Ramalde

AMP – Área Metropolitana do Porto

CCDR-N – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

CMP – Câmara Municipal do Porto

I&D – Investigação e desenvolvimento

IMI – Imposto Municipal sobre Imóveis

IMT – Imposto Municipal sobre as Transacções

PDM – Plano Director Municipal

PDMP – Plano Director Municipal do Porto

PMOT – Plano Municipal de Ordenamento do Território

PP- Plano de Pormenor

PU – Plano de Urbanização

RGEU – Regulamento Geral das Edificações Urbanas

RJIGT - Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial

RPDMP – Regulamento do Plano Director Municipal do Porto

UE – União Europeia

UE15 – Europa dos 15

UE25 – Europa dos 25

UOPG – Unidade Operativa de Planeamento e Gestão

ZEP – Zona Empresarial do Porto



OBJECTO, OBJECTIVO, METODOLOGIA UTILIZADA E ESTRUTURAÇÃO DO CONTEÚDO

INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, as cidades sofreram um intenso processo de reestruturação urbana, resultado da descentralização física e explicado pelas alterações económicas. Com a progressiva expansão urbana, muitas áreas em posições centrais foram alvo de processos de abandono que simultaneamente levantaram questões quanto à degradação ambiental e quanto às potencialidades do espaço.

Entre os discursos que revelam a necessidade das cidades construírem novos e qualificados cenários e os que enaltecem as vantagens de intervir em áreas em declínio, nos vazios urbanos - focando os benefícios de regressar ao centro da cidade herdada e a importância de um meio ambiente cuidado –, entre estes discursos reconhece-se a importância das áreas centrais. Áreas anteriormente periféricas, muitas vezes planeadas para acolher as funções industriais e outras que, pela dimensão, não tinham lugar na cidade histórica. Por sua vez, os instrumentos de ordenamento do território, cada vez mais flexíveis, procuram adaptar-se e estar preparados para as novas e frequentemente imprevisíveis situações.

Quando realizei o meu estágio na Câmara Municipal do Porto, o Plano Director Municipal da mesma cidade estava ainda na fase final de elaboração. Porém, a regeneração iminente da Área Industrial de Ramalde era já um tema muito discutido (incluindo a possibilidade do conhecido arquitecto Jean Nouvel construir um edifício emblemático na área), e a zona estava a ser alvo de vários estudos. Habituada à liberdade criativa das disciplinas de Projecto, à facilidade de fazer *tábua rasa* do território existente, desconhecia então e procurava tentar compreender as razões que levavam um plano a demorar tanto tempo a ser elaborado e como é que este passava de ideias imprimidas no papel para o território. Simultaneamente, e à escala da zona Industrial de Ramalde, procurava entender como é que numa área em que os proprietários dos edifícios e terrenos eram na sua maioria privados, a vontade pública, de uma entidade governativa minimalista, poderia prevalecer. Ou seja, tentava decifrar como é que, na prática, a regeneração urbana responsável pelas fabulosas imagens encontradas em revistas e livros da especialidade, que cativam arquitectos e estudantes, era possível no Porto.

Não obstante o conhecimento facilitado pela disciplina de Território e Formas Urbanas, que permitiu um novo entendimento sobre a cidade, sobre as formas do território e as primeiras abordagens às políticas urbanas, a necessidade de responder às dúvidas iniciais foi crescendo. Afinal, a proposta urbanística para a Área Industrial de Ramalde não era um exercício académico. E os estudos elaborados pela Câmara Municipal do Porto não tinham, certamente, como objectivo o fundo da gaveta.

Com o tempo, as ideias amadureceram. Já o Plano Director Municipal do Porto tinha sido aprovado e ainda não se conhecia um estudo para o território. Assim, à questão de querer perceber como é que se elaborava um plano e como é que este era implementado, acrescentou-se uma nova, de tentar perceber o porquê de este ainda não existir e consequentemente não ter sido implementado. Chegando então ao **OBJECTIVO** deste trabalho: compreender como é que o actual contexto - urbano, das políticas urbanas e económico - pode condicionar ou potenciar a regeneração urbana na Área Industrial de Ramalde. Simultaneamente pretende-se, com este trabalho, contribuir para a elaboração e implementação de uma estratégia de intervenção para a Área Industrial de Ramalde.

Identifica-se, assim, como **OBJECTO** de estudo a Área Industrial de Ramalde. Todavia, a razão da escolha deste campo de trabalho não se prende ao primeiro contacto com o território. Ou à pergunta formulada,

que poderia escolher outro qualquer território, também definido no Plano Director Municipal do Porto como de intervenção prioritária.

As intervenções na cidade existente, que permitem e fomentam o regresso ao centro, podem genericamente ocorrer no núcleo histórico, desocupado e muitas vezes saudosamente alvo de processos de “turistificação”, ou em vazios urbanos originados pelo abandono de actividades (sobretudo de instalações industriais) e localizados nas periferias da cidade herdada. Neste caso, na maioria das cidades, estas intervenções urbanas são facilitadas pela proximidade da água conduzindo ao cada vez mais popular fenómeno das *waterfronts*.

O Porto, porém, não tem zonas industriais perto das linhas de água e também não tem nenhum porto, pois o porto do Grande Porto, já em Matosinhos, é relativamente recente. Por outro lado, muito se tem dito sobre o núcleo histórico do Porto, Património da Humanidade; sobre os edifícios, sobre as sociedades, sobre os resultados.

Centra-se assim a atenção na Área Industrial de Ramalde, que também evidencia o processo de desindustrialização que caracteriza as outras cidades; um território cujas formas resultaram de um plano previamente elaborado (mas sobre o qual não parecem existir estudos), no epicentro da metrópole (mas alvo de pouca discussão), com uma reconhecida potencialidade (mas à espera que algo aconteça).

Consciente da complexidade do tema e o carácter pluridisciplinar das questões que lhe estão associadas, o **PERCURSO** é iniciado estudando o contexto da cidade genérica. Apresentam-se as formas do território que reclamam a regeneração urbana; refere-se o novo paradigma das políticas urbanas; enquadra-se o conceito de regeneração entre outros, usados com uma aparente aleatoriedade que confunde; justifica-se a noção de regeneração, enquanto política integrada e actual. Enquadra-se, brevemente, as estratégias de regeneração urbana no contexto promovido pela competitividade dos territórios e observa-se que as estratégias, em nome do “mix” social e funcional, resultam muitas vezes em processos de “gentrificação”.

Neste momento, a noção do que é exactamente a regeneração – e que não se confunde com reconversão ou recuperação urbana – e que mecanismos operacionais são utilizados para impulsionar a transformação urbana no território parecem estar mais claros. O processo é ainda acompanhado pela observação de vários exemplos de regeneração urbana.

Porém, os vários exemplos estudados, os casos internacionais, parecem estar centrados em intervenções urbanas em frentes de água ou demonstram preocupações com os bairros habitacionais. Os resultados são muitas vezes megalómanos ou produtos de micro intervenções.

Assim, na escolha de exemplos para o trabalho, opta-se pelas Docas de Londres e por 22@, em Barcelona. O primeiro exemplo, não por estar incluído no grupo das frentes de água, mas por ser pioneiro. Quanto ao 22@, justifica-se pelo programa funcional e pela reconhecida capacidade dessa cidade espanhola espelhar as melhores práticas urbanísticas.

Terminada a primeira parte, dirige-se a atenção para o caso do Porto. Já então muito se tinha lido sobre a cidade-município, sobre a cidade-aglomeração, sobre a Região Norte. Sobre o processo de descentralização, sobre os planos urbanísticos.

Perante a complexidade do tema, a diversidade das questões e as diferentes escalas de abordagem, procura-se organizar a informação mantendo alguma da lógica que estruturou a parte relativa à cidade genérica. Dividem-se os assuntos para facilitar a leitura dos conteúdos, abordados sempre a pensar na questão formulada inicialmente. E define-se a ordem de apresentação daqueles; ordem essa que, contudo, não está dependente da importância dos temas.

Inicia-se com um breve apontamento ao estado da economia na Região Norte, para, de imediato, passar para a leitura do território e as políticas que o regulam. O território, ainda a uma escala ampliada, é apresentado sob diferentes ângulos: do modelo urbano, visto como um todo; do sistema de mobilidade e acompanhando o eixo estruturante Norte-Sul (IC1). As diferentes leituras, que todavia, não se pretendem repetitivas, permitem entender a posição privilegiada da Área Industrial de Ramalde no território. Ao nível das políticas urbanas, observa-se a (des)centralização do poder e enquadram-se os actuais instrumentos urbanos.

Segue-se a apresentação das estratégias para o território. As estratégias à escala supra-municipal e as estratégias à escala municipal, onde a Área Industrial de Ramalde é, sempre que possível, referida.

Simultaneamente, estuda-se a Área Industrial de Ramalde à micro-escala: as actividades económicas, os estados de conservação dos edifícios, o espaço não construído. Esta informação é apresentada em secção própria.

Neste ponto, as potencialidades e condicionantes para a intervenção na Área Industrial de Ramalde parecem ser evidentes. Avança-se, por isso, para uma proposta para a regeneração urbana. Enquadra-se o assunto, referindo a importância do projecto urbano. E segue-se a apresentação da solução defendida: da proposta urbanística, do contexto para a materialização e para a viabilização. Refere-se aqui que o valor deste trabalho deve residir no facto de se procurar desenvolver uma proposta urbanística reconhecendo e respeitando o contexto em que se insere, incluindo as estratégias para o território, e estudar a sua implementação.

Considerando o percurso, opta-se por **ESTRUTURAR** o trabalho desenvolvido em três capítulos, que correspondem a dois estratos: o internacional e o nacional. No primeiro capítulo, a partir da literatura de referência, sobretudo do Reino Unido, procura-se identificar as estratégias e mecanismos operacionais discutidos nas iniciativas de regeneração urbana. Constata-se a existência de uma problemática – o aparecimento de vazios urbanos em locais centrais – e a necessidade de desenvolver novas políticas e formas de intervenção.

No segundo capítulo, apresenta-se o caso de estudo, incluindo os vários contextos que permitem dar uma resposta à questão formulada e objectivo do trabalho.

No último capítulo, aponta-se uma estratégia (im)possível para a regeneração da Área Industrial de Ramalde. Esta reconhece a ausência de comunicação entre as universidades e empresas, baseia-se nas estratégias definidas para a cidade e Área Metropolitana do Porto e procura reforçar a condição de centro não só nos limites administrativos da cidade do Porto, mas sobretudo, na cidade alargada.

Conclui-se o trabalho com algumas reflexões.

1

CAPÍTULO

ESTRATÉGIAS DE REGENERAÇÃO URBANA

“A cidade é um organismo vivo que se transforma, cresce, envelhece e, em algumas das suas partes, morre, a maioria das vezes para renascer de novo” Ibanez Pareja



1.1 – Antiga fábrica

O TERRITÓRIO QUE RECLAMA A REGENERAÇÃO URBANA

Palavra abrangente e genérica, “*cidade*” descreve uma realidade urbana, económica e social complexa, influenciada por um tempo e reflectida num espaço, que expressa e influi a cultura dessa sociedade. Sempre singular na sua forma e vivência é, no imaginário popular, definida pelos seus edifícios e pelas suas ruas, pelos monumentos e pelas praças; caracterizada pelas suas modernas construções e pelas reminiscências histórias. Habitada por intelectuais e trabalhadores, por ricos e pobres, a cidade é o palco físico das acções do homem.

Mas, hoje, “*cidade*” significa cada vez mais coisas, cada vez mais distintas e enquanto fenómeno urbano actual, aproxima-se de uma nova estrutura urbana cujos territórios e limites se confundem. Um novo e distinto fenómeno urbano que já não corresponde à imagem de cidade, hoje considerada clássica e tradicional, perfeitamente delimitada, concentrada e nuclear, facilmente reconhecível pelas suas construções em altura e pelos seus movimentos e ruídos.

A nova realidade urbana, formada por padrões compósitos e confusos é fisicamente caracterizada pela descontinuidade dos espaços metropolitanos criando uma “cidade-território” heterogénea, interrompida e em que o tecido urbano é, ao mesmo tempo, mais diluído e mais compacto, menos denso (devido à diversidade de densidades) e mais polarizado. Um **palimpsesto** complexo onde fragmentos históricos, subúrbios recentes, cidades massificadas, interstícios rurais, reservas ecológicas, parques industriais, relacionam-se entre si no panorama de dinâmicas urbanas; e tal como o texto que é apagado, o território vê desaparecer fragmentos e aparecerem outros, sem que, no entanto, correspondam a cenários físicos considerados coerentes.



1.2 – Rua Réaumur, antes e depois da intervenção de Haussmann – Paris, França
Fonte: lefigaro.fr



1.3 – Rua Soufflot, antes e depois da intervenção de Haussmann – Paris, França
Fonte: lefigaro.fr



1.4 – Avenida Henrique IV, antes e depois da intervenção de Haussmann – Paris, França
Fonte: lefigaro.fr



1.5 – Rua Censier, antes e depois da intervenção de Haussmann – Paris, França
Fonte: lefigaro.fr

Os motores de transformação

A forma estável, saturada e complexa, do passado, que evoluía lentamente e de modo quase imperceptível, foi substituída pela actual configuração urbana que resulta da sua rápida e incessante reelaboração no tempo. Na origem das aceleradas transformações – e que nas últimas décadas se mostraram particularmente intensas – nas funções e configuração das cidades estão dois factores principais: a transformação da base económica (de centros industriais, as cidades converteram-se em centros de serviços e de consumo) e o processo de suburbanização, ou descentralização, (caracterizado pela transferência de muitas actividades de áreas centrais para a periferia, e justificado pelas Tecnologias, infra-estruturas e sistemas de mobilidade – ver Anexo A). (COUCH; FRASER; PERCY, 2003) e (ASCHER, 1998)

O esgotamento do modelo fordista, o abandono das políticas keynesianas, o fracasso da planificação centralizada, a crise da cidade do “Bem-estar” (*Welfare state*), a afirmação de um novo paradigma técnico-científico, a concorrência internacional e a liberalização económica, aparecem como os principais factores responsáveis pelas profundas mudanças que têm afectado o mundo financeiro durante as últimas décadas. Estas transformações anunciam, porém, o rumo da nova fase económica.

A incerteza e o risco inerentes ao cenário pós-fordista, onde a competitividade de cada empresa e de cada produto constitui um requisito incontestável para a sua sobrevivência, associados ao desenvolvimento das comunicações, explicam, em parte, os novos funcionamentos, hierarquizações e as novas localizações destas actividades. Às empresas é agora pedido flexibilidade do trabalho e da produtividade, polivalência do equipamento, velocidade de distribuição e capacidade de publicitar. De forma a responder às novas exigências impostas pela globalização, que não permite momentos de pausa e em que tudo está comunicável vinte e quatro horas por dia, as empresas fizeram reajustes ao anterior modelo: a rigidez da “organização científica” do trabalho Fordista, concentrado numa grande fábrica, culmina num novo modelo, onde várias empresas, de dimensões mais pequenas e mais especializadas, e sempre sujeitas a constantes melhorias, privilegiam a flexibilidade, o princípio *just in time* e a interacção entre elas.

A nova disposição organizacional permite ainda que as empresas sejam “decompostas” em três tipos de funções: comercial, investigação e produção e administração. Esta divisão pode, inclusive, corresponder a uma fragmentação física destas funções, permitindo a cada uma minimizar os riscos e custos económicos e rentabilizar os benefícios inerentes ao contexto em que se inserem. Genericamente, as funções comercial e de investigação, por necessitarem de informações e profissionais hiper-qualificados, localizam-se junto dos mercados líderes, ou seja, em posições estratégicas na metrópole. As de produção e administração, por outro lado, pela relativa autonomia, instalam-se em lugares periféricos, escolhidos de acordo com factores que variam consoante o carácter da empresa (custos de instalações e operações e nível de remuneração de mão-de-obra).

A metrópole assiste assim à fuga de muitas actividades e à sua fixação em cidades periféricas. O facto de estas não necessitarem de um tecido industrial diversificado, de mão-de-obra qualificada e a proximidade de matérias-primas, complementado pelas facilidades da telecomunicação e crescente difusão dos transportes (que, por um lado, incentiva a mobilidade e, por outro, amplia o território acessível) contribui para a concentração das funções produtivas em áreas onde o solo é mais barato e os congestionamentos típicos das horas de ponta são praticamente nulos.

Por outro lado, conforme referido, as empresas que possuem actividades dinâmicas e inovadoras (muitas vezes, baseadas em processos industriais limpos ou nas áreas da informática, comunicações, publicidade, marketing) optam por outras localizações. Estas novas indústrias privilegiam a proximidade física de outros actores de equivalente classe hierárquica, a oferta diversificada e especializada de serviços avançados; e um tecido industrial organizado e complexo. Pelo seu carácter inovador e especializado, carecem de elementos que só se encontram em grandes aglomerações como a mão-de-obra qualificada e disponível, a comunicação directa, formal e informal, entre as pessoas que desenvolvem as tarefas criativas e inovadoras do novo aparato produtivo e as rápidas e sofisticadas redes de transportes e de sistemas de comunicações capazes de permitir contactos quotidianos correntes com empresas em lugares distintos do contexto global. Como este acesso normalmente envolve deslocações físicas, estas empresas decidem-se por locais centrais, junto a nós viários de eixos estruturantes, a aeroportos e até de portos. Tratam-se, afinal, de empresas que por funcionarem numa escala global e por “exteriorizarem” muitas das suas funções, necessitam de pertencer às mais diversas e variadas escalas e captarem o máximo de vantagens decorrentes da concentração populacional. A subcontratação, inclusive, permite que muitas das pequenas e médias empresas (e que normalmente prestam serviços) também interfiram na economia internacional, por serem fornecedoras ou clientes das multinacionais.

As vantagens inigualáveis dos centros urbanos tornam-se, desta forma, fundamentais para a fixação das empresas. As metrópoles por se terem tornado no palco onde as transformações derivadas da competitividade entre cidades internacionais ocorrem, não permitem que as localizações das actividades sejam vistas apenas no cenário municipal, regional ou até nacional. A fixação de muitas destas actividades depende do que uma cidade ou um território possui em exclusivo e não é possível de ser transportável, das qualidades e vantagens que as outras não possuem, e, portanto, a globalização não corresponde necessariamente à anulação das diferenças, pelo contrário, muitas vezes acentua os benefícios dos territórios.



1.6 – Loja de móveis que não consegue encontrar o espaço necessário para estacionamento na cidade (Antuérpia)
Fonte: “Visual paths through Urban Europe”



1.7 – Actividades industriais ao longo de uma importante via – Antuérpia, Bélgica
Fonte: “Visual paths through Urban Europe”



1.8 – Centro Financeiro – Toronto, Canadá
Fonte: Google.com



1.9 – “La Défense”, Centro de Negócios – Paris, França
Fonte: Google.com

As áreas industriais

Actualmente, muitas das áreas industriais abandonadas ou em declínio correspondem a territórios com localizações centrais, mas que constituíram antigas periferias em relação à cidade histórica. Às áreas portuárias, por vezes seculares, com posições periféricas, juntaram-se depois áreas destinadas a acolher os equipamentos ferroviários e as reservadas à indústria.

Com o início da industrialização, o território envolvente à cidade herdada é progressivamente ocupado por uma mancha urbana que galga as tradicionais fronteiras e cria uma paisagem que articula campos agrícolas com antigos e pequenos povoados, caracterizadas por construções dispersas, que encontram a sua lógica de localização junto às infra-estruturas viárias existentes. É junto das principais vias ou com localizações privilegiadas em relação aos sistemas de mobilidade, que os edifícios industriais, espaçosos e sem lugar na cidade compacta, se vão localizar. Em alguns casos, são edifícios isolados a que posteriormente se juntam outros formando zonas, mais ou menos heterogéneas; noutros casos, mais recentes, surgem em áreas previamente definidas para o efeito.

O processo de descentralização marca uma segunda fase em que o território conhece um crescimento urbano expansivo e acelerado. À medida que a cidade ainda genérica aumenta e territórios cada vez mais afastados do núcleo central são ocupados, constata-se que localizações, que anteriormente eram claramente periféricas, converteram-se em áreas centrais e, por isso, são susceptíveis de serem aproveitadas por usos mais qualificados ou tornam-se aptas para intensificar a densidade de usos. Surgem novos modelos residenciais com lógicas próprias, novos locais de consumo e ócio e muitas áreas industriais iniciam um processo de abandono e deterioração que resultará na formação de vazios urbanos. (Ver anexo B e legenda sobre as razões do abandono.)

O território até então periférico, passa assim de lugar indefinido, incompleto e sem identidade, pois não tinha as características nem de centro nem de campo, a lugar com uma lógica própria, onde são possíveis novas formas de o ocupar. De espaço sem sentido e cuja ausência de história urbana é entendida como ausência de carácter, passa a um onde a aparente desordem espontânea converte-se na força, na identidade e na característica do lugar. De negativo, quando comparado com a cidade histórica, a positivo, pois não procura estabelecer comparações.

O território, assumindo a sua lógica e identidade próprias, reflectindo sobre as suas diferenças com a cidade tradicional, adopta novos valores. Antigas instalações industriais, em tempos poluentes e repulsivas, são classificadas de património histórico a valorizar. Em muitos casos adoptando funções tão nobres como as museológicas ou culturais. Noutros casos, aproveitam-se os vazios urbanos, com localizações excepcionais quanto aos sistemas de mobilidade, para colmatar as falhas funcionais da cidade – surgem novos distritos industriais, com actividades limpas e inovadoras; centros terciários que encerram edifícios residenciais, reproduzindo os valores, densidades e usos da cidade tradicional.

Muitas áreas industriais apresentam-se assim com um enorme potencial. De zonas caracterizadas pela condição periférica, passaram a assumir a condição central, permitindo o regresso ao centro através de novas formas de fazer a cidade.



1.10 – Área industrial obsoleta – São Paulo, Brasil
Fonte: flickr.com



1.11 – Abandono das instalações fabris da Rhodia Químicos – Lille, França
Fonte: flickr.com

LEGENDA: A **deterioração urbana** é explicada por uma grande variedade de factores e processos. Por exemplo, as áreas em declínio podem ser o resultado da transferência de actividades (que optam por outras localizações) ou por deixarem de servir o seu propósito original. Noutros casos o fenómeno é explicado pelo comportamento de rebanho dos utilizadores e dos próprios investidores. Neste caso, a crescente perda de poder atractivo do local – descrevendo um processo em espiral –, de oportunidades decorrentes da concentração, conduz a um desinteresse pelo local. A deterioração pode ainda ser o resultado de restrições legislativas. Simultaneamente, estas áreas podem pertencer a organismos públicos – desinteressados - que não relevam a necessária vontade para desenvolver novos usos urbanos. (Por exemplo, antigos portos ou estações de caminhos de ferro desactivadas, que assim permanecem durante anos.).



1.12 – Duisburg-Nord e Indiana Army Ammunition Plant, na altura do abandono.
Fonte: zfein.blogspot.com



1.13 – Landschaftpark Duisburg-Nord
Reconvertido num parque, em Duisburg, Alemanha
Fonte: www.zollverein.de



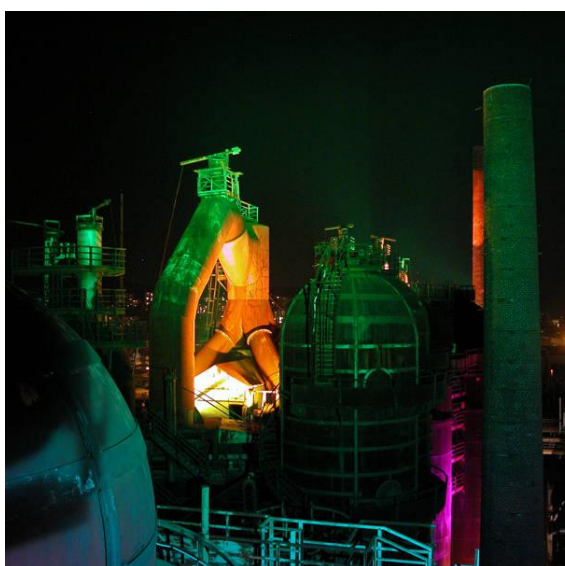
1.14 – Landschaftpark Duisburg-Nord
Reconvertido num parque, em Duisburg, Alemanha
Fonte: www.zollverein.de



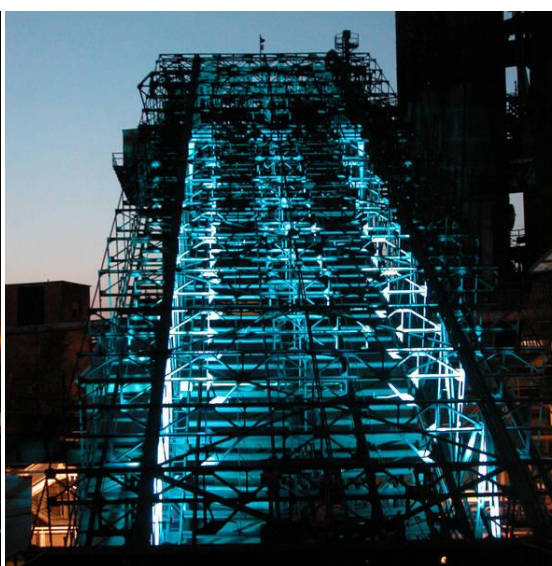
1.15 – Volklinger Hutte – Sarre, Alemanha
Antiga siderurgia considerada património mundial da cultura. Fonte: www.erih.net



1.16 – Volklinger Hutte – Sarre, Alemanha
Antiga siderurgia considerada património mundial da cultura. Fonte: www.erih.net



1.17 – Volklinger Hutte - Sarre, Alemanha
Antiga siderurgia considerada património mundial da cultura. Fonte: www.erih.net



1.18 – Volklinger Hutte - Sarre, Alemanha
Antiga siderurgia considerada património mundial da cultura. Fonte: www.erih.net

Contudo, estas operações urbanas são pautadas por diferentes e mais complexas abordagens. Este território periférico é já um produto concebido, com cicatrizes, marcado por distintas realidades e testemunhos do passado. É já um palimpsesto. As intervenções urbanas não se limitam, portanto, à simples disposição das formas. O novo entendimento do território periférico - ou não tradicional - associado à vontade de aproveitar estes vazios urbanos excepcionais conduzem a operações que buscam o equilíbrio entre os valores a preservar e as novas estruturas a desenvolver.

Nas áreas industriais a complexidade da intervenção urbana é agravada pela especificidade funcional. Frequentemente ocupadas durante anos por indústrias poluentes, sem atenderem a preocupações ambientais, estes espaços correspondem muitas vezes a solos contaminados que exigem avultados investimentos e complicados processos de limpeza (ou descontaminação). Este procedimento complexo explica o aparecimento do termo *Brownfield* (contrapondo estes “pontos negros” às vastas áreas verdes, designadas por *Greenfields*). Este termo inicialmente usado nas intervenções urbanas americanas para descrever exclusivamente áreas industriais degradadas, é actualmente usado na Europa (Reino Unido) para classificar diferentes vazios urbanos cuja intervenção é assumida como complexa, tais como antigos portos, instalações ferroviárias em desuso, instalações militares,...

O processo de intervenção urbana nestas áreas em abandono pode ainda ser caracterizado por outros obstáculos. Quando as zonas pertencem total ou maioritariamente a organismos públicos, o processo é acompanhado pela incerteza quanto ao novo uso e a dificuldade de encontrar uma solução consensual aos vários actores envolvidos (população residente ou trabalhadores, outros proprietários, investidores). Simultaneamente, abrangendo vastas áreas, a intervenção urbana pode ser condicionada pela falta de instrumentos operativos ou incentivos. Nestes casos, havendo vários proprietários e porque o problema não se restringe a uma única parcela, a nenhum (proprietário) convém ser o primeiro a intervir, pois o valor da sua propriedade continuaria reduzido face à baixa qualidade dos restantes edifícios e espaços públicos. Ao mesmo tempo, as micro-intervenções não revelam força suficiente para rever o cenário global de abandono (muito dependente do espaço público). O papel das entidades governativas – responsáveis pelos instrumentos, pelo espaço público e com capacidade para coordenar os vários actores e intenções - é, por isso, determinante no processo de regeneração.



1.19 – Os recentes derrames tóxicos (2010)- Ajka, Hungria
Fonte: www.treehugger.com



1.20 – Emissão de Gases com Efeito de Estufa
Copenhaga, Dinamarca
Fonte: www.telegraph.co.uk



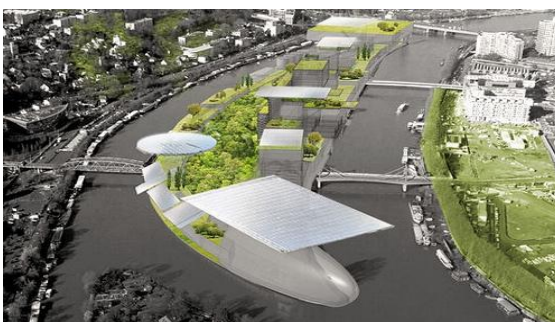
1.21 – Maior projecto de regeneração urbana para a antiga Zona Industrial de Karolina – Rep. Checa
Criação de espaços comerciais e residenciais.
Fonte: maxwan.com



1.22 – “From Factory to Fashionable”, antigo distrito industrial – Zurique, Suíça
Fonte: theepochtimes.com



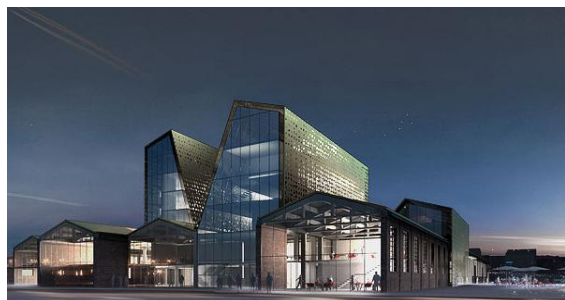
1.23 – Ilha de Seguin (no Rio Sena), antiga Zona Industrial da Renault - Boulogne-Billancourt, França
Fonte: skyscrapercity.com



1.24 – Projecto para a Ilha de Seguin (Jean Nouvel) - Boulogne-Billancourt, França
Futuro centro para a cultura contemporânea.
Fonte: projets-architecte-urbanisme.fr



1.25 – 1º Prémio para a regeneração de uma Área Industrial (Antiga Fundação Riunite) – Modena, Itália
Futuro centro de desenho, de arte, da ciência e de tecnologia da cidade.
Fonte: archicentral.com



1.26 – Futuro centro de desenho, de arte, da ciência e de tecnologia da cidade - Modena, Itália
Fonte: www.archicentral.com



1.27 – Foco nos espaços públicos mistos – Modena, Itália
Fonte: www.archicentral.com

PARA A REGENERAÇÃO URBANA: O NOVO PARADIGMA DAS POLÍTICAS URBANAS

Nas últimas décadas, as cidades foram condicionadas pelo rápido processo de crescimento demográfico e económico. A globalização da economia, a assumida importância dos serviços, da investigação e do conhecimento no processo produtivo, as alterações na composição das sociedades e dos seus valores culturais e a transferência das condições de regulação do Estado para os níveis de poder local e regional, colocam actualmente novos desafios às cidades, e ao planeamento destas. No actual contexto de aceleradas mudanças, entendendo o planeamento como a representação e construção do futuro desejado, o exercício de planear as cidades está, portanto, condicionado por um novo paradigma – de incerteza, ambiguidade, imprevisibilidade. Trata-se de um contexto que já não facilita o acto de prever.

A evolução das políticas urbanas

O processo de planeamento nos países Europeus sofreu grandes alterações nas últimas décadas. De um conjunto de regras a aplicar quer à arquitectura quer à engenharia passou a uma disciplina profissional, embora pareça sofrer de uma crise de identidade e confiança. Uma vez que as decisões de planeamento afectam directamente as vontades dos proprietários, o valor das propriedades e os lucros do desenvolvimento urbano, não é difícil compreender que este esteja sobre constantes ataques por parte de um grande e variado conjunto de interesses. Assim se explica que a evolução do sistema de planeamento tenha sido acompanhada por vários e cada vez mais intensos debates acerca do seu propósito, custo e eficácia. (COUCH, 2003)

Durante a primeira metade do século XX, o movimento moderno exerceu uma forte influência nas sociedades europeias. No então contexto de industrialização e de desenvolvimento económico, no qual o crescimento da população se registava ainda de forma moderada, a cidade era encarada como uma peça mecânica e a tendência do planeamento era elaborar instrumentos de regulação do uso do solo e provisão de infra-estruturação básica dos aglomerados urbanos, que incluíam a disposição dos eixos viários e a localização dos equipamentos colectivos. O planeamento, encarado como um projecto de arquitecto a uma escala ampliada, tinha-se convertido num modelo de fluxos de tráfego e sistemas de infra-estruturas e equipamentos, que se materializava em planos, capazes de prever as dinâmicas urbanas e por isso de longo prazo. Estes eram designados por *plans directeurs* ou *masters plans*, numa referência directa aos desenhos usados em arquitectura e engenharia. (COUCH, 2003) A elaboração e a implementação dos planos contava com a estabilidade normativa e financeira assegurada pelo Estado-Providência, a quem competia conduzir o desenvolvimento urbano segundo uma concepção global e unitária de interesse público. Embora com alterações, sobretudo a partir do pós-guerra, o modelo continuou a vigorar até à década de sessenta.

A existência de áreas física e socialmente degradadas e, nas principais cidades europeias, de outras destruídas aquando a Segunda Guerra Mundial ditaram a necessidade de intervir na cidade existente, na década de 1950. A cidade já não se mostrava capaz de auto regenerar. Reconhecendo o problema, o Estado respondeu com intervenções de reabilitação física para reconstruir as áreas destruídas e corrigir problemas físicos. Intervenções que apostavam essencialmente na melhoria das condições da habitação e na instalação de infra-estruturas de apoio. (ROBERTS, 2000) Enquanto operações urbanas que



1.29 – Berlim, Pós-Guerra
Fonte: time.com



1.28 – Berlim (Brandenburger Tor), hoje
Fonte: time.com

privilegiavam sobretudo a transformação da estrutura física, em vários casos, determinaram a substituição radical de usos, e provocaram a migração da população original.

No início da década de 1960, o planeamento era já pensado a várias escalas, desde a elaboração de planos à escala da cidade aos planos para o desenvolvimento de pequenas áreas. Mas independentemente da escala, o papel do planeador era sobretudo o de controlar o uso do território, através do zonamento, e a resolução de problemas de ordem física associados ao desenvolvimento urbano.

As cidades continuavam, porém, a expandir-se. Na década de 1960, o reconhecimento deste fenómeno conduziu a uma série de ajustes no processo de planeamento. Ao mesmo tempo que nasciam os primeiros entendimentos que as cidades são sistemas que estão em permanente mudança e surgiam as primeiras reacções contra o planeamento com valores do Movimento Moderno¹, apontava-se a ausência de abordagens mais sensíveis no processo de planeamento. Este começava a ser encarado como um processo contínuo em vez de um processo que cessou com a produção e implementação do plano e mostrava-se mais preocupado com a gestão e controlo das transformações urbanas. As políticas urbanas davam, então, os primeiros passos para garantir a protecção e conservação do património e para incluir a dimensão socioeconómica num processo que, até então, privilegiava a forma física. (COUCH, 2003) Para tentar conter o desenvolvimento urbano, as mesmas privilegiavam o planeamento do sistema de transportes e a reconversão do uso do solo urbano. Durante essa década e a seguinte, as acções de revitalização e renovação multiplicaram-se. Os investidores privados, cada vez mais, intervinham na cidade, promovendo a recuperação de edifícios antigos das classes sociais mais ricas, embora, muitas vezes estas operações fossem reduzidas à simples conservação das fachadas. O sector público, por sua vez, apostava na melhoria das habitações em bairros históricos e na revitalização dos espaços públicos. (ROBERTS, 2000)

Lentamente, tornava-se evidente que a definição e prioratização dos objectivos do planeamento urbano eram matérias de interesse político. Com este reconhecimento veio a nova percepção do planeamento como parte do processo político em vez de ser uma simples actividade técnica. À medida que os recursos disponíveis foram reduzidos durante a recessão de 1970, sobretudo no sector público, também as escolhas de objectivos relativamente a temas controversos e complicados tornaram-se desconfortáveis e difíceis.

A recessão de 1973 marcou o início de um novo ciclo, associado a profundas transformações socioeconómicas e políticas. Foi o princípio da crise do regime de acumulação Fordista, do retorno das

ideias neo-liberais e consequentemente, da crise do estado-providência. Neste cenário, o planeamento urbano devia, não só corrigir problemas de ordem física, - tais como o abandono de áreas urbanas, a degradação das infra-estruturas e a deterioração das habitações –, como incluir estratégias capazes de fomentar o desenvolvimento económico das cidades. (COUCH, 2003) Contudo, os instrumentos e as políticas normativas características do plano racionalista, no então contexto de imprevisibilidade, revelavam a dificuldade em controlar as forças externas ao processo de planeamento e mostravam-se inadequados para resolver os problemas. Continuava-se a incentivar as intervenções na cidade existente, mas tornava-se claro que as políticas urbanas teriam de sofrer alterações.

Nos anos 80, o Estado Central já não podia, nem devia, assegurar todos os recursos considerados indispensáveis às operações urbanísticas. (ROBERTS, 2000) Para possibilitar as intervenções, criaram-se parcerias entre o sector público e o sector privado, embora este, procurando a maximização dos seus investimentos, aposta-se sobretudo na valorização do mercado imobiliário. Muitas das operações executadas nesta altura foram, por isso, fortemente criticadas, incluindo pelas populações.

Os sistemas de planeamento, além de integrarem novos actores tornaram-se também mais flexíveis, assumindo um processo de desregulação, com o sector público a mostrar-se mais preocupado em facilitar o desenvolvimento (sobretudo quando envolvia a criação de empregos) do que em regulá-lo. Em vários países, o planeamento urbano chegou a deslizar da formulação de planos formais, para a promoção e concretização de projectos, não raras as vezes, descontextualizados da necessária visão de conjunto para a aglomeração. (ROBERTS, 2000) A escolha deste modo de intervenção no território – na forma de projectos – era justificada pela necessidade de facilitar a negociação entre os agentes públicos e privados. Porém, as questões de justiça e de legitimidade quanto à forma de selecção dos actores eram frequentemente levantadas, uma vez que só alguns dos agentes interessados eram envolvidos, gerando incerteza e reduzindo a confiança nos políticos. (Ver o caso da intervenção urbana nas Docas de Londres)

Para evitar a corrupção e a tomada de decisões arbitrárias por parte das autoridades, no início da década de 1990, foi exigido que os cidadãos fossem envolvidos nos processos de planeamento. Desta forma, tentou-se legitimar o discurso de um planeamento territorial que passou a estar apoiado na participação, na cooperação e no consenso. As tradicionais políticas públicas e planos, enquanto quadros directores, tinham-se tornado inflexíveis e ultrapassados, tornando-se então fundamental combinar os objectivos do desenvolvimento económico com a equidade social e os da sustentabilidade ambiental (que se assumiu como uma das grandes preocupações). Evoluiu-se, portanto, para novos referenciais de política urbana. Ao nível das intervenções na cidade existente abraçaram-se novas estratégias, mais complexas e integradas. As estratégias que caracterizam a Regeneração Urbana.



1.30 – 22@: cartazes tentam convencer a população da operação - Barcelona, Espanha
Fonte: Google.com



1.31 – 22@: Grafitis exprimem o descontentamento da população - Barcelona, Espanha
Fonte: Google.com

A Governância

Conforme referido, os modelos e instrumentos das políticas urbanas foram sujeitos a sucessivas adaptações nas últimas décadas, denunciando a progressiva descentralização dos governos urbanos e a cada vez maior necessidade de intervir em diferentes áreas. A isto não é alheio a incapacidade das Administrações Centrais em responder a todas as necessidades específicas de cada porção de território e as recentes transformações associadas e originadas pela globalização. A transformação dos modos de vida e valores da sociedade, a mobilidade dos capitais e das pessoas, a reestruturação económica e o aparecimento de novos sectores económicos, resultaram na progressiva perda de controlo sobre as economias urbanas, por parte dos governos urbanos. (KEARNS & PADDISON, 2000) Para conseguir captar investimentos, atrair empresas torna-se necessário adoptar uma nova atitude no acto de governar. A par das razões económicas, os governos são cada vez mais confrontados com, por um lado, a procura de uma maior justiça social, a crescente consciencialização da variedade de necessidades básicas e identidades culturais e, por outro, com a percepção da importância e gestão dos recursos ambientais para uma sustentabilidade ambiental mais activa. (COAFEE & HEALEY, 2003) A governância é, neste contexto, encarada não como um simples modelo de regulação ou gestão, mas como um conjunto de diferentes abordagens que pretendem assegurar o correcto desenvolvimento urbano.

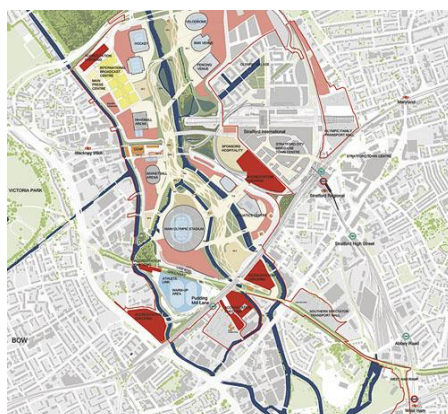
Com intuito de responder às mais diversas exigências, assegurando o verdadeiro espírito democrático, os governos locais envolvem outros, e novos, actores no processo de planeamento e gestão da cidade. A inclusão de diferentes agentes neste processo -, incluindo privados, que habitualmente não intervinham directamente na gestão de actividades e nos processos de decisões -conduz à adopção de políticas menos rigorosas e menos autoritárias por parte dos governos locais, assegurando maior flexibilidade ao processo, embora as entidades públicas continuem a ser as únicas com autoridade legal para decidir. Optam-se por processos e mecanismos através dos quais os vários actores podem coordenar as suas acções e recursos para alcançarem os objectivos definidos e comuns. (PIERRE, 2005) Estes actores, frequentemente associados em parcerias, mais ou menos autónomas quanto às entidades governativas, procuram obter benefícios, quer individuais quer colectivos, dessa participação, impulsionada pela partilha de recursos e de conhecimentos, para além dos mencionados interesses mútuos.

A diluição das tradicionais fronteiras entre o público e o privado e o aparecimento de novos actores constitui a principal mudança na evolução do modelo tradicional de governação para o de governância, onde as entidades governativas (local e central) assumem uma posição sobretudo de mediação e facilitação. (LOWNDRES, 2001) Desta forma, o novo paradigma tenta facilitar o aparecimento de soluções para problemas que condicionam o processo de planeamento e gestão da cidade. Por um lado, é essencial encontrar novas formas de financiar as operações urbanas, pois as intervenções na cidade existente, pela complexidade, exigem avultados investimentos – que quando públicos são sempre de difícil justificação perante os modestos resultados alcançados – o que facilmente justifica o envolvimento dos investidores privados. Por outro, procura-se reduzir a probabilidade de insucesso e conflitos, envolvendo a população local, que é quem melhor conhece a realidade presente, na operação urbana.

O sucesso das operações urbanas depende também das relações de governância que se estabelecem às várias escalas. À escala local, quando as comunidades estão bem estruturadas, as mesmas exercem pressão sobre os governos urbanos que frequentemente se traduz na necessidade de novos serviços, recursos e oportunidades para as populações. (KEARNS & PADDISON, 2000)

No plano internacional, é corrente os governos urbanos procurarem relações com instituições de governância supranacionais para estabelecerem novos pactos de cooperação. Estas instituições, criadas enquanto resposta às forças da globalização, auxiliam os governos no desenvolvimento de estratégias que permitam às cidades competirem no contexto internacional. O sistema urbano é assim influenciado pelas linhas estratégicas de um plano superior. Por sua vez, torna-se indispensável reconhecer e fomentar as especificidades da cidade-região e assumir que a colaboração entre as várias áreas e sectores pode conduzir a mais e melhores vantagens, em detrimento da competição local e interna. Estas relações, não são, no entanto, fáceis de gerir. Em vários territórios, a segregação social e espacial e o sistema administrativo desse local criam sérios entraves às colaborações. (KEARNS & PADDISON, 2000)

A governância depende ainda da estrutura política, sendo tão importante como se decide e se implementa como o que é feito. A gestão eficaz dos recursos disponíveis é, assim, determinante para legitimar o processo de governação urbana. Sendo através deste processo que quer os grandes investidores quer os grupos marginalizados pela sociedade têm voz. A governância visa assim, por um lado, gerar decisões políticas que se provem eficazes, conscientes e capazes de fazer face às mudanças sociais e económicas. E por outro, pretende assegurar – e, se possível, melhorar - a qualidade da democracia local, com o propósito de valorizar a imagem internacional e exibir o território como um lugar desejável para viver, trabalhar e investir. (KEARNS & PADDISON, 2000)



1. 33 – Plano para a área dos jogos olímpicos 2012

Depois dos jogos, os residentes poderão usufruir de um meio melhorado em termos físicos, com novas infra-estruturas, pensadas para a melhoria das condições sociais e viabilidade económica.

Fonte: www.aecom.com



1. 35 – Jogos olímpicos 2012

Foram criados programas para preparar a população local para as novas oportunidades de emprego. Foram também criadas novas residências e melhoradas as infra-estruturas viárias; criados percursos pedonais e ciclo-vias para melhor a qualidade de vida e promover a sustentabilidade ambiental. Fonte: www.aecom.com



1. 32 – Estratégia para os jogos olímpicos 2012

O projecto constitui um dos maiores projectos de regeneração urbana na Europa. Por isso, para assegurar que o plano está de acordo com as necessidades da população, esta foi consultada publicamente. Fonte: www.aecom.com



1. 34 – Jogos olímpicos 2012

A complexidade do projecto obriga a coordenação dos vários actores (investidores, proprietários, sector público e utilizadores)

Fonte: www.aecom.com

A REGENERAÇÃO URBANA

... entre conceitos

Ao longo do tempo, a literatura relativa ao planeamento foi usando vários termos para caracterizar as várias operações na cidade herdada. Embora Roberts (2000), por exemplo, associe a cada ciclo do planeamento um termo específico – sem todavia os descrever –, a literatura técnica sobre desenvolvimento urbano é pouco exacta quando faz alusão às intervenções sobre áreas urbanas existentes, aplicando indiscriminadamente e com bastante lassitude termos como reabilitação urbana, recuperação urbana, revitalização urbana, regeneração urbana. Não obstante a terminologia utilizada em planeamento gerar sempre algumas discussões, a frequência com que esses termos são usados permitem, de alguma forma, precisar sobre o seu significado.

No âmbito deste trabalho, entende-se por:

- Revitalização urbana: tem por objectivo os bairros antigos e no domínio da protecção do ambiente. Valoriza não apenas a dimensão arquitectónica mas também a socioeconómica e humana, constituindo uma “operação activa integrada”.
- Renovação urbana: traduz-se numa demolição total ou parcial para construir de novo, na terminologia anglo-saxónica é frequentemente utilizado o termo “*redevelopment*” (“redesenvolvimento” em tradução directa) para este tipo de intervenção.
- Reconversão urbana: intervenção em espaços urbanos cuja ocupação e usos actuais, pela sua degradação e inadequação as áreas urbanas envolventes consiste na alteração de usos e características morfológicas do edificado, com objectivos de **requalificação**.
- Reabilitação urbana: intervenção no parque habitacional degradado ou outros espaços edificados, cujo objectivo é desenvolver as potencialidades estruturais existentes tornando-as funcionais parcial ou globalmente.
- Requalificação ou recuperação urbana: pressupõe a retoma da qualidade, nas várias dimensões da qualidade do espaço urbano, implicando actuações concertadas entre as várias entidades públicas e privadas de forma a intervir nos sectores imobiliário, funcional, económico e social de uma área bastante vasta.

São também, frequentemente, utilizados outros termos, sobretudo na literatura Anglo-Saxónica, tais como:

- Reciclagem: é um conceito ecológico genérico de reaproveitamento de um edificado e de uma intervenção no sentido de lhe voltar a dar utilidade, independentemente da alteração operada.
- Rejuvenescimento: geralmente aplicado no sentido de fomentar uma nova imagem, introduzindo novos pontos de referência e dando uma nova frescura a uma área da cidade.

... enquanto política

Regeneração urbana é um conceito usado em planeamento para descrever intervenções na cidade que têm como objectivo reverter o declínio e deterioração urbanos ou a transformação urbana. A origem deste termo está nas políticas urbanas britânicas, que definem regeneração urbana como um *“holistic process of reversing economic, social and physical decay in areas where it has reached a stage when market forces alone will not suffice”* (ODPM, 2003, p. 156)

A Regeneração Urbana afigura-se, portanto, como um referencial de política urbana que pretende dar solução aos cada vez mais complexos problemas e conflitos, resultados dos processos de reestruturação espacial e de desenvolvimento urbano. (COUCH; FRASER; PERCY, 2003) Pode ser definida como uma visão integrada e indulgente e um conjunto de acções que visam a resolução de problemas urbanos através da melhoria das condições económicas, físicas, sociais e ambientais de uma área sujeita a mudanças. (ROBERTS, 2000) E por isso, exige uma perspectiva integrada dos problemas, potencialidades, estratégias e projectos nas esferas social, económica ambiental e cultural.

Ao pretender o “redesenvolvimento” da economia, a inclusão social e restauração da função social, a restauração da qualidade ambiental e o equilíbrio ecológico, numa visão de conjunto e qualitativa, adopta uma abordagem que não se limita ao simples acto de atribuir novos usos a edifícios vazios ou áreas degradadas. O principal objectivo da regeneração urbana é criar políticas urbanas sustentáveis, portanto estratégicas e duradouras, apoiadas nas potencialidades e resolução dos problemas económicos, sociais e ambientais. Desta forma, regeneração urbana corresponde a um processo mais complexo e ambicioso que os desenvolvidos em contextos anteriores, tais como renovação, desenvolvimento ou revitalização urbanas. (ver Anexo C) Actualmente, mais do que um projecto ou programa com limitação temporal, a estratégia de regeneração urbana é definida como um processo.

O estudo das várias oportunidades e problemas urbanos ao longo da história permitiu a Roberts (2000) concluir que existem cinco grandes temas que persistiram ao longo dos tempos e continuamente afectaram e condicionaram as políticas urbanas. A estes, o actual contexto acrescenta o tema do desenvolvimento sustentável. Os seis temas são os seguintes:

1. As relações entre as condições físicas e a resposta social;
2. A contínua necessidade de intervir no tecido urbano (sobretudo, em habitações);
3. A importância de sucesso económico enquanto base para a prosperidade urbana e qualidade de vida da sociedade;
4. A necessidade de rentabilizar o uso do solo e conter a expansão urbana;
5. O reconhecimento que as políticas urbanas espelham as convenções sociais e as vontades políticas;
6. O novo tema do desenvolvimento sustentável.

O reconhecimento destes seis temas combinado com os discursos iniciados na década de 1990 (que apontavam a necessidade de envolver mais actores e de encontrar soluções que fossem consensuais aos vários intervenientes) reforçam a ideia que as actuais intervenções na cidade exigem políticas urbanas mais complexas e abrangentes. A necessidade e importância de uma agenda que inclua as estratégias gerais tornou-se a principal característica da regeneração urbana.

De acordo com Roberts (2000, p. 18), que identifica os principais princípios desta política, a regeneração urbana deve:

- Basear-se numa análise detalhada das condições da área urbana;
- Ser direccionada para uma adaptação (ou transformação) simultânea do tecido urbano, da estrutura social, da base económica e das condições ambientais da área urbana;
- Tentar conseguir esta tarefa através de uma estratégia integrada e abrangente com uma visão claramente articulada que lida com a resolução dos problemas de uma forma equilibrada, ordenada e positiva;
- Assegurar que a estratégia e os programas que dela resultam são desenvolvidos de acordo com os termos do desenvolvimento sustentável;
- Estabelecer objectivos operacionais claros, que devem, sempre que possível, ser quantificados;
- Aproveitar, da melhor forma possível, os recursos naturais, económicos, humanos e outros;
- Obter consenso, através da participação e cooperação (que devem ser promovidas ao máximo);
- Medir o progresso da estratégia relativamente aos objectivos conseguidos e monitorizar as mudanças e as influências das forças internas e externas que actuam nas áreas urbanas.

Todavia, a importância dada a estes princípios pode variar. A singularidade do local não permite que haja uma orientação única, explícita e claramente definida para a regeneração urbana. Cada local é diferente, influenciado por uma variedade de forças e deve ser observado no contexto mais alargado no qual se insere. Logo, qualquer modelo de regeneração urbana terá de ser adaptado ao contexto no qual irá actuar (e que pretende transformar). Roberts (2000) agrupa ainda os diversos campos de acção nas seguintes

Estratégia de Regeneração Urbana de Roterdão (Kop van Zuid)

Fonte: rotterdamkopvanzuid.nl



1.36 – Estratégia da área integrada numa de maior dimensão (para a cidade)



1.37 – o ícone: ponte Erasmus, de Ben Van Berkel



1.38 – World Port Center



1.39 – Estação Ferroviária



1.40 – Projecto chave: melhor rede ferroviária



1.41 – Projecto chave: Relocalização do Teatro Luxor



1.42 – Hotel New York: antigo edifício abandonado.

cinco categorias: “estratégias de vizinhança”, “desenvolvimento económico”, “formação e educação”, “melhoramentos urbanos” e “acções ambientais”.

Desta forma, torna-se claro que a regeneração pode ser considerada como uma actividade intervencionista, um meio para mobilizar um esforço colectivo e um meio para estabelecer políticas e acções pensadas para melhorar as condições urbanas e desenvolver as estruturas institucionais. (ROBERTS, 2000). Por conseguinte, a agenda do processo da regeneração urbana deve:

- Identificar claramente quais os resultados esperados com a regeneração
- Estabelecer uma estrutura para os planos e projectos a desenvolver
- Estabelecer e manter as relações entre os actores políticos envolvidos
- Identificar os papéis e responsabilidades dos actores envolvidos
- Gerar a percepção de quais os objectivos comuns e instigar a cooperação

Refere-se ainda que a Comissão Europeia reconheceu, em 1994, que o planeamento urbano mudou de um processo que privilegia as formas físicas e regula o uso do solo para um que privilegia as preocupações económicas, sociais, ambientais e políticas. No novo contexto, as intervenções na cidade existente assumem uma importância acrescida, dando origem em alguns países europeus, à criação de programas que tentam integrar e centrar as políticas sectoriais em áreas circunscritas das cidades, particularmente nas mais degradadas.

O actual desafio parece ser a integração dos vários assuntos - económicos, sociais, ambientais e políticos - num plano urbano mais abrangente e complexo.

Estratégia de Regeneração Urbana de Bilbao

Fonte: Bilbao2000



1.43 – Zona de intervenção (1992)



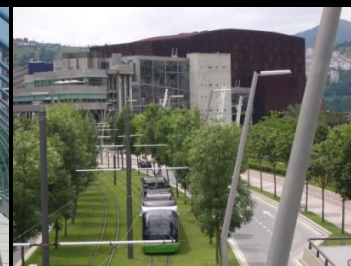
1.44 - Zona de intervenção (2009)



1.45 – Projectos chave: Museu Guggenheim de Bilbao -



1.46 – Projectos chave: Rede de Metro



1.47 – Projectos chave: Palácio Euskalduna

ESTRATÉGIAS DE REGENERAÇÃO URBANA

As estratégias de regeneração traduzem-se num conjunto de acções em distintos campos de intervenção, que pretendendo ir além de um simples programa de renovação física, englobam as preocupações sociais, económicas e ambientais, de forma integrada e multisectorizada. (COUCH; FRASER; PERCY, 2003) A forma física continua a ser relevante nas políticas, mas assume-se sobretudo como um suporte ao desenvolvimento da economia local, da organização da estrutura social e das infra-estruturas. A regeneração une a gestão e o planeamento da cidade existente.

As estratégias para a competitividade

A crescente relevância da noção de competitividade está relacionada com a rápida circulação de capitais, produtos e serviços, e a existência de mercados nacionais cada vez mais abertos, por efeito da globalização. As economias tornaram-se mais interligadas como resultado das maiores exportações e importações, assim como do aumento do investimento directo estrangeiro. Estes mercados financeiros mais integrados, associados a acordos internacionais intergovernamentais, causam uma maior dificuldade da implementação de políticas macro-económicas tradicionais. (TUROK, 2004) Como consequência, os governos juntamente com as elites económicas, em cada escala admissível de governância, adoptam medidas para consertar as suas políticas económicas e sociais às exigências desta nova (des)ordem competitiva mundial e às forças de uma economia mundial neo-liberal. (MOULAERT, RODRIGUEZ, & SWYNGEDOUW, 2003)

A competição mais rigorosa com os mercados de produtos, a crescente mobilidade de capital e o aumento do desemprego reforçam a consciencialização de ameaças externas, por parte das cidades. Por isso, a preocupação destas passa pela elaboração de uma estratégia do tipo empresarial para que possam competir na captação de recursos, empregos e capital. Neste contexto, as cidades (re)emergem como lugares e actores estratégicos da globalização, como nós chave da nova economia global.

As cidades têm de ser capazes de captar oportunidades económicas resultantes da globalização e de responder às necessidades das populações, assegurando a coesão e o bem-estar social, facilitando a criação de emprego, e garantindo a qualidade de vida e a sustentabilidade ambiental. Para isso, para os territórios serem competitivos e assim conseguirem cativar empresas e capital, estas cidades terão de apostar na combinação dos factores tradicionais (mão-de-obra e recursos naturais) com os factores surgidos com a globalização (conhecimento e inovação). Isto é, têm de oferecer vantagens únicas e competitivas. Neste sentido, as cidades necessitam de se promover e vender com o intuito de atrair investimento, num processo que KEARNS e PADDISON (2000) descrevem como a passagem na governância urbana do modelo de “*welfare-state*” para um modelo de desenvolvimento global.

Condenadas a uma crescente concorrência interurbana, assumindo os governos à escala nacional como incapazes de sustentar o seu desenvolvimento económico, as cidades adoptam novas estratégias. Estratégias competitivas que lhes permitam competir com êxito na atracção de investimentos, empresas e actividades económicas inovadoras, turismo urbano, profissionais qualificados e pessoas com talento. E que passam pela criação de uma nova visão de um território mais competitivo, global e atraente. Nesta procura de crescimento económico, a regeneração urbana torna-se num objectivo mediado, uma

necessária pré-condição para a revitalização económica. (MOULAERT, RODRIGUEZ, & SWYNGEDOUW, 2003)

A necessidade das cidades serem competitivas e atraentes, articulada com a promessa de um futuro melhor para todos, justifica e legitima as estratégias de regeneração baseadas em grandes gastos de dinheiro - público e privado - para a concretização de novas infra-estruturas e equipamentos colectivos e grandes projectos urbanísticos e emblemáticos. A importância destes projectos relativamente às estratégias de conjunto sob a forma de planos é explicada pela vontade de garantir a necessária flexibilidade na negociação entre os vários actores. Com o objectivo de identificar oportunidades de mercado e favorecer os interesses dos investidores privados para deles tirar vantagens, as políticas urbanas adoptam formas mais directas de apoio ao capital privado, incluindo o uso de subsídios directos, parcerias público-privadas e a anulação de procedimentos burocráticos, com o propósito de tornar os investimentos mais atractivos e garantir o envolvimento do sector privado na regeneração urbana.

No território, as intervenções urbanas traduzem-se, muitas vezes, em operações fragmentadas, agregadas a grandes eventos e a campanhas de promoção e marketing urbano. As cidades aproveitam para revalorizar vastas áreas obsoletas, deterioradas ou abandonadas, como antigas zonas industriais, instalações portuárias (originando as intervenções 'waterfront') e ferroviárias. (COUCH, 2003) Áreas centrais, com localizações privilegiadas mas com uma imagem desacreditada e a exigir intervenções de avultados custos, que o Estado não pode suportar sozinho. São assim criadas novas imagens urbanas, num território considerado mais seguro e qualificado. Quando a estratégia é bem conseguida, o resultado é o de uma cidade com uma imagem sólida, uma imagem que pode ser gerida do mesmo modo que se gere a imagem de um produto ou um serviço. E neste sentido é possível referir que se está a aplicar à cidade os instrumentos do marketing. (RODRIGUEZ, 2005) A cidade torna-se num produto.

Desta forma, a regeneração é agora, mais do que nunca, acerca do reposicionamento dos territórios numa economia competitiva e global, atribuindo a cada local uma identidade singular e uma razão particular para ser noticiada, visitada e palco de investimento.



1. 48 – Vista aérea do Centro de Negócios - Pequim, China



1. 49 – Vista do Centro de Negócios - Pequim, China



1. 50 – Vista de rua do Edifício CCTV



1. 51 – Edifício CCTV (China TV)

Promover o desenvolvimento económico de Pequim implica a criação de uma estratégia coordenada de cidades e regiões e aposta na criação de centralidades (comerciais, culturais e de serviços à escala metropolitana). Reduzem-se as áreas destinadas a uso industrial tradicional e aumentam-se as destinadas às altas tecnologias. Fontes: "Globalización y grandes Proyectos urbanos"

As estratégias e a coesão social

Com o desenvolvimento de uma nova economia, baseada cada vez mais na inovação e na criatividade, as pessoas responsáveis pelo desenvolvimento destes sectores convertem-se num importante recurso para o crescimento económico e a prosperidade do território. Por isso, as cidades procuram cativar esta classe – cada vez mais valorizada e extremamente móvel – e competem ferozmente entre si. Melhorar o poder atractivo da cidade e criar espaços qualificados e excepcionais, onde esta força de trabalho criativa, com talento, queira viver e trabalhar, tornou-se numa das principais tarefas dos líderes urbanos da actualidade. Assim, as cidades mais prósperas e dinâmicas são aquelas que oferecem um cenário atractivo capaz de cativar e concentrar a classe inovadora e criativa. Um cenário atraente, não só na dimensão física da cidade – renovada, com espaços residenciais “de qualidade”, paisagem urbana apelativa -, como na vertente social - cidade segura, com actividades culturais, comunidades tolerantes e acolhedoras.

A classe inovadora e criativa, no entanto, inclui grupos muito diversificados (cientistas, engenheiros, gestores, artistas) com preferências muito distintas (desde distritos multiculturais até áreas residenciais de luxo ou de negócios). (RODRIGUEZ, 2005) Não existe, por isso, uma fórmula ímpar para a criação dos espaços qualificados exigidos. E as operações tanto podem conhecer o sucesso como o fracasso. Em qualquer dos casos, segundo vários autores (LANG, 2005; ROJAS, 2004), é frequente acarretarem externalidades negativas e custos sociais que não foram tidos em consideração pelos decisores políticos. De facto, a vasta literatura sobre intervenções de regeneração urbana frequentemente foca os potenciais benefícios (económicos e sociais) de tais processos (ver CARMONA, 2005), e em muitos casos são referidas, as consequências negativas, tais como o aumento das desigualdades sócio-espaciais, a gentrificação, as exclusões sociais, a desigual distribuição de custos e benefícios.

Tratam-se, afinal, de intervenções estratégicas dirigidas, principalmente, à criação de um ambiente urbano atractivo que satisfaça as necessidades e preferências das pessoas que (ainda) não residem no espaço (empresários, técnicos especialistas, turistas). Neste contexto, a melhoria das condições de vida das pessoas que o habitam é uma mais-valia. É um factor importante, habitualmente publicitado – em nome do mix social, da igualdade de direitos, referem-se as vantagens da população socialmente excluída em ter acesso às infra-estruturas e aos diversos equipamentos –; mas prova não ser o principal objectivo. Aliás, estas estratégias – centradas na intervenção física do território, na melhoria da imagem externa, nas infra-estruturas culturais e na atracção de novos residentes e actividades – não solucionam



1. 53 – Antiga área industrial - Amesterdão, Países Baixos
Fonte: “Cities of Europe”



1. 52 Mercado para classes mais abastadas - Paris, França
Fonte: “Cities of Europe”

os problemas (por exemplo, droga, prostituição, fracasso escolar) que conduziram à exclusão social (RODRIGUEZ, 2005), não obstante serem acompanhadas de uma (muitas vezes, ilusória) participação pública.

Por outro lado, as estratégias alicerçadas na convicção de que a presença de novos residentes (mais jovens, mais educados, mais acomodados) contribuirá para a redução da concentração espacial da pobreza, para a coesão social, através do renascimento de um espaço mais dinâmico, equilibrado e atractivo, não só costumam ser infrutíferas, como podem conduzir a conflitos sociais. (SIMON, 2005) Fenómenos que certamente serão agravados com o uso corrente de vocábulos - tais como, "rejuvenescimento", "normalização", "regeneração sociológica" - para descrever a operação urbana, considerados contraproducentes, pois considerar como "salvadores" os futuros residentes, torna, implicitamente, responsáveis pela degradação do espaço os actuais utilizadores. (RODRIGUEZ, 2005)

Geralmente, os conflitos sociais são amiúde mencionados em discursos que procuram assim legitimar os processos que se seguem de exclusão sócio-espacial dos sectores menos favorecidos, levando autores (ATKINSON e SLATER citados por RODRIGUEZ, 2005) a questionarem-se até que ponto este tipo de estratégias não se limita a por em marcha processos de gentrificação, impulsionados pelas entidades governativas, que obrigam à deslocação para zonas menos interessantes e vantajosas de grupos menos favorecidos. Processos que determinam a regeneração da área, transferindo e afastando os problemas, sem os resolver. Neste cenário, a gentrificação é uma estratégia de regeneração, validada e justificada pela necessidade de criar espaços apelativos, que reforcem a imagem, o poder atractivo e a competitividade do território.

Acrece que, com o tempo, as vantagens competitivas iniciais (diversidade, autenticidade, entre outras) do território revalorizado morrem, e os primeiros utilizadores acabam por desocupar o espaço. (LEY, 2003). Os espaços, renovados e seguros, são entretanto ocupados por grupos menos inovadores e criativos. O desejo inicial que determinou a transformação urbana acaba por materializar-se num espaço que reproduz as vantagens de um outro qualquer. Na ambição de se distinguirem, as cidades acabam por ficar parecidas. (HARVEY, 1989)



1. 55 - Um ambiente cuidado e com preocupações ambientais num antigo brownfield de 10.000 habitantes (Estocolmo)

Fonte: www.thepochothimes.com



1. 54 – Gentrificação: Deslocalização de residentes insolventes dos centros das cidades e subsequente repovoamento por parte das classes médias - Madrid, Espanha

Fonte: urbancidades.files.wordpress.com

EXEMPLOS DE REGENERAÇÃO URBANA: CASOS INTERNACIONAIS

Por a regeneração urbana estar fortemente dependente das características da área de intervenção, não existe uma estratégia única nem um modelo único que possa ser adoptado indiscriminadamente. Neste caso, a investigação e análise comparativa de casos de estudos, reflectida na literatura de referência, é um importante instrumento para a discussão das diferentes estratégias. Sem pretender formular uma “Teoria da Regeneração” ou definir estratégias e modelos que possam ser transferidos e aplicados a vários contextos (COUCH; FRASER; PERCY, 2003), estes documentos avaliam os principais elementos das políticas de regeneração: os domínios de intervenção, os impactos, os resultados, os formatos de programas específicos e os mecanismos operacionais. Em qualquer caso, reconhece-se o desenvolvimento de políticas de regeneração como um processo dinâmico e de particular relação com o contexto de intervenção.

London Docklands

As *London Docklands* ocupam actualmente uma área de aproximadamente 13 quilómetros de extensão, ao longo do rio Tamisa, na parte oriental da capital inglesa, confinada entre a Ponte de Londres (*London Bridge*) e as Docas Reais (*Royal Docks*), cobrindo uma área total de 2100 ha. São o resultado de um processo de regeneração urbana iniciado na década de 1970 e intensificado na de 1980.

A partir dos anos 70, a crise que o em tempos maior porto mundial vinha a sentir desde o final do século XIX, com momentos mais ou menos prósperos, tornou-se irreversívelⁱⁱ. O crescente desemprego e a diminuição populacional tornaram-se preocupantes. E a imagem correspondente ao típico cenário de uma zona industrial desqualificada.

Nos finais dos anos 70, mais de 2000ha de terrenos portuários encontravam-se abandonados ou desaproveitados, e envolvidos por bairros igualmente degradados, económica e socialmente. As infra-estruturas, não sendo excepção neste panorama de deterioração, eram deficitárias e em particular a rede viária evidenciava pouca capacidade de escoamento e distribuição. A área não era alvo de nem de investimentos públicos nem de investimentos privados, apesar do seu extraordinário potencial. Perante a necessidade de alterar o panorama sombrio que a zona apresentava, tendo conhecimento do sucesso das operações urbanas americanas, foram criadas as condições propícias ao início do processo de regeneração.

Em 1974 iniciaram-se os estudos, a cargo do recém-constituído *Docklands Joint Committee* (DJC), que resultaram no plano estratégico das *Docklands*, denominado de *Docklands Local Plan* e, após aprovação superior, publicado em 1976. Este plano, centrado no aumento do número de empregos na indústria, apostava no desenvolvimento de novas actividades económicas e na construção de novas habitações (sobretudo para arrendamento a custos reduzidos). Três anos depois, o poder político central dominado pelo partido Conservador de cariz fortemente liberal (*Thatcherismo*), considerou que os objectivos do plano não estavam a ser atingidos, não obstante alguns dos programas ainda estarem no início.



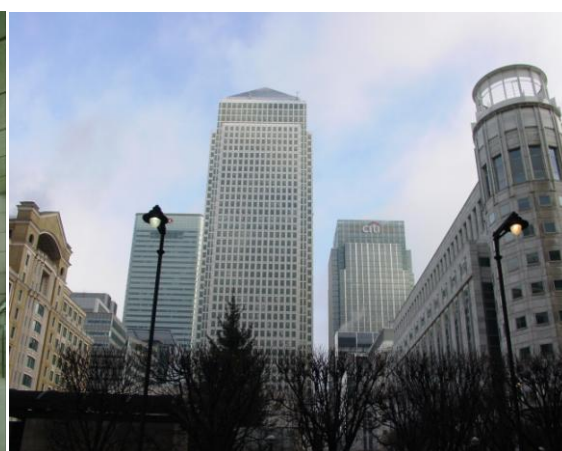
1. 56 – Canary Wharf – Londres, Inglaterra
Fonte: Autor



1. 57 – Canary Wharf – Londres, Inglaterra
Fonte: Autor



1. 58 – Vista Interior da Estação de Metro de Canary Wharf – Londres, Inglaterra
Fonte: Site da RIBA



1. 59 – Canary Wharf – Londres, Inglaterra
Fonte: Autor



1. 60 – Vista aérea Docklands – Londres, Inglaterra
Fonte: Google.com



1. 61 Canary Wharf, Estação de Metro (Sir Norman Foster) – Londres, Inglaterra
Fonte: Google.com

Surgiu então, em 1981, a *London Docklands Development Corporation* (LDDC), uma *Urban Development Corporation*ⁱⁱⁱ, com o objectivo de promover a regeneração física, económica e social da sua área. Assumindo um papel de intermediário e não de investidor, a LDDC funcionou como agente propulsor do investimento privado, usando fundos públicos oriundos do orçamento geral do Estado e da venda de imóveis, para adquirir solos, limpar e preparar os mesmos, construir e melhorar as infra-estruturas e promover a comercialização dos espaços já infra-estruturados, junto de investidores. A estratégia de promoção, apoiada num marketing urbano aguerrido, pretendia não só captar investimentos internacionais como convencer aqueles que se opunham ao processo de regeneração.

O novo cenário deveria aliar as potencialidades paisagísticas do local à oportunidade de construir novas áreas destinadas ao terciário, encontrando assim uma solução para a crescente procura que a *city* não queria absorver e sem descaracterizar a sua imagem.

Durante o processo, a LDDC tinha totais poderes para controlar os usos e transformações do solo e para criar uma *Enterprise Zone* (na *Isle of Dogs*). Contudo, a corporação não tinha competências para elaborar planos. Este facto é justificado pelo desejo de assegurar a flexibilidade na negociação com potenciais interessados e pela descrença do então Governo nas figuras de planeamento, considerando-as demasiado rígidas e demoradas e susceptíveis de inibir o desenvolvimento, em vez de o encorajar. Assim, a LDDC, optou pela aplicação de uma gestão/avaliação em continuidade das propostas e ideias de ocupação dos espaços, sem especiais voluntarismos do planeador, uma vez criadas as condições estruturantes.

A ausência de plano e a preocupação da LDDC em captar investimentos privados, nem sempre coincidentes com os interesses públicos, conduziram a fortes críticas ao processo, nomeadamente à falta de comunicação e participação das comunidades locais (entretanto, obrigadas a abandonar a área).

Dois anos após a criação da LDDC, a maioria dos imóveis das *Docklands* já estavam na sua posse. A rapidez do processo é explicada pelo enquadramento legal das UDC que podendo sobrepor-se às objecções das autoridades legais e detendo o controlo sobre todas as intervenções no território, gozavam igualmente da intervenção directa do Poder Central sobre os investimentos públicos e da disponibilidade quase ilimitada de verbas.

O investimento público foi predominantemente aplicado na criação e melhoria das numerosas infra-estruturas de mobilidade de acesso à zona das *Docklands*, destacando a introdução do *Docklands Light Railway*, entre a estação de *Bank* e a *Isle of Dogs*. Este sistema de transporte, apesar de essencial, e de dar credibilidade à operação urbana, e consequentemente aumentar a confiança dos investidores, nunca chegou a ter um grande sucesso^{iv} na resolução dos problemas das acessibilidades deste sector.

A melhoria das condições ambientais foi também uma grande preocupação dos responsáveis da L.D.D.C., merecendo especial ênfase não só o tratamento das águas subterrâneas e dos solos impregnados de produtos químicos das anteriores actividades industriais, mas também a despoluição do Tamisa concretizada, essencialmente, através da construção de eclusas e de estações de tratamento de água ao longo do curso do rio.

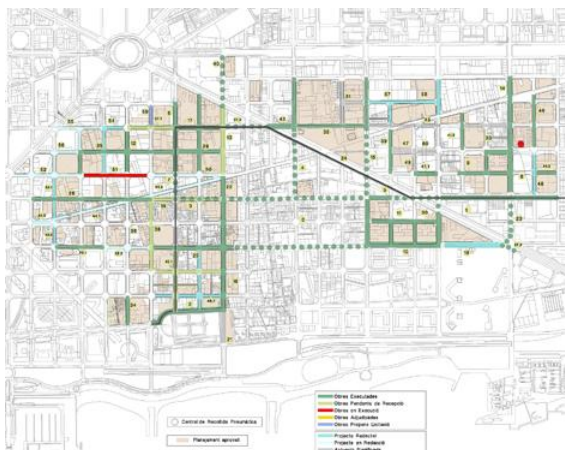
22@barcelona

O “22@barcelona” é um projecto que pretende a regeneração da área do Poble Nou, no sector oriental da cidade de Barcelona, e que integra o triângulo actual de transformação de Barcelona definido pela área de da Praça das Glórias, o Fòrum e Sant Andreu-Sagrera. Apresentado publicamente em 1998, foi aprovado definitivamente, após largo debate sobre o destino daquele espaço, em 27 de Julho de 2000, constituindo uma modificação do Plan General Metropolità (PGM) de 1976. Este tinha classificado o distrito (conhecido como a “Manchester Catalã”) como solo industrial, com a designação de chave 22a, apesar de preexistirem conjuntos de edifícios de habitação entretanto considerados em desconformidade com o plano (mas que se mantiveram).

A preferência por localizações mais periféricas por parte das indústrias e a cada vez maior presença dos serviços na cidade central conduziu ao desejo de se criar uma zona capaz de acolher e concentrar estrategicamente as novas actividades intensas no conhecimento, próprias das regiões avançadas. Após um estudo das características dos novos meios de produção, das suas carências infra-estruturais e das condições urbanas, optou-se pelo distrito de Poblenou. Para isso contribuiu o desejo de manter uma base produtiva dentro dos perímetros da cidade catalã e a existência do espaço obsoleto com um enorme potencial de transformação; assim como a sua posição central, a tradição de solo industrial, o tecido permeável (e pertencente ao Eixample) e a sua proximidade a áreas junto ao mar e alvo de renovações urbanas. Estas intenções foram possíveis devido ao desmantelamento da linha férrea da marginal aquando o evento Barcelona Olímpica. Por sua vez, foi este projecto que diagnosticou e avaliou o potencial e o estado de degradação do bairro Poblenou e tornou possíveis intervenções posteriores por garantir, naquela área, uma infra-estruturação adequada que se irá constituir num dos pontos-chave do projecto 22@.

Devido à força da quadrícula (com módulo de 110x110m) e à necessária continuidade das ruas, o plano não altera a estrutura do sector, mantendo a morfologia original, nunca contrariada pelo uso industrial. As novidades surgem ao nível da infra-estruturação^v, até então inadequada à instalação das novas e exigentes actividades industriais e tecnológicas, e na proposta de formação de um distrito misto. Através de uma regulação é permitida a convivência de usos como as indústrias limpas, os serviços, o comércio, as habitações (respeitando certas condições), os equipamentos e os equipamentos @. Estes últimos correspondem a empresas tecnologicamente avançadas, universidades, e centros de formação e de investigação científica, para além de diversos agentes de promoção e de comunicação, que têm como propósito a investigação e a difusão do conhecimento obtido pela colaboração universidade-empresas. São, portanto, os que mais privilegiam o sector das tecnologias da informação e das comunicações. A convivência destas instituições inovadoras com os equipamentos e serviços complementares a estas e à habitação (instalações recreativas e desportivas, hotéis e pequeno comércio, instalações de apoio social, saúde e religioso) configura um tecido urbano rico, numa composição diversa para obter o equilíbrio por complementaridade, o que permitirá ampliar as condições de qualidade urbana e, em simultâneo, de competitividade económica. Ou seja, pretende-se um tecido de características centrais, como o é a nível geográfico, mas que potencie em muito as interacções entre o tecido residencial e o tecido produtivo, de modo a assegurar a própria sustentabilidade. Para isso foram definidas várias fases, previstas segundo um encadeamento até 20 anos.

Além de regular com detalhe os usos admitidos e as actividades a desenvolver nos âmbitos da transformação, o plano estabelece os valores de solo a ceder gratuitamente para equipamentos e



1.62 – “Plan Especial de Infraestructuras del Poblenou” (Dezembro 2009)
Fonte: 22barcelona.com



1.63 – Vista aérea da zona de intervenção
Fonte: 22barcelona.com



1.65 – Vista área de 22@
Um modelo de cidade mais equilibrada, densa, compacta
Fonte: 22barcelona.com



1.64 – Pormenor da zona de intervenção
Fonte: 22barcelona.com



1.66 – Estado da intervenção (Fevereiro 2005)
Fonte: 22barcelona.com

espaços públicos (sendo obrigatório ceder por cada 100m² de habitação construídos, 31m² para equipamentos e espaços livres, constituindo um aumento de 13m² em relação aos definidos pelas Normativas Urbanas da Região Metropolitana) e os índices de edificabilidade que podem ser superiores ao estipulado para compensar o aumento dos custos^{vi} de urbanização derivados do *Plan Especial de Infraestructuras* (e que podem atingir os 3,0m²/m²). Os parâmetros urbanísticos de regulação, de alturas e alinhamentos relativamente à rua, dos edifícios de habitação seguem os mesmos de *Eixample* de Cerdà (sendo nas ruas principais, rés-do-chão mais 5 pisos, e nas ruas pedonais, rés-do-chão mais 2 pisos), realçando a importância da articulação da malha existente com a envolvente próxima, que não irá ser objecto de transformação. Desta forma, fixa, igualmente, padrões elevados de qualificação urbanística para as ruas e para os diferentes espaços públicos.

Das várias medidas para a melhoria da mobilidade e qualidade de vida, destaca-se o forte sistema de circulação local com uma extensa rede de ciclo-vias (com 29 quilómetros) com lugares de estacionamento para bicicletas, motos, carros e zonas de carga e descarga, de apoio aos inúmeros armazéns e zonas de produção. As melhorias nos sistemas de transportes públicos (circulação principal com vias “BUS”) passam pela aposta no metro, com a construção de mais paragens da linha amarela e articulação desta com outras linhas para facilitar os transbordos de passageiros, e a introdução do eléctrico. É ainda definida uma nova hierarquia de vias primárias e de vias secundárias, permitindo, assim, uma boa fluidez de tráfego automóvel, mantendo, em simultâneo, importantes áreas exclusivamente destinadas à circulação local, e produzindo uma significativa diminuição da contaminação acústica e ambiental.

O distrito, com uma área de 198,26ha, abrange 115 quarteirões da malha do *Eixample*, divididos por áreas estratégicas que podem funcionar como motores urbanos. No total, a renovação permitirá criar até 3.200.000 m² de espaços produtivos; aumentar até cerca de 150.000 os postos de trabalho na zona; construir entre 3.500 e 4.000 novas habitações de protecção oficial e obter 220.000 m² de solo para equipamentos e áreas verdes. As diferentes escalas de actuação são a resposta para as carências do bairro, e não só se aposta na diversidade de intervenções mas também na classificação tridimensional.

Para realizar esta modificação do PGM, foi criada a sociedade 22@bcn. S.A., de capital inteiramente municipal, que reúne os instrumentos e as competências adequadas para gerir o processo de transformação do Distrito. Esta entidade tem a responsabilidade de dar forma aos conteúdos estratégicos desenvolvidos no município, para o território em questão, através dos respectivos planos e programação de acções, e de gerir, localmente, todo o processo de desenvolvimento face aos objectivos traçados e aos diferentes actores no terreno, incluindo actores nacionais e internacionais.

O *plan 22@Barcelona* delimitou, inicialmente, seis áreas, cujo desenvolvimento foi da iniciativa pública e que representam 47% da área total de intervenção (925.482 m²), para actuarem como motores de transformação do bairro e configurarem os novos elementos da estrutura urbana. Esta iniciativa pretendeu possibilitar a implantação de actividades que possam desempenhar um papel estratégico na criação de novas dinâmicas do sector. Não obstante esta opção, o plano prevê que outros espaços, não incluídos nestas seis áreas se possam desenvolver por iniciativa privada ou pública. Para isso, foram definidos planos, sensíveis às necessidades e potencialidades dos vários sectores, e que assumem a forma de planos de “manzana”, planos de parcelas como mais de 2000 m², planos de edifícios industriais consolidados, planos de edifícios com interesse e planos de frente consolidada de habitação. Estes planos aplicaram os instrumentos urbanísticos necessários, como a definição de volumetrias, alturas, densidades e edificabilidade, de forma a garantir uma unidade e coerência de tecido urbano e espaços

públicos, sem esquecer as preexistências que determinaram, e de certo modo, condicionaram os usos e índices definidos para cada unidade de actuação.

O *Plan Especial de Infraestructuras* (PEI) é um documento urbanístico também previsto na MPGM22@ que estabelece a dotação de infra-estruturas do conjunto do sector. Os seus objectivos são precisar os elementos básicos e as características que têm de ser cumpridas pelas redes de infra-estruturas e serviços a implantar na transformação do sector, a definição e programação económico-temporal das actuações prioritárias e a avaliação económica dos encargos com a urbanização. O PEI compreende seis grandes sistemas urbanos: acessibilidade, espaços públicos, energia, telecomunicações, ciclo de água e resíduos.

Esta intervenção persegue um modelo de cidade mais equilibrada, densa e compacta, em que a cidade cresce e se desenvolve, mas sem necessitar de se expandir. Através de um processo de urbanismo flexível para a reconversão de um bairro industrial e sem dizer como fazer nem no que investir, tenta captar com precisão todo potencial produtivo local e dispor destas informações de forma institucional, delimitando deveres e obrigações. Toda iniciativa parte de decisões privadas quer sejam pessoais ou de grupos. Tem ainda como objectivo a afirmação de Barcelona no panorama da concorrência internacional e garantir-lhe meios para esta seja capaz de competir pela produção e investigação dos novos sistemas de comunicação que a tornam global.



1.67 – Cluster de novas tecnologias 2006-2010
Fonte: 22barcelona.com



1.68 – O Media TIC em pormenor (Enric Ruiz Geli)
Fonte: 22barcelona.com



1.69 – Espaços Públicos: Jardí del Museu Can Framis - Poble Nou
Fonte: 22barcelona.com

2

CAPÍTULO

O CONTEXTO PARA A DEFINIÇÃO DE UMA ESTRATÉGIA DE REGENERAÇÃO PARA A ÁREA INDUSTRIAL DE RAMALDE

“A Zona Industrial de Ramalde localiza-se no epicentro da Metrópole e, em particular, no seu eixo estruturante, sendo dotada de uma excepcional acessibilidade relativamente aos grandes equipamentos estruturantes e às áreas de concentração económica da “cidade-região” do Porto. Estas características, aliadas ao facto de possuir uma estrutura equilibrada, permitir-lhe-ão desempenhar um papel crucial ao nível da recomposição das actividades económicas metropolitanas e do reforço do protagonismo do Porto, relativamente à cidade-região que polariza.” (CMP, 2003a, p. 156)



Imagem 2.70 – Imagem da Zona Industrial de Ramalde
Fonte: Câmara Municipal do Porto

O CONTEXTO ECONÓMICO

Desde do final do século passado, que o Porto e a região envolvente têm vindo a demonstrar indícios de perda de competitividade, comparativamente com os contextos nacionais e europeus. Ao longo da década de 1990, e tomando como base os dados do PIB *per capita*, a Região Norte foi a única que não melhorou a posição face à média da União Europeia (UE), posicionando-se mesmo a um nível muito inferior aos das regiões portuguesas melhor colocadas (Regiões Autónomas da Madeira e Açores, Lisboa e Vale do Tejo e Algarve). A uma escala mais reduzida, em termos intra-regionais, o Grande Porto manteve a sua superioridade em relação ao espaço nacional mas não convergiu com as médias quer da UE15 quer da UE25. (MATEUS, 2005) Assim, e embora essa tendência não seja dissociável do fraco comportamento da economia portuguesa como um todo, a perda de competitividade no território do Porto é notória e inegável. (SILVA, 2005)

A perda de competitividade pode então ser explicada por factores como o *“emprego e a economia do Porto e da região envolvente estarem, à partida, mais centrados em sectores expostos à concorrência internacional e, em particular, daqueles em que maior tem sido o impacto da entrada de novos “players” nos mercados globais.”* (SILVA, 2005, p. 9) A estrutura da região, ao nível das áreas de bens transaccionáveis, é marcada por *“clusters”* industriais em sectores ditos tradicionais, nos quais o acesso à tecnologia é global e relativamente fácil, e por isso os mercados são mais competitivos. Ao mesmo tempo, este tipo de *“clusters”*, nos quais predominam as micro e pequenas empresas, sem escala para actuar nos mercados globais, sustentam uma situação de dependência da subcontratação internacional e das decisões externas de deslocalização. Por outro lado, as actividades de investigação e desenvolvimento na região continuam centradas na Investigação e desenvolvimento não dirigida para a valorização comercial e a serem sobretudo desenvolvidas nas universidades que, por não cruzarem informações, vêem muitas vezes os seus esforços duplicados e a resultarem em situações de ineficiência por ausência de escala. *“Em suma, estamos longe de poder falar na existência de um sistema regional de inovação.”* (SILVA, 2005, p. 10; MATEUS, 2005)

Na Área Metropolitana do Porto (AMP) a estrutura económica é mais diversificada, predominando as actividades terciárias associadas à competitividade e à internacionalização. De facto, a capacidade polarizadora do núcleo da AMP está, sobretudo, associada à importância de ser o nó logístico regional (devido à existência do porto, aeroporto e empresas de logística), à aposta no ensino superior, ao reforço das componentes comercial e cultural e ao turismo urbano. Todavia, o terciário do Grande Porto também começa a evidenciar uma evolução pouco favorável, resultante, por um lado, da descentralização regional de actividades terciárias (sobretudo as de natureza social, agora também localizadas nos principais centros urbanos dos territórios circundantes) e, por outro, à deslocalização para a Grande Lisboa de actividades terciárias avançadas de natureza económica. (SILVA, 2005) A este cenário acresce *“um enquadramento administrativo e político nacional que leva a mecanismos de partilha de valor com resultados claramente desfavoráveis para a região^{vii}.”* (SILVA, 2005, p. 10)

O CONTEXTO URBANO

O modelo urbano do Porto

A cidade do Porto é uma cidade relativamente pequena. Contudo, “*não só na forma como é utilizada por aqueles que a habitam, como até por aspectos de natureza morfológica e de correspondente gestão urbanística, a cidade*” é há muito “*entendida para além dos limites administrativos*”. (RIO FERNANDES, 2004a, p. 2)

É na cidade do Porto (embora sem exclusividade) que está localizada a maior parte dos equipamentos e se concentram as actividades estruturantes da região, tais como as actividades terciárias ligadas ao ensino superior, à saúde, à cultura, ao sector financeiro e às actividades logísticas relacionadas com o comércio internacional, o que permite que se afirme que “*se está perante uma cidade região claramente polarizada pelo Porto, não obstante existirem outros núcleos que desempenham um papel fundamental na configuração e funcionamento da referida cidade região.*” (CMP, 2003a) A evolução urbana da cidade do Porto, sobretudo do casco histórico, também reflecte as principais dinâmicas que afectam as grandes e históricas cidades. As perdas de população, a diminuição de emprego e a degradação física do património construído associado à crise do sector comercial e consequentes (e recentes) processos sistemáticos de reabilitação^{viii} são notórios, embora a cidade ainda registe uma razoável expressão do sector terciário.



2.71 – Baixa do Porto
Fonte: www.skyscrapercity.com



2.72 – Baixa do Porto
Fonte: www.skyscrapercity.com



2.73 – Sector Oeste da Cidade-aglomeração
Fonte: www.skyscrapercity.com



2.74 – Envoltente do C.C. Parque Nascente
Fonte: www.skyscrapercity.com

A envolver a cidade do Porto, existe uma primeira coroa em expansão onde se localizam novas centralidades comerciais e oportunidades de emprego, uma significativa e variada oferta residencial e recentes infra-estruturas viárias de apoio que alimentam as dinâmicas de expansão.

Estes territórios - a cidade do Porto e algumas freguesias da sua coroa periurbana – conformam a “cidade-aglomeração” do Porto (FIGUEIREDO, 1997), que corresponde a uma realidade urbana assente num modelo mais complexo que o definido pela simples relação entre um “centro” e uma “periferia”, embora evidencie a tradicional importância do núcleo histórico central no desenvolvimento urbano.

O território com um padrão aparentemente caótico de urbanização revela a interdependência económica e habitacional do Porto, relativamente à sua envolvente. Fenómeno que é explicado por o Porto^{ix} ter crescido para lá dos seus limites tradicionais sem que as suas áreas centrais se tivessem densificado e sem um planeamento capaz de coordenar as acções e a correspondente gestão e disciplina urbanística. O resultado é a actual realidade urbana que assume a realidade historicamente policêntrica, onde há muito se afirmaram as identidades de Vila Nova de Gaia, Matosinhos, Maia, Valongo e Gondomar. (RIO FERNANDES, 2004b) Um território relativamente polarizado que corresponde a um conjunto de situações diversas, cujo processo de urbanização foi determinado por uma dinâmica espontânea de ocupação do solo, mais regulada pelo mercado imobiliário que pela existência de planos. É uma estrutura fragmentária e com dificuldades de assumir uma estrutura monocêntrica.

Contíguo a esta realidade urbana desenvolvem-se fenómenos de conurbação, numa extensa mancha difusa urbano-industrial (AMP, 2008b), com povoamento disperso e dinâmicas construtivas e populacionais bastante expressivas. Estes espaços apresentam um perfil de actividades industriais, onde os serviços, o comércio e a logística estão a aumentar e as fronteiras entre o urbano e o rural se diluem, apesar da pluriactividade e o pluri-rendimento continuarem a existir.

Em parte, também, resultante de um ordenamento do território deficiente, esta estrutura de ocupação territorial dispersa, - em que a residência, a indústria, os serviços e a agricultura em tempo parcial coabitam, dando origem a tecidos urbano-rurais muito complexos (CMP, 2003a) - encerra em si diversas tipologias de externalidades que afectam negativamente a qualidade de vida das populações e provocam pressões sobre o território e o património edificado e natural, além de restringirem a eficácia das políticas públicas de ordenamento do território. (AMP, 2008b)

A uma escala alargada, a realidade urbana é conformada por limites politicamente instituídos, mais ou menos artificiais, e designada por Área Metropolitana do Porto (AMP). Actualmente, a AMP^x agrupa 16 municípios, ocupando uma área de 1.885,10 km², e fixa uma população aproximada de 1.673.000 habitantes (AMP, 2008b), quase metade da população de toda a Região Norte (45%), que na sua grande maioria reside no Porto e nos municípios imediatamente envolventes.

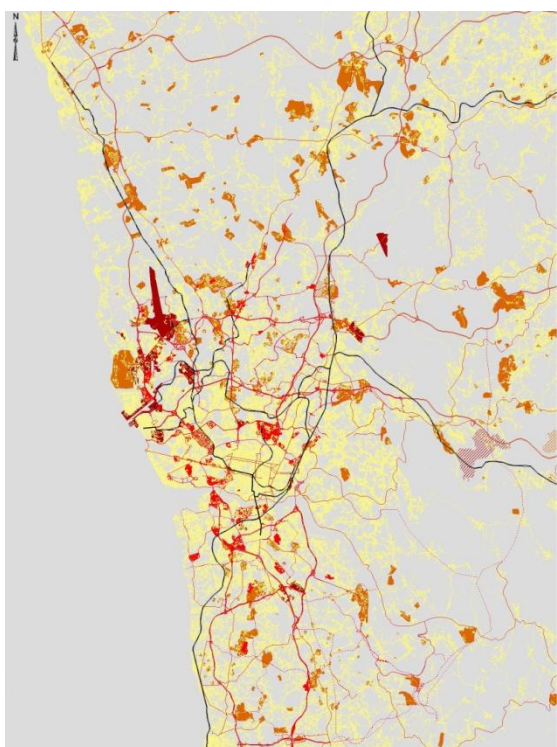
Territorialmente, a AMP corresponde a uma mancha de urbanização descontínua, mais ou menos compacta, onde áreas efectiva ou potencialmente centrais, confrontam-se com áreas eminentemente periféricas e suburbanizadas, em larga medida coincidentes com espaços de urbanização difusa e algumas franjas essencialmente rurais.

A extensa conurbação, cujo principal centro é a “cidade-aglomeração” do Porto, é uma estrutura urbana, com um modelo de ocupação do território denso, dinâmico e difuso, que se estende, no sentido Norte-Sul, até Viana do Castelo e Aveiro e, para Leste, em direcção a Vila Real, enquadrando-se numa fachada

atlântica. Também a esta escala o Porto tem demonstrado dificuldade em manter a sua centralidade, *“partilhando-a com outras centralidades metropolitanas e regionais”* (AMP, 2008b, p. 89) Nos últimos anos, a mancha difusa deste sistema polinucleado expandiu-se e novas polaridades emergiram ou reforçaram a sua importância. Na coroa metropolitana, no “núcleo duro” deste sistema territorial, as mencionadas cidades de Vila Nova de Gaia e Matosinhos reafirmam as suas identidades. No território mais periférico, destacam-se duas cidades de dimensões médias: Braga (indubitavelmente, o segundo centro da cidade-região, gozando de uma imagem urbana bem definida e possuindo equipamentos considerados de elevada hierarquia) e Aveiro (que se afirma pelo seu perfil industrial e pela existência de equipamentos ligados ao Ensino Superior e à Investigação).

Simultaneamente, *“nesta nebulosa urbana parecem organizar-se subsistemas urbanos locais com estruturas múltiplas e geometrias variáveis, que estão em evolução e consolidação político-institucional. Por exemplo, Santo Tirso integra-se na Área metropolitana, mas mantém-se em rede com o subsistema do Vale do Ave; Guimarães e Vila Nova de Famalicão (Vale do Ave) associam-se agora com a cidade de Braga, reforçando o seu hinterland; Paredes-Penafiel mostram-se em termos de emprego fortemente dependentes do Porto, mas em termos institucionais optam por um subsistema local.”* (MARQUES, 2006, p. 84) A região urbana evidencia, assim, a centralidade repartida entre os centros tradicionais e as novas centralidades, com a cidade do Porto a reduzir a sua influência.

Nas palavras de Teresa Sá Marques (2006, p. 85), *“Esta geografia político-institucional está em ebulição, reflectindo a diminuição do peso da cidade do Porto e a necessidade de se construir um modelo mais eficaz de funcionamento e governança. Em termos de liderança e capacidade de cooperação esta área mostra dificuldades institucionais e políticas em gerir uma estrutura difusa e polinucleada e em construir uma estratégia regional aberta e competitiva.”*



2.75 – Vias e “materiais pesados”

Fonte: CEAU-FAUP, (2009), Plano Regional de Ordenamento do Território, PROT.n, doc. trabalho, CEAU-FAUP, 2009



2.76 – Vias e “materiais pesados”

Fonte: CEAU-FAUP, (2009), Plano Regional de Ordenamento do Território, PROT.n, doc. trabalho, CEAU-FAUP, 2009

O sistema de mobilidade

A introdução e evolução dos sistemas de mobilidade (rodoviário, ferroviário, aeroportuário e marítimo-portuário) conduziram a uma progressiva redução das distâncias, ao permitirem que locais anteriormente muito afastados sejam agora rápida e facilmente acessíveis. Esta rapidez das deslocações, que permite percorrer, no mesmo tempo, distâncias cada vez maiores, introduz um novo ritmo de transformações – cada vez mais acelerado – numa sociedade em constante mudança. Alteram-se os padrões de localização de actividades e surgem novos estilos de vida e novas formas de habitar o território urbano.

À cidade tradicional opõe-se uma nova urbanidade complexa cujos limites são diluídos face a uma multiplicação de fragmentos urbanos que se relacionam de modo heterogéneo e descontínuo. Uma realidade urbana complexa assente em redes (de mobilidade, de informações, de relações entre lugares) e em nós.

É a partir deste reconhecimento, e aceitando a Área Industrial de Ramalde (AIR) como uma centralidade na cidade-aglomeração do Porto, um “nó” onde múltiplos fluxos se cruzam, que se inicia a apresentação das infra-estruturas e sistemas de mobilidade que servem a AIR e lhe conferem uma condição especial, enquanto rótula de ligação e de estruturação dos fluxos da metrópole.

O SISTEMA RODOVIÁRIO

Dos eixos rodoviários que cruzam a AIR, para além das ligações internas locais (que serão apresentadas posteriormente), regista-se a presença de vias de ligação intra-metropolitanas, regionais até nacionais que possibilitam ligações rápidas dentro da cidade e entre esta e a envolvente.

O IC1

O IC1 é o eixo vertebrador Norte-Sul, a espinha dorsal da conurbação metropolitana do Porto. Assume-se como a resposta exclusiva às exigências de circulação automóvel, à necessidade de ligar pontos territoriais, através de nós rodoviários enquadrados por critérios de optimização de eficiência. Indiferente à realidade urbana, o IC1 desempenha a função atribuída, possuindo várias designações, atravessando diversos municípios, conformando diversas realidades, somando diferentes imagens. Imagens do território consolidado; imagens do território que foi crescendo em ambos os lados desta infra-estrutura viária, mas em função de outros eixos e outras centralidades.

Junto dos nós, em nome da acessibilidade e da “condição central”, muitas vezes ocupando vazios de dimensões apreciáveis até há pouco desprezados, estão concentrados importantes equipamentos, contribuindo assim para a conformação de centralidades, com diferentes perfis de especialização e formas urbanas. Destacam, além do objecto de estudo deste trabalho, (a norte desta zona), o Aeroporto Francisco Sá Carneiro, a Exponor, Porto de Leixões, Pedro Hispano, Norte Shopping; e ainda (a sul) o Polo III da Universidade do Porto, a futura estação intermodal das Devesas, o Arrábida Shopping.



2.77 – A AIR, O IC1 e a VCI
Fonte: "Porto Visto do Céu"

A Via de Cintura Interna (VCI)

No extremo sul da Área Industrial de Ramalde, no nó de Francos, o IC1 é intersectado por um outro eixo designado por Via de Cintura Interna (Itinerário complementar n.º 23). Uma infra-estrutura viária cujo traçado, actualmente, rasga os tecidos urbanos no interior das cidades do Porto e de Vila Nova de Gaia e descreve uma forma circular. A VCI assume-se assim como um eixo viário sem uma leitura de continuidade axial, que espelha a divisão física do território que um traçado com perfil de auto-estrada naturalmente inflige. Num contexto urbano já não caracterizado pela ruralidade, mas que constitui hoje uma nova realidade concretizada no preenchimento urbano onde há cada vez menos áreas livres para além da cidade consolidada.

Indiferente à envolvente, a VCI desempenha o papel que lhe foi confiado e que passa por receber e distribuir fluxos, internos e externos, com uma eficácia cimentada na velocidade e na dissipação de conflitos que a possam por em causa; funcionando quer como anel viário distributivo, quer como canal de articulação de eixos importantes.

No primeiro caso, a VCI actua como eixo difusor do trânsito que se dirige e provém do centro do Porto relativamente às coroas periferias, tendo como objectivo minimizar o congestionamento das vias de hierarquia inferior. Este papel é, portanto, assumido sobretudo a Norte (na cidade do Porto). No segundo, enquanto canal de articulação de eixos importantes, a VCI garante as ligações entre as várias vias rápidas (que atravessam o Porto e com ela – VCI – se cruzam) beneficiando, claramente, os movimentos intra-metropolitanos. Estas vias rápidas, com o único propósito de serem canais de ligação, são já do tipo radial. No caso das que se situam na margem Norte (A28, N14, A3, IC29)^{xi}, o seu trajecto aproxima-se dos percursos descritos pelas antigas estradas, estreitas e tortuosas, que ligavam o Porto às vilas próximas e cidades como Viana do Castelo, Braga, Guimarães e Penafiel. A sul, assumindo sobretudo a ligação Norte/Sul encontram-se a A29 (secção do IC1) que liga Porto a Estarreja (e que entretanto, na condição de IC1 se prolonga até às auto-estradas do Algarve) e a A1, a maior auto-estrada de Portugal, que assegura a ligação Porto-Lisboa.

Estrada da Circunvalação

No limite norte da AIR, na rotunda Associação Empresarial de Portugal, o IC1, (aqui designado por Avenida da Associação Empresarial de Portugal) é intersectado pela Estrada da Circunvalação (estrada nacional n.º 12). A Estrada da Circunvalação, nascida para facilitar a cobrança de impostos, deve o seu traçado, a um antigo fosso marginado por estradas (interior e exterior) que então constituía a defesa da cidade do Porto. Posteriormente, tornou-se a via de limite administrativo em grande parte do seu percurso. Uma “Estrada-fronteira” que separava o município do Porto dos concelhos envolventes. Também antecedeu a Via de Circulação Interna na facilitação das deslocações circulares.

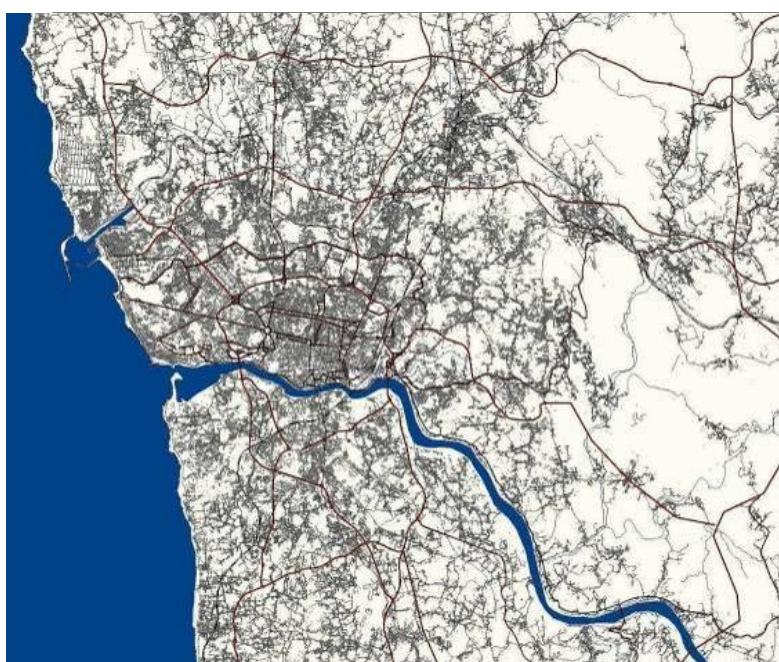
Actualmente, é uma via heterogénea, mas com um percurso contínuo cada vez mais lógico e estruturante, que possibilita o acesso relativamente fácil entre as partes Oriental e Ocidental da cidade do Porto, sem exigir o atravessamento do núcleo central.

Dispostos ao longo da via, ou muito próximos, estão diferentes equipamentos de grande interesse para a região, como é o caso (próximo do nó) do Centro comercial Norteshopping e a AIR, (a ponte) o parque

da Cidade do Porto e (a nascente) o pólo II da Universidade do Porto, o Hospital do S. João, a Estação de Contumil e o centro comercial Parque Nascente.

O IP4 e o IC24

A norte da AIR, atravessando outros concelhos que não o do Porto, encontram-se mais duas vias rodoviárias estruturantes. A cruzar a envolvente mais próxima está o recentemente concluído IP4, que garante a ligação de Matosinhos a Bragança. O outro eixo viário, mais afastado e a circundar o Porto-região, é o IC24, também designado por CREP (Circular Regional Exterior do Porto).



2.78 – Principais vias da Área Metropolitana do Porto

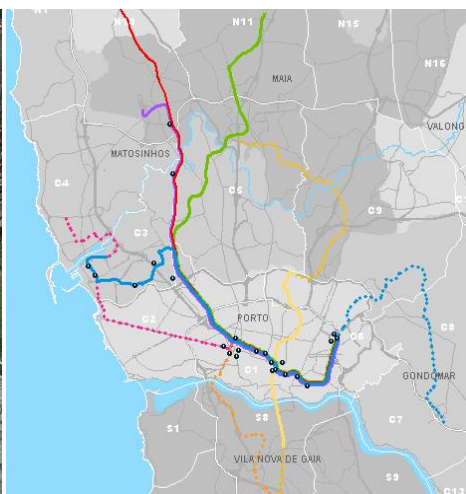
“O sistema de vias arteriais rodoviárias que fazem parte do Plano Rodoviário Nacional (a vermelho), percorre o território urbanizado, “fechando” num anel interior – a Via de Cintura Interna e respectivos nós – onde se amarram todas as ligações à rede nacional.”

Fonte: CEAU-FAUP, (2009), Plano Regional de Ordenamento do Território, PROT.n, doc.



2.79 – Estação do Metro do Jardim do Morro em Vila Nova de Gaia

Fonte: www.metrodoporto.pt



2.80 – Linhas actuais (traço contínuo) e futuras (traço descontinuo) do Metro do Porto

Fonte: www.metrodoporto.pt

O SISTEMA FERROVIÁRIO LIGEIRO

A aposta no metro ligeiro de superfície no Porto, está facilmente enquadrada numa estratégia actual de intervenção em áreas de cidade consolidada. Neste tipo de estratégias, o metro de superfície tem sido um actor privilegiado na concepção de sistemas de mobilidade devido ao seu potencial enquanto elemento de articulação entre a macro e a micro escala urbanas, tornando-se num eixo de estruturação dos territórios que atravessa e definindo uma relação mais “permeável” com o meio envolvente.

Desta forma, ainda que o metro do Porto seja um elemento infra-estrutural contínuo, o seu carácter ligeiro e a imagem atractiva de urbanidade que actualmente detém, concedem-lhe maior capacidade de inserção no meio urbano, onde é por vezes um elemento estruturante do desenho do espaço público. Esta capacidade para organizar e articular os lugares urbanos, reduzindo os efeitos negativos do corte infra-estrutural, contribui para a requalificação da cidade.

Simultaneamente, o metro do Porto ajuda a reequilibrar o sistema de mobilidade, reforçando a sua unidade e articulação das várias polaridades dentro da estrutura interna da cidade. E apoiando-se no funcionamento da rede em complementaridade intermodal com outras redes de mobilidade. Cumpre também algumas funções de transporte suburbano de ligação entre o centro do Porto e a região metropolitana, desde que alguns troços ferroviários foram reconvertidos para acomodar o metro ligeiro de superfície. Destacam-se os casos das ligações entre Porto (via Trindade) à Póvoa de Varzim, passando por Senhora da Hora/Matosinhos. Embora o metro do Porto também estabeleça ligações à Maia (Aeroporto), Vila Nova de Gaia e, brevemente, a Gondomar, neste caso, seguindo a lógica das redes de metropolitano que extrapolam os limites da cidade e conectam núcleos urbanos que crescem continuamente em situações de conurbação urbana.

O SISTEMA FERROVIÁRIO PESADO

O comboio foi considerado o meio de transporte terrestre mais rápido, seguro e eficaz no século XIX, e um dos preferidos na altura. Porém, nas últimas décadas do século XX, começou a rivalizar com o automóvel, nas pequenas e médias distâncias, e com o avião, nas grandes distâncias. Para contrariar esta tendência, em Portugal, o sistema ferroviário sofreu um impulso relativamente forte com a construção e aperfeiçoamento de algumas infra-estruturas e equipamentos ferroviários. No Grande Porto, foram construídas a Ponte de S. João, as Oficinas em Guifões, foram remodeladas as Estações de General Torres, Contumil e Ermesinde e sofreram obras de beneficiação (sem alterações estruturais) as Estações de Campanhã, Devesas e S. Bento; entre outras intervenções, que incluíram obras de duplicação, electrificação e sinalização das vias. (CMP, 2003a)

Um outro factor essencial para a afirmação do modo ferroviário recai na sua articulação com sistemas de intermodalidade de passageiros e mercadorias, promovendo ligações com outros sistemas de transporte. Estes, por sua vez, articulam as deslocações em direcção às várias polaridades – entre as quais, a Área Industrial de Ramalde – que compõem a estrutura da cidade. No Porto, no âmbito do transporte de passageiros, foram desenvolvidas acções que promovem e reforçam a existência de interfaces intermodais valorizando a coordenação de serviços entre os operadores dos diversos modos de transporte, reduzindo o número e a demora entre transbordos permitindo alcançar tempos de percursos competitivos.

No que respeita o serviço ferroviário, este assegura a ligação directa do Porto até Vigo (a Norte), Vila Real (para Este) e Faro (a sul, passando por Lisboa), embora as ligações mais frequentes estejam a cargo dos Suburbanos do Grande Porto (que ligam o Porto a Braga, Guimarães, Marco de Canavezes e Aveiro). No âmbito de transportes de mercadoria, refere-se ainda a linha Leixões.

A INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

O aeroporto Francisco Sá Carneiro está localizado em Pedras Rubras, na convergência dos concelhos de Vila do Conde, Matosinhos e Maia. Tem denunciado tendências de crescimento, quer em termos de movimentos aéreos de carga quer a nível de passageiros, sobretudo a partir de 2005. Nesse ano, foi inaugurado um novo terminal, construído em torno da antiga aerogare que nunca deixou de estar em funcionamento durante a construção, num processo que custou 300 milhões de euros e que demorou 5 anos a estar concluído. Tem a capacidade para processar até 12 milhões de passageiros/ano.

O ano de 2005 foi, também, o ano da entrada no mercado da operadora low cost Ryanair. A esta juntou-se, posteriormente, a companhia aérea Easy Jet. Estas companhias low cost, à semelhança do que ocorreu nos outros mercados onde entraram, tiveram um impacto profundo no aeroporto, sendo o mais evidente o do enorme aumento de novo tráfego, medido em passageiros. O crescimento extraordinário revelou-se extremamente positivo para o aeroporto Francisco Sá Carneiro, considerando o seu anterior estado de sub utilização. Actualmente, as companhias aéreas low cost, são as principais responsáveis pelas ligações aéreas do Porto a várias cidades, principalmente, europeias.

A recente ligação do metro ao aeroporto conduzirá certamente a uma maior procura de instalações para funções terciárias junto aos eixos de acesso a esta infra-estrutura.

A INFRA-ESTRUTURA MARÍTIMO-PORTUÁRIA

O porto de Leixões é a maior infra-estrutura portuária do Norte de Portugal, apesar da sua dimensão ser reduzida comparativamente com o de Lisboa (o porto de Leixões possui cerca de um terço da extensão de cais quando comparado com o porto da capital). Esta infra-estrutura é responsável por cerca de um quarto do comércio internacional português via marítima, movimentando milhões de toneladas de mercadorias por ano. Assume-se como um dos portos mais competitivos e polivalentes do país.

A sua posição no contexto do sistema portuário europeu é privilegiada, em termos geográficos e comerciais, relativamente aos mercados americano e africano. Porém, a sua estratégia, embora essencial, está aquém das necessidades previstas por outros portos. Neste sentido, refere-se o porto de Vigo, cujas obras de modernização são sinais evidentes de visão voltada para o futuro e representam uma séria ameaça ao porto de Leixões. (CERQUEIRA, 2008)

A consolidação das plataformas logísticas associadas ao Porto de Leixões e Aeroporto, a do Leandro na Maia e a da Rechousa em Gaia reforçam o carácter dinâmico destes dois sistemas.



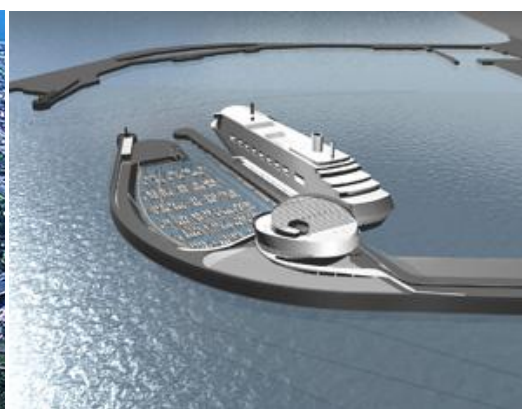
2.81 – Aeroporto Francisco Sá Carneiro
Fonte: www.lowcostportugal.net



2.82 – Aeroporto Francisco Sá Carneiro
Fonte: [www.lowcostportal.net](http://www.lowcostportugal.net)



2.83 – Porto de Leixões
Fonte: www.apdl.pt



2.84 Futuro Terminal de Passageiros para o Porto de Leixões (previsto para 2011)
Fonte: www.apdl.pt

O sistema de centralidades

A acessibilidade e a mobilidade assumem, actualmente, um papel fundamental na organização urbana, por promoverem a criação de matrizes definidas por condutores de mobilidade e nós. Neste novo cenário, as deslocações tradicionalmente marcadas pela contiguidade cedem lugar a outras, mais rápidas e assentes numa rede de pontos nodais, que originam saltos territoriais. Estes saltos territoriais acarretam consigo o chamado “efeito túnel”. Assim, as posições intermédias, outrora as mais privilegiadas enquanto ponto de passagem constante, tornam-se o pior lugar, à medida que os pólos aproximam-se. Estes pólos, ou nós, pontos de intersecção das infra-estruturas de mobilidade, definem locais de máxima acessibilidade, pelo que atraem fortes dinâmicas económicas favorecendo a fixação de polaridades urbanas.

No Porto, esta realidade é particularmente evidente ao longo do eixo rodoviário Ic1, que atravessa e serve a Área Industrial de Ramalde.

Refere-se que a centralidade Boavista, não está directamente conectada ao IC1. Porém, por estar enquadrada num “outro” eixo – o Eixo Boavista - Aeroporto -, pela importância e pela proximidade da área de estudo esta centralidade é aqui referida.

ARRÁBIDA

O desenvolvimento desta zona foi fortemente influenciado pela lógica do automóvel. Actualmente, as infra-estruturas viárias, privilegiando a mobilidade, criam barreiras – as muralhas do século XXI - que dificultam ou impedem as relações à escala local. Como consequência, os vários e isolados fragmentos urbanos localizados nesta zona apresentam um baixo nível de fluidez entre si. Isto explica a localização de diferentes conjuntos de grande densidade, caracterizados pela sua autonomia e desconectados da envolvente. Estes conjuntos, ocupando em alguns casos o espaço interior do nó rodoviário da Arrábida, dependem sobretudo dos hipermóveis – os nómadas contemporâneos com acesso a todas as formas de capital (escolar, social, cultural, informacional, económico, etc.) e que se deslocam com facilidade nos territórios urbanos.

Nesta zona existem vários conjuntos residenciais, o centro comercial Arrábida Shopping, um hospital (Privado da Arrábida), dois hotéis, edifícios de serviços e edifícios com comércio a retalho.

BOAVISTA

O aparecimento deste núcleo resulta de um primeiro processo de crescimento suburbano, iniciado no século XIX (como fuga à peste - que afectou gravemente a população do centro do Porto - e por gozar do prestígio emprestado pelos ingleses). A localização no território é considerada estratégica pois está apoiada em infra-estruturas de comunicação de âmbito supra-municipal. É também servida por infra-estruturas locais bem conectadas e organizadas, definidas por frentes urbanas consolidadas ou em consolidação. Algumas das vias estão orientadas para a grande praça regular, de forma circular: a Praça Mouzinho de Albuquerque.

Enquanto centralidade, a zona da Boavista começou a emergir, a partir década de 1980, resultado de investimentos que se faziam sentir nesta área desde a década de 1960. Especialmente, após a construção da Ponte da Arrábida em 1963, as frentes urbanas que conformavam os principais eixos foram, parcela a parcela, substituídas por edificações de maior densidade e surgiram novas construções. A zona tornou-se então, um local alternativo para a instalação de funções terciárias de referência numa época em que a zona central da cidade estava a atingir alguma saturação.

Recentemente, a implementação do metro e a abertura da casa da Música – aproveitando um vazio urbano - permitiram que esta zona recuperasse a sua dinâmica polarizadora.

Não obstante a função que desempenham - particularmente a Casa da Música – ambos resultam de uma estratégia de marketing urbano que pretende reforçar o carácter competitivo da cidade do Porto, explicado pelo actual contexto de globalização. A exaltação mediática atribuída a algumas obras de “autor” pela sua posição vanguardista, conduziram à necessidade de os incluir nas cidades como “obras de arte” pública. São espaços que se destacam quer pela sua forma urbana quer pelo seu significado cultural e que por um acordo implícito comum são considerados de relevância na cidade. Não só porque visualmente se destacam, mas também porque facilitam a identificação do lugar com o lugar. Assim, o facto da Casa da Música ser um ícone, um objecto concebido por um “autor”, o reconhecido internacionalmente arquitecto, Rem Koolhaas, torna-a num protagonista no actual contexto urbano.



2.85 – Arrábida – Centro comercial, hospital, hotéis, edifícios de serviços
Fonte: “Porto visto do céu”



2.86 – Rotunda da Boavista e a Casa da Música
Fonte: “Porto visto do céu”



2.87 – A envolvente da AIR no Concelho de Matosinhos (Norteshopping, Hospital Pedro Hispano)
Fonte: “Porto visto do céu”



2.88 – A AIR, vista a partir de Matosinhos
Fonte: www.skyscrapercity.com

ÁREA INDUSTRIAL DE RAMALDE

Esta área urbana é o resultado dos processos habituais de crescimento que caracterizam as primeiras periferias. Antigo espaço rural, de campos agrícolas e pequenos núcleos urbanos, é entretanto ocupado por edifícios de habitação dispersos que encontram a sua lógica de organização em torno da já instalada indústria e das infra-estruturas de comunicação preexistentes.

Numa segunda fase, o território assiste a um crescimento urbano expansivo e acelerado. Surgem, então, novos modelos residenciais com uma lógica própria, mais enquadrada nos princípios do Modernismo, posteriormente, seguidos por outras funções.

O cenário é actualmente conformado pela existência da área industrial de Ramalde, nos limites do concelho do Porto, do Norteshopping (um dos maiores centros comerciais da região), de um hospital e de duas escolas superiores. A escala de influência dos equipamentos valoriza a área e contribui para a instalação de edifícios de escritórios no local, assim como, para a substituição de antigas instalações industriais por conjuntos residenciais de grande densidade (no município de Matosinhos).

PORTO DE LEIXÕES/ EXPONOR

A envolvente do nó da Exponor constitui uma zona, no município de Matosinhos, com boas acessibilidades internas ao porto de Leixões, ao aeroporto, à refinaria do Norte (Petrogal) e à freguesia de Leça da Palmeira. Actualmente, existe, nesta área, uma diversidade de funções que determina o seu factor de centralidade. É possível encontrar instalações industriais e armazéns, um hotel, um centro desportivo, edifícios de serviços, grandes edifícios destinados ao comércio (a retalho), à restauração ou a divertimentos nocturnos (discotecas). Existem residenciais de grande densidade, que ocuparam espaços entretanto abandonados. E, também, um grande parque de exposições – a Exponor – e a recente, mas já importante, loja Ikea (a Nascente do IC1).

A loja da cadeia sueca Ikea, associada ao centro comercial, tem uma área de influência que abrange todo o noroeste Peninsular.

A Exponor “é uma entidade especializada na realização de feiras internacionais, constituindo, ao nível Ibérico, uma das cinco maiores organizadoras de feiras e, em Portugal, a líder na organização de feiras profissionais. A Exponor pertence à Associação Empresarial de Portugal e é membro da UFI - Union des Foires Internationales desde 1991. A Exponor disponibiliza a maior área para eventos do género em Portugal, num total de 100 mil m2 de superfície coberta de exposição, dos quais 60 mil m2 no recinto da EXPONOR e 40 mil m2 no EUROPARQUE, em Santa Maria da Feira.” (INE, 2004, p. 84)

A futura implementação da plataforma logística de Gonçalves reforçará o carácter de centralidade desta área urbana. Esta plataforma logística, em estrita ligação com o Porto de Leixões, será essencialmente um local de armazenagem de produtos. Estará ligada a uma outra plataforma logística, a construir em Gatões, pela Via Interna de ligação ao Porto de Leixões.



2.89 – IKEA e MarShopping
Fonte: www.skyscrapercity.com



2.90 – EXPONOR XXI
Fonte: www.exponor.pt

FREIXIEIRO

A zona do Freixieiro fica no outro extremo do eixo industrial da Amorosa e desenvolve-se em torno da Estrada Nacional 107 (antiga ligação ao Aeroporto e ao Porto de Leixões). Trata-se de uma área carenciada em infra-estruturas e espaço público, constituindo uma frente urbana com algum comércio e um conjunto de fábricas e armazéns em redor de várias construções de grande carga urbana. Nesta área estão localizados o Terminal TIR, a nova Alfândega do Porto o Centro de Negócios do Freixieiro, a Câmara dos Despachantes e as instalações da Siemens, além de pequenas indústrias e de armazéns que aproveitaram a proximidade aos equipamentos para aí se fixarem. Este pólo deverá acolher o Centro de Serviços de Coordenação de Actividades Logísticas, em franca ligação com o Porto de Leixões e aeroporto.

O CONTEXTO DAS POLÍTICAS URBANAS E INSTITUCIONAL

Actualmente, as cidades são confrontadas com um complexo conjunto de incertezas e aceleradas mutações. Por isso, o seu futuro é cada vez mais imprevisível. Perante a necessidade de responder aos desafios que as mesmas enfrentam e a incapacidade das Administrações Centrais em conhecer e responder a todas as especificidades locais dos territórios, tem-se assistido ao crescimento do papel dos governos locais municipais na tomada de decisões.

Por outro lado, para enfrentar tais incertezas são fundamentais mecanismos de controlo capazes de reagir a contextos de imprevisibilidade e conduzir as acções isoladas dos vários agentes que fazem a cidade. As políticas urbanas adoptadas por cada governo podem, por isso, condicionar ou potenciar as estratégias urbanas.

A descentralização do poder em Portugal e a criação da AMP

Após a revolução de 25 de Abril de 1974 foram criadas as condições para a descentralização do poder. A nível local, este viu acrescidas as suas competências e lançaram-se as bases para a definição da política regional e da institucionalização do processo de planeamento. Neste sentido, foi formalmente instituída, em 1991, a Área Metropolitana do Porto (AMP).

A criação da Área Metropolitana (igualmente designada por “Região Metropolitana”) do Porto resultou da vontade reformista da administração central associada à necessidade de se reforçar o poder das instâncias locais de governação. A par da descentralização do poder e reforço das relações de articulação entre o poder central (governo) e as autarquias locais, ambicionava-se a articulação e rentabilização dos investimentos a adjudicar pelo governo para o território da área metropolitana e a coordenação de serviços de âmbito supramunicipal. A legislação que instituiu a Área Metropolitana do Porto definiu também a estrutura do governo metropolitano e as suas competências, tendo sido feitas algumas alterações ao longo dos tempos. No entanto, ainda hoje a AMP continua sem recursos e sem competências próprias, funcionando como uma Associação de Municípios. (ver os anexos D1 e D2 para texto completo e composição institucional da AMP; ver ainda DOMINGUES, 2005)

A evolução do planeamento urbanístico português

As primeiras publicações legais no domínio do ordenamento do território surgiram no século XIX. A figura do *Plano Geral de Melhoramentos das Cidades e Vilas*, apenas obrigatório para as cidades de Lisboa e Porto e com carácter facultativo para as restantes cidades, constituiu a primeira tentativa de fazer cidade a régua e esquadro, privilegiando os aspectos de higiene e circulação e regulando a implementação de infra-estruturas viárias de forma a estruturar os loteamentos. Para apoiar a exequibilidade dos Planos Gerais de Melhoramento surgiram, em 1888, o primeiro diploma de expropriações por utilidade pública de

carácter urgente e, em 1912, a primeira lei dos solos que determinou o regime geral de expropriações para a expansão urbana.

Com a mudança de regime político, o processo de planeamento sofreu alterações. Durante o regime ditatorial, o planeamento urbano passou a ser entendido como “*um instrumento racionalizador das múltiplas intervenções do Estado junto dos interesses locais*”. (PENA, 2005, p. 17) Para comprovar a eficácia da Administração foram criadas três figuras legais de plano urbanístico: o *Plano Geral de Urbanização* (1934), o *Plano Geral de Urbanização e Expansão* (1944) e a figura designada de *Anteplano de Urbanização* (1946). O Plano Geral de Urbanização, definido pelo Decreto-Lei nº24802, de 21 de Dezembro de 1934, pretendia avaliar as condições e necessidades de expansão dos aglomerados, sendo obrigatório para as sedes de concelho, aglomerados urbanos com mais de 2500 habitantes, e as localidades com zonas de interesse. Sendo da competência da Autarquia, era também permitido ao Município proceder a expropriações por utilidade pública com o propósito de fazer cumprir o plano. O Decreto-Lei estipulou ainda a obrigatoriedade de efectuar o levantamento topográfico do território abrangido pelo plano, imposição que é apontada como uma das causas da morosidade na elaboração dos planos. (LÔBO, 1995)

Os diplomas de 1944 e de 1946 foram caracterizados pelo formalismo do desenho urbano, com controlo centralizado, espelhando as influências dos modelos italianos e alemão, das discussões sobre a Cidade Jardim e, posteriormente, (após o I congresso Nacional de arquitectos, em 1948) reflectindo a influência do conceito da cidade radiosa de Le Corbusier. Os planos de então, “planos-imagem”, eram instrumentos fixadores de opções rígidas, centrados em decisões sobre zonamento de funções urbanas, alinhamentos e volumes.

Com a preocupação de assegurar o bem-estar social, em 1951, surgiu o *Regulamento Geral de Edificações Urbanas* (RGEU), com o propósito de regular e rapidamente resolver os graves problemas habitacionais que se verificavam nas principais cidades. Além de definir regras para as novas construções, o regulamento obriga os proprietários a executar as obras necessárias à correcção das más condições de salubridade, solidez ou segurança contra o risco de incêndio. Lentamente, o papel das Câmaras Municipais reduziu-se ao de controlo e fiscalização, e no início da década de 1960, a expansão urbana era já, sobretudo, conduzida pelos particulares.

No início da década de 1970, foi recuperada a figura de *Plano Geral de Urbanização*, que até então era encarado com uma simples peça datada, pois não possuía um plano de financiamento, restringia-se espacialmente a apenas partes dos aglomerados urbanos e a sua execução era tida com uma vontade. Em 1971, entrou em vigor o diploma (Decreto-lei nº. 575/71) que fixou os preceitos técnicos a que deviam obedecer os planos de centros urbanos e de zonas rurais intermédias de âmbito supra concelhio. Nesse ano, além do referido Plano Geral de Urbanização (que de âmbito local passou a plano à escala do concelho), surgiram as figuras de *Plano Parcial de Urbanização* (para zonas prioritárias) e *Plano de Pormenor* (destinados sobretudo a novas áreas de expansão ou de renovação urbana), ambos de âmbito intra-urbano, e o *Plano de Área Territorial*, de âmbito supra-municipal.

Porém, os planos eram desajustados da realidade e não havia recursos, nem organização, para os elaborar. O planeamento, socialmente desenraizado e limitado a um pequeno grupo de técnicos teóricos distanciados do seu objecto de estudo (o território), estava desacreditado perante a população e a Administração local. (PENA, 2005) O período seguinte marcará a início da construção, no essencial, do

Sistema Português de planeamento e Gestão Territorial, quanto aos instrumentos legais e regulamentares.

Com a lei das atribuições e competências das Autarquias (Lei nº79/77 de 25 de Outubro), publicada após a revolução de 25 de Abril de 1974, e no seguimento da Constituição Portuguesa de 1976, as autarquias assumiram protagonismo na área do planeamento. Estas *“viram-se forçadas a encarar os problemas ligados com o ordenamento do território e rapidamente se deram conta da necessidade de um plano que, ultrapassando os limites dos aglomerados, estudasse as interrelações entre a vida social económica e social e o território, que superasse o simples esquema formal e incluísse orientações para a acção. Isto vai conduzir à contestação do plano e à procura de um **processo de planeamento** mais adequado às novas realidades.”* (SALGUEIRO, 1992, p. 251)

Num claro reconhecimento da necessidade de descentralizar a Administração, em 1982, foi decretada nova legislação (Decreto-lei n.º 208/82, Portaria n.º 989/82 e Decreto Regulamentar n.º 91/82) que definiu uma nova figura de plano cujo objectivo era organizar a distribuição de usos e funções no espaço e no tempo. Esta figura, designada por *Plano Director Municipal* (PDM), simultaneamente agregou o planeamento de estrutura e o planeamento sócio-económico, prévio e necessário para enquadrar os planos. Os seus conteúdos foram definidos detalhadamente e foram atribuídas às autarquias as competências para a sua elaboração, aprovação e financiamento. Assumiu-se, assim, a importância de pensar os problemas urbanísticos de forma integrada e sustentada entre vários aglomerados urbanos (dentro do mesmo município), adoptando uma abordagem que parte do geral para o particular, e contrária à anterior, que partia de abordagens particulares para o geral.

A complexidade legislativa assim como a escassez de meios financeiros e as deficiências existentes ao nível dos seus quadros técnicos tornaram, todavia, o ritmo de elaboração dos planos directores municipais notoriamente lento.

Na década de 1990, foi publicada nova legislação, que simplificando o processo de elaboração dos planos directores, enfatizou a importância do zonamento e secundarizou a componente estratégica do desenvolvimento. Foram também estabelecidos prazos de elaboração e previstas sanções em caso de incumprimento. O conteúdo técnico dos vários planos municipais de ordenamento do território (*Plano Director Municipal, Plano de Urbanização e Plano de Pormenor*) foi, igualmente, definido, mas não foi feita qualquer distinção quanto aos princípios e objectivos gerais das três figuras de planos regulamentadas. Na prática, os planos da *segunda geração* - *“a dos filhos do D-L69/90”* (PORTAS, 1995, p. 22) - foram frequentemente utilizados em domínios de decisão para os quais não estavam habilitados, propondo pormenores de desenho urbano, na tentativa de se substituírem ao plano de urbanização e ao plano de pormenor, e regulamentados essencialmente pela negativa, através de proibições.

Os âmbitos e conteúdos das figuras de planeamento foram, entretanto, clarificados na *Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e do Urbanismo* publicada em 1998. Tendo por objectivos, entre outros, o reforço da identidade nacional, esta lei define o quadro da política de Ordenamento do Território e do Urbanismo, assim como os instrumentos de gestão territorial que a concretizam – revendo, actualizando e melhorando os instrumentos de gestão já existentes (dos quais faziam parte os PMOT) e introduzindo novos tipos de planos (entre os quais se inclui o *Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território*). A Lei de Bases também regula a relação entre os diversos níveis da Administração Pública, e entre estes e os privados.

A estrutura do sistema de gestão territorial, que posteriormente deu origem ao Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT), está organizada em três níveis: âmbito nacional, âmbito regional e âmbito municipal. Neste último, é determinado o desenvolvimento estratégico do espaço municipal e definido o regime de uso do solo e respectiva programação, inserindo-se aqui os Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT). Enquanto instrumentos de âmbito municipal, os PMOT respeitam as directrizes de âmbito nacional e regional. A este propósito refere-se que a Lei de Bases foi elaborada considerando que, no ano em que foi publicada (em 1998), seriam também criadas as Regiões Administrativas.

Os diferentes instrumentos de gestão territorial, de acordo com as diferentes funções que despenham, estão, também, agrupados em Instrumentos de Desenvolvimento Territorial, Instrumentos de Planeamento Territorial, Instrumentos de Política Sectorial ou Instrumentos de Natureza Especial.

Na sequência da lei de bases, procedeu-se à definição do regime aplicável aos instrumentos de gestão territorial. O actual Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial, aprovado pelo Decreto-Lei nº 380/99, de 22 de Setembro (e posteriormente alterado), visa a renovação de todo o processo de gestão urbanística nos aspectos do sistema de gestão territorial, do uso do solo e do regime de elaboração, aprovação, execução e avaliação dos vários instrumentos de gestão territorial, nos quais estão incluídos os PMOT. (COSTA LOBO, 2005)

Os PMOT

Os Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT) são instrumentos de natureza regulamentar, que devem materializar políticas aprovadas, com mecanismos flexíveis de adaptação à realidade municipal. Não obstante as significativas diferenças, os PMOT definem modelos de evolução previsíveis da ocupação humana e da organização de redes e sistemas urbanos e estabelecem as regras para a utilização, ocupação e transformação do uso do solo em todo o território.

Estes planos, entre outros (PNPOT, PROT, PEOT, PIOT), estão enquadrados no RJIGT que, representando um esforço de articulação de todo o quadro legal em matéria de instrumentos de ordenamento do território e urbanismo, distingue e estabelece as três figuras de PMOT, cuja elaboração compete às autarquias: o *Plano Director Municipal*, o *Plano de Urbanização* e o *Plano de Pormenor*.

O Plano Director Municipal (PDM) define o modelo de estrutura espacial do território municipal, constituindo uma síntese da estratégia de desenvolvimento local, integrando e articulando as orientações definidas pelos instrumentos de gestão de âmbito nacional e regional com incidência na respectiva área de intervenção. Para isso este modelo de organização espacial do território municipal estabelece a classificação de solos^{xii}, perímetros urbanos e indicadores urbanísticos, objectivos de desenvolvimento, racionalização de actividades, dotações de infra-estruturas e redes de equipamentos.

A dinâmica municipal prevista é reflectiva num modelo de organização espacial que inclui a caracterização das condicionantes biofísicas, as potencialidades económicas, as sinergias criadas pelas

Lei de Bases				
Tipos de Instrumentos	Âmbito de actuação	a natureza	Os instrumentos de Gestão Territorial	Elaboração São "ouvidos" Aprovação
de Desenvolvimento Territorial	Nacional	Estratégica Definem grandes opções de organização territorial	PROGRAMA NACIONAL da política de ordenamento do território PNPOT (Traduz as directrizes e orientações de um modelo de organização espacial)	Governo Regiões autónomas, Regiões administrativas, Municípios Assembleia da República
	Regional		PLANOS REGIONAIS de ordenamento do território PROT (Estabelecem as orientações para o ordenamento do território regional e a sua rede de infra-estruturas e transportes)	Juntas Regionais Municípios Assembleia Regional
	Municipal		PLANOS INTERMUNICIPAIS de ordenamento do território PIOT (De elaboração facultativa, visam a articulação estratégica entre áreas territoriais)	Câmaras Municipais Junta regional (parecer) Assembleias Municipais
de Planeamento Territorial	Municipal	Regulamentar Definem o regime de uso do solo	PLANOS MUNICIPAIS de ordenamento do território PMOT (PDM, PU, PP)	Câmara Municipal Junta regional (parecer) Assembleias Municipais
de Política Sectorial	Nacional	Programática Concretizam as políticas de desenvolvimento económico e social	PLANOS SECTORIAIS PSIT (Com incidência territorial, da responsabilidade dos diversos sectores da Administração Central, nos domínios dos transportes, das comunicações, da energia e recursos geológicos, da educação e da formação, da cultura, da saúde, da habitação, do turismo, da agricultura, do comércio e indústria, das florestas e do ambiente.)	Administração Central Autarquias Locais Governo
de Natureza Especial	Municipal	Meio supletivo de intervenção do governo	PLANOS ESPECIAIS de ordenamento do território PEOT (- planos de áreas protegidas - os planos de ordenamento de albufeiras e águas públicas - planos de ordenamento da orla costeira)	Administração Central Autarquias locais intervêm na sua elaboração e execução Governo

2.91 – Esquema com os vários instrumentos de gestão territorial

Fonte: Isabel Breda Vasquez

redes de equipamentos e infra-estruturas e ainda os valores paisagísticos e ambientais que constituem a qualidade de vida de uma determinada população num determinado território.

É a única figura de plano cuja área de intervenção abarca a totalidade do território municipal, e de elaboração obrigatória, nos termos da Lei. O período máximo de vigência é de 10 anos, ao fim dos quais tem de ser, obrigatoriamente, revisto.

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

Os planos de Urbanização e de Pormenor são facultativos, e integram objectivos muitos concretos, apontando soluções para problemas específicos do sistema urbano. Também vinculativos para os privados, integram direitos e deveres destes agentes quanto às áreas a ceder à autarquia – quando aplicável – e quanto às suas participações nas operações de loteamento.

O Plano de Urbanização (PU) define a organização espacial de parte do território municipal, inteirada no perímetro urbano, que exija uma intervenção integrada de planeamento. Portanto, o Plano de Urbanização aplica-se quer a áreas urbanas, quer a áreas urbanizáveis e suas envolventes, regulando a forma urbana, indicando o zonamento, os locais para equipamentos e espaços livres e os parâmetros urbanísticos, e estabelecendo os valores patrimoniais a proteger.

O Plano de Pormenor (PP) desenvolve e concretiza propostas de organização espacial de uma área específica do território municipal definindo com detalhe a concepção da forma de ocupação, de acordo com prioridades estabelecidas. Surge como o instrumento adequado para impedir um planeamento fragmentado e pontual, que não equaciona a concepção geral do funcionamento urbano. O PP deve surgir inserido em programas de execução dos PDM e PU. Pelo grau de detalhe que determina, o PP torna-se rígido e desactualiza-se rapidamente. Este facto dificulta a execução sobretudo quando o plano aparenta ser um projecto para cumprir, sem persistirem as certezas desejáveis para o tornar viável.

As três figuras de planos vinculam as entidades públicas e, directamente, os particulares estando a eficácia jurídica das normas estabelecida no RJIGT. O mesmo regime, além do objecto, das diferentes escalas e graus de pormenorização de cada uma das figuras de plano, define as especificidades de conteúdo material e documental dos PMOT. Desta forma os PMOT obedecem ao princípio da tipicidade.^{xiii}

O PROCESSO DE ELABORAÇÃO DOS PMOT

O RJIGT estabelece que a autarquia é responsável pela elaboração dos PMOT, aprovados em assembleia municipal. A ratificação dos PDM compete sempre ao Governo, estando os PU e os PP sujeitos ao mesmo tipo de validação na ausência de PDM, caso contenham disposições em desconformidade com o PDM e quando (embora em conformidade) o PDM tenham mais de dez anos.

O processo formal destes planos de elaboração é sempre moroso e complexo, e frequentemente acompanhado de sucessivos avanços e recuos nas várias fases que o conformam.

No caso dos PDM, o processo de elaboração inicia-se com análises e caracterização do território, através da elaboração de estudos que resultam na planta da situação existente. Posteriormente, é redigido um relatório e elaborada uma planta de enquadramento, onde são reunidas as medidas e acções que pretendem maximizar as potencialidades e minorar as debilidades do concelho. Segue-se a elaboração do plano final, contendo as propostas para o território. A anuência do plano pela assembleia municipal é precedida pelo inquérito público. Durante esta fase (de inquérito) a autarquia publicita o plano, tornando-o público e disponível para consulta; findo o período de tempo estabelecido a mesma pondera os resultados obtidos no inquérito e delibera sobre eventuais alterações. Após a aprovação em assembleia municipal, o plano é ratificado pelo conselho de ministros, e a planta de síntese e o regulamento publicado no Diário da República. Com a publicação, o plano, finalmente, possui eficácia jurídica e torna-se vinculativo quer para as entidades públicas quer para o sector privado.

A equipa técnica responsável pela elaboração dos PDM é constituída por técnicos especialistas em várias áreas que são coordenados por um perito responsável que centra em si a concepção do plano. O coordenador confere ao plano a marca de peça de autor e constitui o elo entre os agentes políticos, do sector privado e a componente técnica do plano. A transdisciplinaridade do trabalho pretende responder à diversidade dos interesses sócio-económicos, culturais e políticos envolvidos. A equipa deve por isso garantir que o maior número de perspectivas de análise seja considerado para se obterem as melhores soluções possíveis. A elaboração dos PDM é ainda acompanhada por uma comissão (de acompanhamento) que integra representantes dos serviços e entidades da administração directa ou indirecta.

Com as devidas adaptações (incluindo a área que abrangem, os prazos definidos, a ratificação e o facto do acompanhamento da elaboração dos PU e PP ser facultativo), os procedimentos para a elaboração de um PU ou um PP são semelhantes aos de um PDM.

Em qualquer dos casos, os procedimentos de elaboração de planos são frequentemente demorados. E ao prolongarem-se por extensos períodos de tempo, comprometem a execução dos respectivos programas e projectos, devido aos desajustamentos e desencontros entre o planeado e o que efectivamente se materializa.

OS SISTEMAS E INSTRUMENTOS DE EXECUÇÃO DOS PLANOS

A problemática da execução dos Planos Municipais foi pela primeira vez, no ordenamento jurídico português, referida na Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e de Urbanismo, que encarregou a Administração Pública de proceder à execução coordenada e programada. As linhas de actuação instituídas pela Lei de Bases foram, depois, desenvolvidas pelo Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial, o qual decretou um conjunto de sistemas e instrumentos para a programação e execução dos PMOT.

Actualmente, o regime jurídico estabelece que a execução dos planos municipais de ordenamento do território e das operações urbanísticas faz-se através de três sistemas de execução distintos: o sistema

de compensação (no qual a iniciativa pertence aos particulares), o sistema de cooperação (no qual a iniciativa cabe ao município com a cooperação dos particulares interessados) e o sistema de imposição administrativa (no qual a iniciativa e respectiva concretização competem ao município, directamente ou mediante concessão de urbanização).

Estes sistemas desenvolvem-se no âmbito de unidades de execução (áreas do território previamente delimitadas, onde se identificam todos os prédios abrangidos, a sujeitar a intervenção urbanística) demarcadas pelas câmaras municipais, por iniciativa própria ou a requerimento dos proprietários interessados. Logicamente, a delimitação de unidades de execução exige o conhecimento e o contacto com os proprietários da área, dado que fixa em planta cadastral os limites físicos da área a sujeitar a intervenção urbanística, identifica os lotes abrangidos e visa assegurar o desenvolvimento harmonioso (definindo as áreas a afectar a espaços públicos ou equipamentos previstos nos planos de ordenamento), e a justa repartição de benefícios e encargos.

As unidades de execução podem equivaler a uma unidade operativa de planeamento e gestão^{xiv} (UOPG), ou à área abrangida por plano de pormenor, ou a parte dela. A cada unidade de execução pode estar associado um fundo de compensação administrado pelas câmaras municipais, com a participação dos particulares.

Quanto aos instrumentos de execução (ver tabela) dos PMOT estes estão igualmente previstos no RJIGT e são, o direito de preferência, a demolição de edifícios, a expropriação (de terrenos e edifícios), a reestruturação da propriedade e o parcelamento do solo.

A execução dos planos está também dependente da disponibilidade de solos em tempo, local e quantidades suficientes para a concretização das propostas estruturantes dos planos. Afinal, a efectiva materialização dos planos só se torna possível se houver reservas fundiárias municipais que permitam à entidade pública disponibilizar solo para o fim e local definidos, e no momento conveniente. Ou seja, as reservas fundiárias municipais facilitam a execução racional da infra-estrutura pública, tais como vias, praças, jardins, equipamentos ou outros espaços públicos. Neste sentido, a estratégia de implementação dos planos é influenciada pela posição do município face ao mercado de solos.

Além de possibilitar uma condução estratégica no ordenamento do espaço, a existência de uma política fundiária municipal permite ainda atenuar os impactos resultantes de proprietários que retêm o solo com a expectativa de mais-valias. A reserva do solo pelo sector privado em áreas que permanecem expectantes à espera de valorização provoca um desequilíbrio entre a oferta e a procura de solo, tendo como consequência a falta de racionalização de infra-estruturas municipais, com ocupações urbanas cada vez mais periféricas e crescente necessidade de novas infra-estruturas.

Assim, a ausência de uma política fundiária municipal pode mostrar-se desastrosa, e contribuir para a especulação fundiária, causar dificuldades de contenção no crescimento dos aglomerados urbanos e dificuldades na implementação de equipamentos públicos em tempo e local conveniente, e limitar a possibilidade do município efectuar permutas de terrenos.

Por esta razão, há autores que consideram que o uso e transformação do solo não têm sido administrados de modo eficaz pelas entidades públicas. (PENA, 2005) A alternativa poderá passar, na ausência de uma política fundiária e segundo PORTAS (1997), por custear a infra-estrutura pública com impostos ou taxas ou, novamente, protelar o espaço colectivo integrante dos planos.

Sistemas de execução

Na adopção do sistema de compensação, estando a iniciativa e a execução do plano a cargo aos particulares, estes tornam-se também responsáveis pela perequação dos benefícios e encargos resultantes da execução do plano. Por isso, será provavelmente o que mais interessa ao município, pois fica liberto da tarefa de execução do plano e respectivos encargos financeiros. No entanto, por implicar a associação de proprietários, faz com que em Portugal tenha uma aplicação prática muito reduzida.

O sistema de cooperação deverá ser o que tem maior aplicação, visto que considerando a iniciativa privada, não são imputados a esta, unicamente, os encargos derivados da iniciativa de desencadear todo o processo.

Instrumentos de execução

O *direito de preferência*, nas transmissões por título oneroso, trata-se de um instrumento de aquisição de solos por parte da Administração que assegura a preferência desta na aquisição de terrenos ou edifícios situados nas áreas do plano (com execução programada). Tem como limitação o facto de não haver cruzamento e troca de informação entre as entidades públicas, designadamente municípios e notários, sobre a intenção de exercer esse direito. (OLIVEIRA, 2002)

A *demolição de edifícios* apenas pode ser autorizada se for necessária para a execução do Plano de Pormenor ou quando os edifícios careçam de requisitos de segurança e salubridade indispensáveis ao fim a que se destinam e a respectiva beneficiação ou reparação seja técnica ou economicamente inviável.

A *expropriação* sempre foi utilizada como instrumento de execução de planos. A iniciativa e a responsabilidade da execução é das entidades administrativas, que podem “*expropriar os terrenos e edifícios que sejam necessários à execução dos planos municipais de ordenamento do território.*” (OLIVEIRA, 2002, p. 41)

A *reestruturação da propriedade* “*prevê que quando o não aproveitamento para fins urbanísticos previsto no artigo 128º se refira a um conjunto de prédios pertencentes a vários proprietários, pode ser promovida a estruturação (reestruturação da propriedade) mediante o sistema de cooperação ou da imposição administrativa ou pode o município apresentar aos proprietários abrangidos proposta de acordo para a estruturação da compropriedade sobre o ou os edifícios que substituírem os existentes.*” (OLIVEIRA, 2002, p. 42)

O *reparcelamento do solo urbano* consiste no agrupamento de terrenos, localizados dentro dos perímetros urbanos delimitados pelos PMOT, e sua posterior divisão e adjudicação dos lotes ou parcelas resultantes aos proprietários primitivos.

Alternativas aos PU e PP

“Aliás o modo jurídico-burocrático como a Administração Central se comportou – com poucas e honrosas excepções regionais – (...) justificou a ideia, corrente entre os técnicos, de que, para captar oportunidade de investimento, público ou privado, era melhor ter um PDM aprovado mas não ratificado, ou seja, ter um guião mas não um espartilho publicado no D.R.” (PORTAS, 1995, p. 23)

O planeamento informal ao nível das entidades públicas locais é notório e cresceu como resposta à dificuldade destas operacionalizarem os planos, particularmente quanto à necessidade de aceleração e simplificação de procedimentos, excessivamente morosos, nos instrumentos de gestão territorial tipificados na lei. (SILVA, 2000) Actualmente, a elaboração e implementação dos PMOT exige por parte das entidades públicas, eficácia e celeridade, sendo fundamental uma simplificação de tramitações e de conteúdos para que seja possível uma aplicação mais eficiente.

Perante a morosidade (em elaborar, aprovar, alterar ou rever) das figuras de plano tipificadas na lei, é com alguma frequência que se recorre a estudos urbanísticos alternativos, capazes de responder em tempo útil às dinâmicas ocorridas no território. (PENA, 2005) Estes estudos, para dar resposta aos problemas de um território em permanente transformação, procuram enquadrar diferentes oportunidades e introduzir a flexibilidade ausente, sobretudo, nos PP.

A rigidez muitas vezes incompatível com a realidade contemporânea e a natureza funcionalista dos PP frequentemente põem em causa a eficácia e utilidade destes planos. Apesar de ser possível haver situações em que é sensato e até desejável a definição, em pormenor, de todos os parâmetros da solução urbanística (transformando-os, portanto, em projectos), na maioria dos casos esta é proibitiva do desenvolvimento de outras iniciativas porventura mais convenientes em termos urbanísticos^{xv}.

Assim, a rigidez dos planos, pode conduzir à inviabilização de intervenções (mesmo que estas sejam aceites por unanimidade), e à necessidade de reformulação e consequente aprovação do plano. Neste cenário, a morosidade revela-se um sério obstáculo ao enquadramento de novas intervenções, e é agravado pelo facto dos procedimentos legais não serem entendidos pelas entidades exteriores (incapazes de compreenderem que, sendo as entidades públicas responsáveis pela promoção destes instrumentos, estas não tenham competência para suscitar a sua mudança atempada.). À rigidez dos planos formais, junta-se a problemática dos estudos complementares, legalmente requeridos, mas muitas vezes desfasados dos problemas concretos aos quais se deseja dar resposta.

É neste contexto de ausência de flexibilidade das figuras de planeamento formal, e numa resposta clara aos problemas resultantes da morosidade das mesmas, que as entidades públicas elaboram planos informais, e por isso, sem carácter vinculativo e, tão pouco, fundamento legal. Estes estudos têm como propósito facilitar a resposta a situações concretas, enquadrar a tomada de decisões, permitir pretensões avulsas e pedidos que não podem aguardar indefinidamente pela entrada em vigor de uma figura de plano formal. Constituem-se, portanto, como instrumentos orientadores da gestão urbanística, assumindo variadas designações (como por exemplo, “Estudos Urbanísticos” ou “Estudo de Quarteirão”), com a vantagem em relação aos seus homólogos legais, de não exigirem um processo demorado de elaboração e aprovação. Desta forma, permitem uma adaptação contínua ao evoluir da realidade urbana.

O verdadeiro desafio, no entanto, é conseguir enquadrar estes estudos em figuras legais e simultaneamente assegurar a flexibilidade do planeamento. (PENA, 2005)

AS ESTRATÉGIAS PARA A CIDADE-REGIÃO DO PORTO

O objectivo central do planeamento é conceber um modelo territorial coeso, que espelhe o futuro desejado. Assim, após a realização do diagnóstico, e apoiada neste, segue-se a formulação de uma visão integral e estratégica para o território. Isto é, define-se um modelo que deve orientar o seu futuro desenvolvimento físico, económico e social.

Este processo de planeamento tem, hoje, duas grandes linhas orientadoras: por um lado, deseja-se assegurar o desenvolvimento coerente, programando os meios para o alcançar, e definindo prioridades; por outro lado, pretende-se criar condições para que o território em questão se distinga dos restantes, aproveitando todas as suas potencialidades. Por outras palavras, criar condições para a competitividade, reconhecendo a importância desta para os territórios, enquanto factor propiciador de posições de vanguarda.

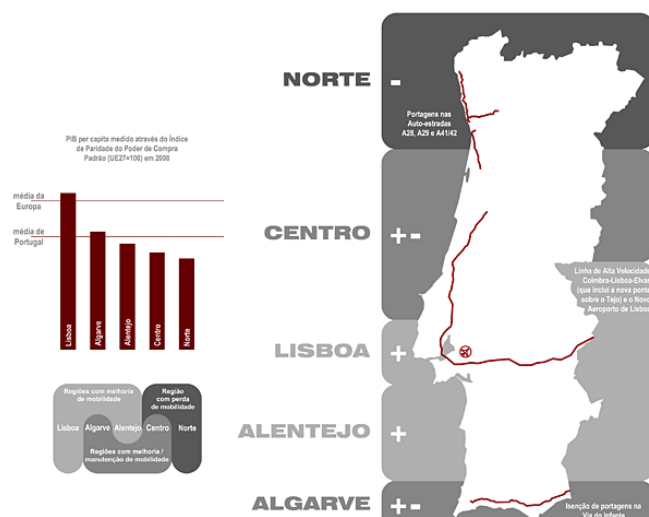
Através de políticas urbanas capazes, os territórios terão de valorizar o que têm de específico, que não seja facilmente transmissível para as outras regiões, abdicando da tradicional distinção territorial baseada no factor crítico da distância. Neste cenário, a cooperação entre territórios e a complementaridade ganham uma nova e importante dimensão.

As debilidades e potencialidades da cidade-região do Porto

A competitividade pode ser equacionada em diferentes escalas, considerando a estratégia implementada (ou a implementar) e a visão analítica que se faz do território. Afinal, o que está em causa é a capacidade de gerar condições de acolhimento e desenvolvimento de projectos, num quadro de sustentabilidade e baseados nos recursos endógenos de cada região. Por esta razão, utilizando um conceito sistémico de competitividade, Figueiredo (1997), afirma que a cidade-região do Porto (com correspondência territorial ao espaço da AMP) deve ser continuamente enquadrada a três níveis: micro, (como área de concentração a nível regional); meso, (como área de concentração a nível nacional) e macro (como aglomeração em territórios mais alargados, seja o espaço comunitário ou parcelas destes espaços de referência como, por exemplo, o Noroeste Peninsular).

Apesar das recentes alterações no contexto socioeconómico deste território, a cidade-região do Porto continua a assumir-se como o núcleo polarizador da Região Norte, mas está a divergir da intenção de reforçar o seu papel às escalas superiores (MATEUS, 2005). A manter-se o actual cenário de descentralização, é essencial que a realidade de concentração da AMP se afirme no plano qualitativo (e não só no quantitativo) e, mormente, nas suas articulações com o processo de internacionalização da AMP. (AMP, 2008b) Isto é, *“há que ensaiar pontes possíveis entre o estatuto de metrópole regional, unanimemente reconhecido, e o processo de internacionalização, como última alternativa à estratégia reducionista de encarar a AMP como simples pólo de compensação do centralismo e macrocefalia da aglomeração lisboeta”* (FIGUEIREDO, 1997)

Para contrariar esta perspectiva simplista, relativamente ao papel que a AMP pode desempenhar no desenvolvimento da sociedade portuguesa, impõe-se que a afirmação da AMP nos níveis nacional e internacional seja equacionada conjuntamente. Será através da valorização do papel que cabe à AMP



2.93 – Esquema comparativo da mobilidade em Portugal
Fonte: nunogomeslopes.com



2.94 – Publicidade ao “Jazz no parque”
Fonte: apat.wordpress.com



2.95 – Imagens do museu de arte contemporânea Serralves - Fonte: oportocool.wordpress.com



2.96 – Publicidade ao “Serralves em Festa”
Fonte: apat.wordpress.com



2.97 – Publicidade ao “Fantasporto”
Fonte: antestreia.blogspot.com

desempenhar na internacionalização da economia e da sociedade portuguesas que este território se afirmará no contexto nacional.

Neste sentido, o estudo coordenado por Figueiredo (1997, p. 83), identifica as principais debilidades da cidade-região do Porto, quanto ao contexto internacional. Apesar do hiato temporal, as seguintes fragilidades mantêm-se:

- As fracas infra-estruturas de acessibilidades capazes de expandir o raio de alcance do Aeroporto Sá Carneiro (sobretudo no eixo viário Porto/Corunha/Vigo) travam significativamente a capacidade de afirmação (com destaque para o Noroeste Peninsular) desta infra-estrutura, que deve reunir vantagens para conseguir competir como ponto de entrada de tráfego (particularmente de passageiros) inter-continental em espaços não saturados;
- A incipiente presença dos operadores nacionais nas linhas aéreas interregionais debilita seriamente o potencial de atractividade do Aeroporto do ponto de vista de poder funcionar como ponte possível de correspondências para algumas cidades espanholas do Noroeste Peninsular;
- A reduzida capacidade institucional de liderança metropolitana da oferta e da animação turísticas a nível regional e nacional não permite drenar para a AMP todo o potencial turístico de entrada pela fronteira de Valença, nem maximizar o aproveitamento do fenómeno do turismo de negócios, prolongando o período médio de permanência na hotelaria existente;
- A inexistência de estratégias concertadas entre a dinamização recente da oferta de animação sociocultural a nível metropolitano e a promoção turística reduz as sinergias possíveis entre as duas práticas e dificulta o aparecimento de manifestações artísticas e recreativas com visibilidade no âmbito das aglomerações europeias inseridas no mesmo grupo da AMP;
- Determinadas manifestações artísticas com raiz metropolitana e que apresentam um potencial de internacionalização a considerar numa política mais activa de promoção da AMP (como são, por exemplo, as experiências do Fantasporto, do Cinenima e da própria animação em torno da Casa de Serralves) necessitam de um outro impulso a nível de investimento-promoção e de profissionalização para assumirem o estatuto possível de realizações competitivas nessa perspectiva;
- A forte dispersão dos canais de relacionamento preferencial a nível internacional dos Universitários e das Universidades sediadas na AMP pontualiza a capacidade de internacionalização já hoje existente desse vector da vida metropolitana; no entanto, a Universidade do Porto, a Universidade Católica Portuguesa e a Universidade Portucalense constituem um capital possível de atracção para a AMP de manifestações científicas de projecção internacional; veja-se, por exemplo, o caso do domínio da biologia e da biomedicina, bem como o domínio das tecnologias de informação e de produção, cujas capacidades de relacionamento internacional podem ser utilizadas para atrair à AMP realizações relevantes em matéria de conferências internacionais;
- A inexistência de um equipamento competitivo para manifestações científicas de porte elevado, desejavelmente inserido na malha urbana e na rede de transportes de alta capacidade da AMP constitui uma debilidade adicional;
- A ausência de capacidade institucional de atracção de investimento directo estrangeiro numa óptica metropolitana e consequentemente regional coloca hoje a AMP numa posição desfavorecida face às estratégias nacionais de atracção de capital estrangeiro, ora impulsionadas por uma lógica de apoio à capitalidade, ora accionadas no sentido de diversificar áreas de forte especialização industrial; esta questão é a nosso ver preocupante, já que não existe qualquer entidade que realize a integração

entre a lógica da atractividade em termos territoriais, os aspectos da promoção no exterior e a vertente sectorial/empresarial do problema;

- O próprio efeito de capitalidade, enquanto potenciador de uma imagem de prestígio e de proximidade face ao poder de decisão, constitui um obstáculo à atracção de serviços estratégicos de natureza internacionalizante.

O mesmo autor refere que o potencial de internacionalização da AMP está amarrado ao carácter extrovertido da base produtiva metropolitana e regional, às relações desta com as infra-estruturas metropolitanas de apoio directo e indirecto à exportação-importação, assim como, à actividade do turismo, nomeadamente de turismo de negócios.

A estratégia supramunicipal (para a AMP)

O balanço sobre o recente desenvolvimento da posição competitiva da AMP não é particularmente favorável e exige a adopção de uma estratégia integrada e eficaz, capaz de reverter o actual cenário. Uma estratégia que se deve adequar às várias escalas e ter em atenção os consensuais elementos necessários à competitividade, tais como qualificações e competências dos recursos humanos, centros de conhecimento e agentes inovadores, escala e qualidade das infra-estruturas públicas, redes sociais e institucionais densas e conectadas e numerosos activos culturais. (SILVA, 2005) Atrair empresas e pessoas qualificadas exige a qualificação do território.

Assim, seguindo esta filosofia a AMP defende uma estratégia que, quanto ao desenvolvimento económico, privilegia a especialização da cidade do Porto e da região em actividades com potencial para criar condições para a competitividade. Ou seja, devem ser disponibilizadas e qualificadas as condições que tornem vantajosa a escolha do território. Esta ideia parte da noção que a evolução do modelo produtivo vigente para um outro assente na intensificação tecnológica, na inovação e no empreendedorismo requer sinergias entre o tecido científico, económico e empresarial da AMP. Neste sentido, a AMP defende a aposta na intensificação tecnológica, no que se refere a um conjunto de sectores onde a área metropolitana já detém aptidões próprias bem desenvolvidas, mas que carecem de competir no mercado global. Justifica esta opção com a vantagem de estar no centro do maior espaço de geração de conhecimento existente em Portugal, constituído pela Universidade do Porto, pela Universidade Católica e pelo Instituto Politécnico do Porto, e balizado pela Universidade do Minho (a Norte) e pela Universidade de Aveiro (a Sul), além de contar com outros centros de investigação. De acordo com o documento estratégico, a conjugação do conhecimento académico e científico com o “*know-how*” das empresas será determinante para o aparecimento de novos sectores de actividade, mais inovadores, e associados à organização e gestão, ao design, marketing e comunicação, à investigação e desenvolvimento de produtos e serviços, e à logística. Sectores que contribuirão para a recomposição do tecido empresarial da cidade e da região. “*Neste sentido, o grande objectivo programático da AMP, nesta prioridade estratégica, assume um entendimento de projecto de interesse metropolitano, e consubstancia-se no estabelecimento de uma rede metropolitana de Parques de Ciência e Tecnologia, Centros Tecnológicos, e de Parques Empresariais, com uma gestão e promoção em rede, dotados e interligados por uma rede de telecomunicações de alto débito, e com recurso a tecnologias limpas e ecoeficientes, na perspectiva da sustentabilidade energética e ambiental.*” (AMP, 2008c, p. 71)

A determinação de políticas de utilização da energia, de um código de valores e de prestação de serviços ambientais, assim como a manutenção da sustentabilidade ambiental de actividades produtivas da região é também manifestamente assumida como prioridade, aceitando a importância da sustentabilidade no actual contexto global. O crescimento sustentado corresponde a um eixo basilar na estratégia da AMP, considerando a sua relevância para as actividades económicas em sectores avançados (capazes de gerar emprego e riqueza para a região), estabelecendo sinergias com as melhores práticas de formas racionais de utilização da energia e da protecção ambiental. A par da requalificação em áreas urbanas das componentes ambientais é defendida a determinação e criação de uma rede de “parques naturais” na AMP; e a criação ou renovação de infra-estruturas básicas (tais como abastecimento de água, saneamento, gestão de resíduos.) (AMP, 2008c)

A actividade turística é igualmente uma aposta da AMP, que consequentemente defende a dinamização da Associação de Turismo do Porto. Segundo, AMP (2008c), o crescimento em quantidade e valor do Turismo na AMP depende da diversificação dos produtos da região, do aumento de alojamentos, da dinamização da actividade económica e da projecção da imagem da AMP a nível nacional e internacional. A imagem da AMP como um destino de excelência (na realização de congressos internacionais, nas áreas da cultura e da ciência, na gastronomia, no golfe e no turismo sénior ligado à saúde) e como um centro cultural na Europa deve, segundo o trabalho referido, ser promovida através de marketing intensivo. O mesmo documento indica que o reforço do “cluster” turístico metropolitano exige, portanto (1) posicionar o Porto como plataforma de uma ampla região (para que possa incluir a oferta turística do Gerês, Minho e Douro, a oferta turístico-religiosa de Braga e turístico-patrimonial de Guimarães, e ainda de produtos turísticos como o Vinho – Porto, Douro e Verde), (2) o desenvolvimento de negócios e actividades económicas associados ao turismo e (3) o aumento da oferta cultural e de lazer, de carácter permanente e contemporânea, mas ancorada na nas suas tradições e identidade da região. (AMP, 2008c)

A estratégia refere ainda que as identidades e as imagens qualificadas das cidades, de que depende o turismo, terão de passar pela conservação e reabilitação urbana dos edifícios e espaços públicos, para que se torne evidente a grande riqueza e diversidade do património arquitectónico e cultural, das várias épocas (posição que os autores alegam deve estar na continuidade do que já vem sido feito nas baixas do Porto e Vila Nova de Gaia). De acordo com o mencionado documento, estas acções de requalificação exigem o envolvimento e esforço de investimento dos sectores público e privado que, por sua vez, beneficiarão de um cenário cuidado e capaz de atrair novos investidores, descrevendo uma desejável espiral ascendente. O reforço identitário carece também da estruturação e articulação de uma rede de serviços e equipamentos culturais que promova o acesso dos cidadãos à cultura. Uma rede planeada, variada e de qualidade, que ajude na afirmação da AMP como destino de turismo cultural de excelência. (AMP, 2008c)

O trabalho também defende que a competitividade da AMP está ainda dependente do grau de eficácia e de eficiência do seu sistema de mobilidade, considerando, neste contexto, que um sistema eficaz é aquele que garante a acessibilidade da generalidade da população aos centros de actividade relevantes e um sistema eficiente é aquele que garante a acessibilidade ao menor custo possível. E que a reunião dos dois factores confere ao sistema a condição de sustentável, do ponto de vista económico, energético, ou ambiental. Neste sentido, a AMP (2008c) pretende (1) melhorar a acessibilidade intra-regional (apostando na melhoria da conectividade entre as redes nacional, regional e municipal com importância supra-concelhia, e promoção de acessos mais rápidos e seguros aos eixos estruturantes), (2) melhorar a acessibilidade aos principais locais de interesse regional (tais como portos, aeroportos, áreas de



2.98 – Programa ERASMUS
Fonte: aeichas.blogspot.com



2.99 – Universidade de Aveiro
Fonte: apm.pt



2.101 – Universidade do Porto - FEUP
Fonte: sites.google.com



2.100 – Universidade do Porto - FAUP
Fonte: galinsky.com



2.102 – Vista do Porto
A imagem de qualidade aposta na relação com o rio e o vinho. Fonte: sites.google.com



2.103 – Vista do Porto



2.104 – Casa de Chá de Serralves
Imagens qualificadas Fonte: oportocool.wordpress.com

localização empresarial e logística, pólos tecnológicos, pólos turísticos, etc.), (3) melhorar a mobilidade urbana e o descongestionamento das cidades e das suas periferias (melhorando quer a acessibilidade urbana quer os serviços de transporte público) e (4) promover a coesão do território e a articulação entre diferentes redes, apoiando o desenvolvimento de modos e meios de transporte mais sustentáveis. (AMP, 2008c, p. 57)

Estas intenções reflectem-se nas seguintes linhas de acção (AMP, 2008c, pp. 56-57):

- Afastar dos eixos actuais o tráfego rodoviário de travessia simples do centro da AMP, e direccioná-los para o IC24.
- Articular internamente a rede de estradas da AMP, nos pontos críticos, promovendo a coesão territorial e garantindo uma acessibilidade interna mais homogénea, aos centros e aos espaços de protecção ambiental, nomeadamente realizando a ligação de Arouca ao nó da Feira, ligações a Trofa e Santo Tirso, concluir a ligação a Gondomar (IC29), as ligações S. João da Madeira-Feira-Carvalhos, e o plano integrado de acessibilidades de Vila do Conde e Póvoa de Varzim.
- Proceder à consolidação da rede do Metro do Porto, com a construção do troço ISMAI-Trofa, Boavista-Matosinhos, Estádio do Dragão-Gondomar (em construção), extensão da linha de Gaia até Laborim, criando aqui um novo interface de transportes, e prolongamento da linha do Hospital de S. João até à Maia.

A estratégia prevê ainda a passagem da ferrovia de alta velocidade (TGV) pelo Porto, sendo defendida a importância, não só para a AMP ou o País, mas também para a Península, de um projecto ferroviário capaz de estruturar todo o litoral atlântico da Corunha a Setúbal. A ocorrer esta passagem no Porto, de acordo com a AMP (2008c), possivelmente, implicará a construção de uma nova ponte, bem como de uma estação no Aeroporto Francisco Sá Carneiro. Este é referido como já possuindo um leque de ligações razoável e como tendo uma localização privilegiada. Por isso, o documento continua indicando que a inserção do aeroporto neste sistema ferroviário de alta velocidade (do litoral atlântico da Península), não só contribuirá para o reforço das relações com a Galiza como será determinante para o aumento significativo da área de influência da infra-estrutura aeroportuária. A ligação entre a AMP e a Galiza constitui um importante eixo económico e demográfico, e revela-se uma potencialidade da AMP, portanto, como tal é encarada. (AMP, 2008c)

Simultaneamente, a ligação ferroviária rápida, em sistema misto de carga e passageiros, beneficiará o Porto de Leixões. Para este, a AMP defende a construção urgente de um terminal de passageiros, para o qual estão previstos investimentos, assim como, para as novas plataformas logísticas na AMP. De acordo com AMP (2008c), o sistema portuário, assim como a Exponor, cumprem a sua função, e, por força da dimensão do hinterland, e pelas suas características de especialização industrial e dimensão das trocas comerciais, conseguem actuar numa escala bastante alargada, constituindo, por isso, uma mais-valia para a AMP. (AMP, 2008c)

O desafio colocado à AMP, de reflectir a natureza das suas vantagens competitivas, aproveitando os recursos produtivos que já possui e incentivando a criação de competências específicas de apoio a esses mesmos recursos exige, segundo AMP (2008c) a definição de uma estratégia capaz de trilhar uma trajectória exequível. Por isso, a estratégia deve *“basear-se não em modelos ideais mas sim combinar a criação de novos recursos e actividades com os recursos e actividades existentes. O que equivale a dizer que uma trajectória viável de mudança para a área em análise há-de respeitar e apoiar-se em traços estruturais tão marcantes na história da cidade e região”*. (SILVA, 2005, p. 11) Neste sentido, pouco interesse terão os modelos não contextualizados, e determinados por modas. Não parecer ser o caso.

A estratégia municipal (o PDM do Porto)

Em Fevereiro de 2006 é publicado em Diário da República o actual Plano Director^{xvi} para o concelho do Porto, aprovado pela Assembleia Municipal em 2 de Junho de 2005 e ratificado pelo conselho de ministros em 26 de Janeiro de 2006. Enquanto figura de planeamento que pretende definir um modelo territorial qualificado, estabelece várias linhas orientadoras para a totalidade do espaço municipal, incluindo para a Área Industrial de Ramalde (AIR).

Reconhecendo a posição polarizadora da cidade do Porto na área litoral do Noroeste português, o PDMP propõe um modelo de cidade que se destina a regular um território (municipal) que é um dos elementos de um sistema mais vasto e complexo. No entanto, na perspectiva metropolitana, defende o reforço do anel viário distributivo de forma a minimizar os atravessamentos da cidade, a articulação dos modos de transporte e a fixação de equipamentos estruturantes de âmbito metropolitano e de actividades de elevada hierarquia superior, realçando a importância de AIR na execução deste papel. Para o próprio concelho, propõe o reforço das centralidades, locais mas com projecções que extravasam os limites citadinos, através da qualificação dos tecidos urbanos e requalificação do espaço público, e a valorização das redes e sistemas de transporte.

As assimetrias e as centralidade

A reconhecida centralidade do Porto, abordada no contexto de um território supra-municipal, é a justificação dada para se optar por valorizar e reforçar as centralidades, existentes e emergentes. As novas polaridades (AIR e Antas/Campanhã) e as centralidades já afirmadas (Baixa e Boavista), enquanto rótulas de ligação ou estruturação de espaço de fluxos de metrópole, complementadas por várias centralidades secundárias (Foz, Fonte da Moura, Marquês/Costa Cabral, ...), constituem um conjunto que, embora privilegie o reforço das entidades locais, reúnem as condições necessárias para promover a diversidade, qualidade e quantidade de actividades favoráveis para a melhoria dos factores de competitividade da base económica urbana. Os equipamentos estruturantes de âmbito metropolitano estão, por isso, previstos sobretudo para estes sectores.

O PDMP não especifica, porém, a natureza dos equipamentos a instalar, permitindo alguma flexibilidade para a localização destes equipamentos que, frequentemente, decorrem de oportunidade imprevisíveis.

Para estas centralidades, o PDMP propõe ainda a qualificação dos tecidos urbanos, a requalificação dos espaços públicos, a dotação de novos espaços verdes e a criação de um sistema de espaços colectivos, defendendo a valorização patrimonial, a coexistência harmoniosa de diversos ursos e actividades e o melhoramento do sistema de mobilidade. Intervenções que deverão, sobretudo, atenuar o desequilíbrio entre o sector Nascente e Poente.

A dicotomia criada entre o sector Poente, bem equipado e onde reside uma população solvente, e o sector Nascente, mal infra-estruturado e habitado por uma população empobrecida, é referida como de difícil resolução, por exigir “a concretização de políticas integradas que ultrapassem o âmbito de actuação do PDM”. (CMP, 2003b, p. 223) Neste sentido, a criação de novas acessibilidades, a dotação de equipamentos e a requalificação do espaço público mostram-se fundamentais para catalisar sinergias.

A Mobilidade

A coesão funcional e a competitividade da cidade estão dependentes do seu sistema de mobilidade.

Sem procurar maximizar os volumes de tráfego existentes nem, tão pouco, dimensionar a infra-estrutura viária em função da evolução da procura, mas aspirando aumentar a mobilidade (indispensável na actual sociedade), o PDMP define estratégias para assegurar o equilíbrio deste sistema. Estas passam, principalmente, por conter a oferta de nova infra-estrutura viária e desenvolver outras alternativas de transporte.

Para a rede de infra-estrutura viária, define uma hierarquia determinada pelo posicionamento de diferentes ruas na rede de ligações e percursos consolidados ao longo dos tempos, sem necessariamente associar a cada nível desta ordenação uma medida ou um perfil-tipo. Ou seja, *“não está nos critérios deste plano a padronização da infra-estrutura viária, até porque é muito diversa a configuração dos diferentes tipos de arruamento que integram cada nível hierárquico”* (CMP, 2003b, p. 181), mas antes a ordenação e agrupamento das vias consoante o papel que desempenham na organização do território.

De acordo com o plano, as diferentes vias que atravessam ou servem unicamente o município podem (1) ser elementos da rede viária nacional (estruturando o território metropolitano e regional), (2) ser eixos urbanos estruturantes e de articulação intermunicipal e formar o sistema viário principal (estabelecendo a ligação entre os principais sectores da cidade e desses à rede viária nacional), (3) ser canais de ligação Inter-níveis (ligando os eixos urbanos estruturantes, ou complementares, à rede nacional e fazendo a transição do tipo de tráfego), (4) ser eixos urbanos complementares ou estruturantes locais (sendo vias de nível secundário que pretendem ligar eixos estruturantes e irrigar os sectores urbanos delimitados por esses eixos, fazendo a transição entre o provimento local e o tráfego de passagem), (5) ser eixos sequenciais (assegurando a ligação entre diferentes sectores e funcionando como complemento à rede secundária, sendo vocacionados para a circulação de transportes rodoviários que estabeleçam conexões intermunicipais) ou (6) ruas de provimento local (para abastecimento dos usos nelas localizados). (CMP, 2003b),

A ausência de um padrão que identifique cada um dos níveis da hierarquia viária, não inviabiliza, porém, a redefinição do perfil de várias vias. Com o propósito de reduzir a dependência do automóvel e promover a requalificação do espaço público, é proposta a diminuição do canal dedicado à circulação viária, através do alargamento generalizado dos passeios (por redução da largura das vias) e da eliminação estratégica de estacionamento das ruas. Ao mesmo tempo, é privilegiada a arborização e a criação de corredores para bicicletas ou práticas pedonais. Por outro lado, é proposta a reformulação das vias de hierarquia superior (VCI e rede viária urbana de ligação aos concelhos vizinhos) de forma a facilitar a circulação automóvel.

O desejo de conter a circulação viária na cidade é, também, acompanhado por uma gestão do estacionamento. Consoante a localização e as intenções, os parques de estacionamento podem passar desempenhar a função de apoio ou de dissuasão. No primeiro caso estão incluídos os que pretendem servir os residentes, sendo o aumento deste tipo de estacionamento, inclusive, encorajado pelo plano. No segundo, estão incluídos os que pretendem fomentar a utilização de transportes públicos (normalmente, designados por parques de franja ou por *Park-and-Ride*). O PDMP propõe a criação de vários parques em franja para a cidade, estando um dele previsto para a Área Industrial de Ramalde.

Embora o automóvel continue a ser considerado como uma das componentes essenciais do sistema, neste plano, a mobilidade assume e reforça diferentes alternativas. A par da referida criação de corredores dedicados a bicicletas, são propostos corredores de transportes públicos em autocarro e o desenvolvimento de uma rede intra-urbana de transporte colectivo em sítio próprio sobre carril (TCSPC), da qual fazem parte os sistemas do eléctrico e do metro.

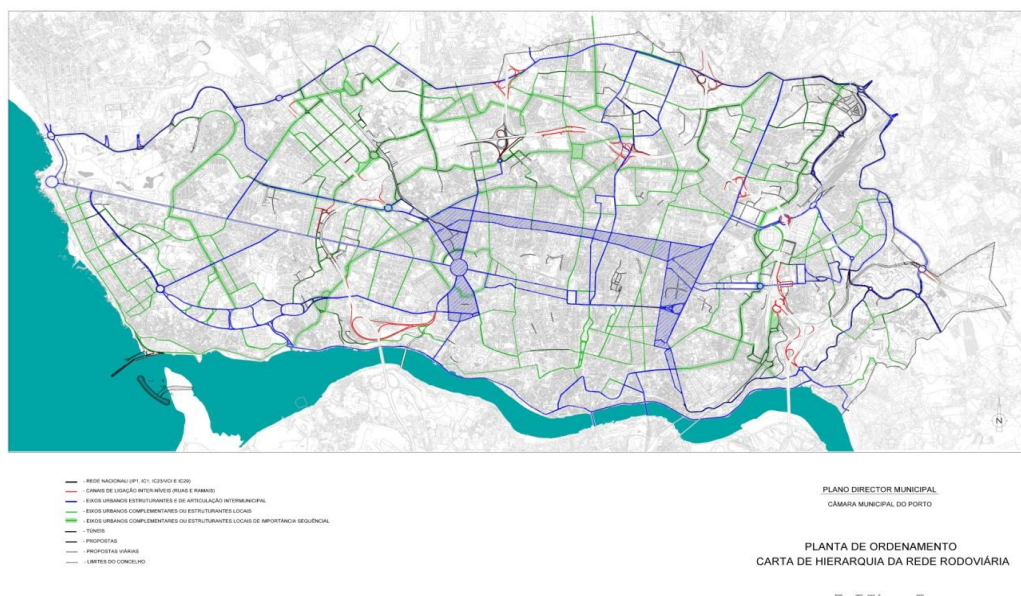
O eléctrico (sistema ferroviário ultra-ligeiro) é proposto com o intuito de captar muitas das viagens realizadas a pé ou de autocarro, podendo servir movimentos pendulares, mas pretendendo, sobretudo, apoiar o crescimento dos movimentos atípicos. O plano defende a expansão da rede de eléctricos em plataforma partilhada com o peão ou em corredor partilhado com os autocarros.

O metro (sistema ferroviário ligeiro) apresenta-se como uma solução para responder a movimentos de carácter suburbano, com forte peso das viagens pendulares. Alguns dos traçados propostos para a expansão deste serviço, recentemente não autorizados pelo poder central, basearam-se na altura em “aprovações superiormente determinadas^{xvii}”. (CMP, 2003b)

O possível desenvolvimento destes dois serviços é também contemplado pelo plano. De forma a assegurar a expansão dos transportes colectivos em sítio próprio sobre carril, e na ausência de dados detalhados sobre o padrão da mobilidade intra-urbana, o PDMP define traçados para corredores futuramente afectos a esse fim, embora não tenha especificado qual dos dois sistemas será o mais aconselhável.

Dos quatro corredores propostos, apenas a Circular Externa intersecta a actual Área Industrial de Ramalde. (ver anexo J) Este corredor

constitui um anel exterior à Via de Cintura Interna que deverá potenciar a atractividade da Zona Empresarial de Ramalde, quer por ligação à Boavista, Pasteleira e Baixa (pela marginal), como por ligação ao sector mais dinâmico da Circunvalação (Hospital e Pólo Universitário da Asprela), como à Zona Oriental (Areosa e Fernão de Magalhães) até à Baixa (pelo campo 24 de Agosto). Intersecta o metro em quatro pontos – Fonte da Moura, Viso, Hospital de S. João e Campo 24 de Agosto – para além de conectar com a Linha 1 do Eléctrico, respectivamente no Fluvial e no Campo 24 de Agosto. (CMP, 2003b, pp. 189-190)



2.105 - Plano Director Municipal do Porto - Carta de Hierarquia da Rede Rodoviária
Fonte: Câmara Municipal do Porto

Quanto à rede ferroviária pesada, o PDMP considera os dois serviços, o construído e o a construir, isto é, o de bitola ibérica e o de bitola europeia. Para o primeiro, sugere a criação de uma nova paragem (entre Campanhã e Contumil), a criação de uma linha turística e o reforço da articulação do comboio com outros modos de transportes junto da importante estação de S. Bento. Para o futuro traçado do TGV, por desconhecer os estudos e opções, menciona condicionantes e faz algumas sugestões, focando o atravessamento do rio Douro. Das alternativas enunciadas, refere-se a possibilidade de ser criada uma estação-apeadeiro em Ramalde, com o intuito de dinamizar a AIR (futura ZEP), ou na zona da Boavista, em articulação com o metro e a rede de eléctricos.

Na reestruturação do sistema de mobilidade, além de ter sido defendida a multiplicidade dos modos de transporte, é considerada a coordenação entre estes. Para isso, são propostas interfaces multimodais^{xviii} que no PDMP, em face do estacionamento previsto e das diferentes paragens (existentes ou propostas) dos vários modos de transporte, são hierarquizadas em diferentes níveis.

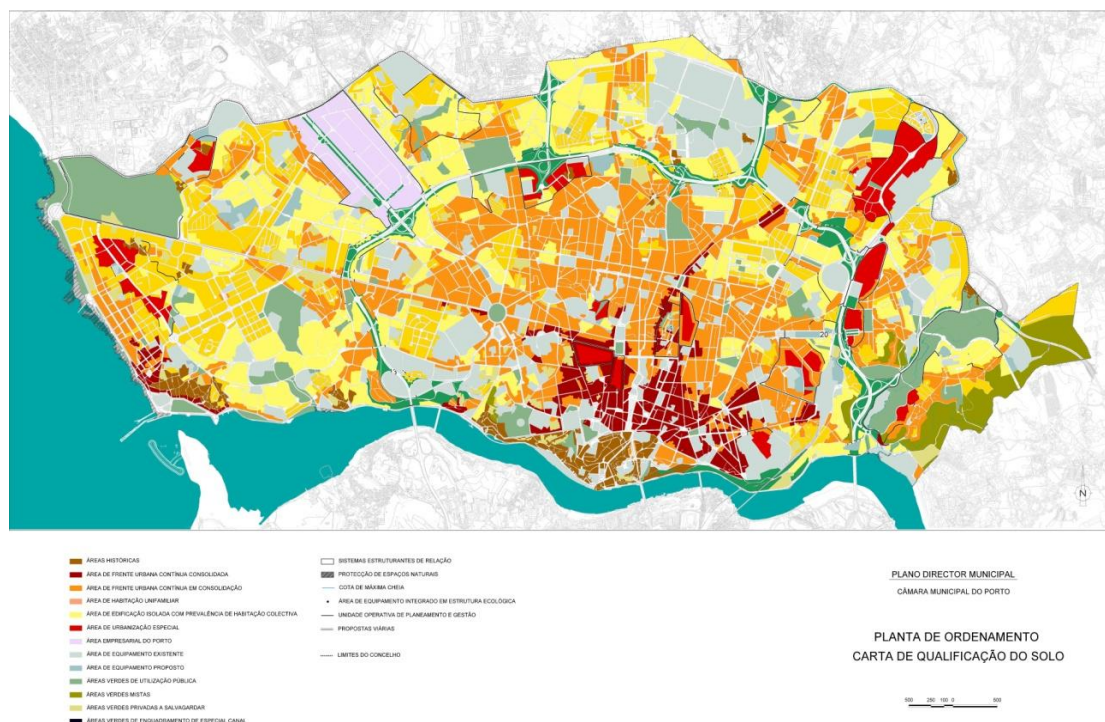
Assim, em termos de mobilidade urbana e da relação com o modelo urbanístico preconizado, o PDMP define como objectivos a gestão do sistema viário apoiada num conceito de hierarquia de utilização, a qualificação do espaço público através da sua arborização em grande escala, a criação de alternativas de estacionamento para residentes e actividades, o desenvolvimento em múltiplas oportunidades de transportes, tendo ainda privilegiado a organização e racionalização do abastecimento urbano e o desenvolvimento de um plano de segurança para acessibilidades. (CMP, 2003b)

Os tecidos urbanos

A evolução do Porto, a segunda maior cidade do país, conduziu à invulgar situação no contexto português, em que os limites da cidade/urbe coincidem com os do concelho. Perante esta particularidade, o PDMP (que tem como uma das suas obrigações a classificação do solo) estabelece a totalidade do território municipal como solo urbano e atribui a este as seguintes categorias: solo urbanizado (considerando como subcategorias a Área Histórica, as Áreas de Frente Urbana Continua Consolidada, as Área de Frente Urbana Contínua em Consolidação, Área de Habitação de Tipo Unifamiliar, Área de Edificação Isolada com Prevalência de Habitação Colectiva, Área de Urbanização Especial, Área Empresarial do Porto, Área de Equipamento e Sistemas de Circulação e Mobilidade) e solo afecto à estrutura ecológica (considerando como subcategorias as áreas de equipamento integrado e as áreas verdes). A cidade, porém, está em constante evolução. E a simples categorização dos tecidos não garante a sua correcta transformação.

Tendo por objectivos uma imagem qualificada do conjunto e a valorização das especificidades de cada um dos tecidos urbanos, *“cuja diversidade lhe é conferida pelo seu processo histórico de formação, pelas culturas urbanas subjacentes e pelo suporte físico onde assenta”* (CMP, 2003b, p. 246), o PDMP estabelece também a regulação da ocupação e usos dos solos. Normas condicionadas pelo exercício de antevisão.

A previsão da transformação dos diferentes tecidos (melhor ou pior localizados, melhor ou pior infra-estruturados) exige diferentes graus de incerteza. Por exemplo, os tecidos muito consolidados apresentam uma transformação bastante previsível, os tecidos não consolidados sugerem uma



2.106 – Plano Director Municipal do Porto – carta de qualificação do solo
Fonte: Câmara Municipal do Porto

transformação incerta e as formas de ocupação dos terrenos ainda vazios estão fortemente condicionadas por factores imprevisíveis.

Atendendo às formas e evolução dos fragmentos urbanos, o PDMP propõe Critérios Casuísticos (para as áreas históricas da urbe, onde é extremamente difícil tipificar situações), Critérios Morfológicos (considerados reinterpretações dos dispositivos encontrados no planos de alinhamentos e cérceas e no RGEU e que conformaram a imagem desses sectores da cidade, ou seja, estão previstos para as áreas em que a infra-estrutura está estabilizada e o edificado consolidado ou em consolidação), Critérios Tipológicos (para as áreas onde predomina a moradia unifamiliar com quintal ou para onde se pretende a sua expansão), Critérios Quantitativos (para os sectores da cidade onde predomina o modelo modernista, caracterizado pelos edifícios dispostos de forma isolada e sem relação directa com o espaço público tradicional) e Critérios Programáticos (para as áreas onde se propõem intervenções mais voluntaristas e as definidas por vários urbanos, onde a ausência de referências urbanas aumenta o grau de incerteza - o PDM estabelece para algumas destas áreas UOPG). Estes últimos condicionarão a evolução da Área Industrial de Ramalde.

O sistema de espaços colectivos e a estrutura verde urbana

O equilíbrio da cidade depende da qualidade e diversidade dos espaços de uso colectivo, que passa pela atenção dada aos espaços verdes.

O território municipal, classificado na sua totalidade como solo urbano, não está abrangido pela Reserva Ecológica Nacional (REN). Porém, de forma a garantir que a expansão e transformação dos solos é

compatível com uma correcta articulação dos seus recursos e valores naturais é proposta a constituição de Estrutura Ecológica Municipal. Esta integra as áreas verdes, as áreas de logradouro e equipamentos, conjuntos vegetais de relação, áreas de protecção de recursos naturais (zonas húmidas e linhas de água a céu aberto), praias e zonas naturais sujeitas às variações das marés e escarpas e terrenos instáveis.

Para concretizar o objectivo da Estrutura Ecológica Municipal, o objectivo de preservar e promover a qualidade ambiental do território, o PDMP delimita zonas interditas a obras de construção, aumenta a percentagem de solo a permanecer permeável nos logradouros, restringe os usos nas zonas inundáveis, promove o aumento de espaços verdes resultantes de novas intervenções e o de áreas verdes de uso público, e determina a recuperação das estruturas verdes nos interiores de alguns quarteirões (delimitados por UOPG). (CMP, 2003b) Propõe, ainda, a criação de uma categoria de espaço, designada por Área de Verde Misto, que corresponde a estruturas agrícolas ou florestais que podem integrar equipamentos colectivos de apoio a actividades de recreio.

Na procura de um modelo equilibrado e coeso, o PDMP propõe a articulação das relações entre alguns destes espaços verdes e equipamentos. Surge, deste modo, um sistema de espaços colectivos que integra *“todas as áreas existentes ou previstas que ofereçam condições de fruição pública tais como jardins, parques, praças, alamedas etc., bem como áreas privadas de utilização colectiva de que são exemplo quintas, jardins, galerias comerciais, etc., ou seja, as áreas que são ou podiam vir a ser utilizadas na escala directa do corpo humano”* (CMP, 2003b, p. 227), estando ainda incluídos todos os equipamentos susceptíveis de potenciar a aglomeração humana e animação urbana, tais como escolas, áreas desportivas, recintos religiosos, e excluídos todos os corredores de circulação destinados essencialmente aos automóveis.

A abordagem sistémica é justificada com o entendimento que estes espaços colectivos, além de possuírem valências próprias, enaltecem os seus desempenhos quando se relacionam entre si. O reforço das relações entre os diversos espaços, lugares de excelência, as próprias continuidades físicas propostas e desejadas, permitirão recompor uma nova “vertebração” da cidade e reforçar a sua forte



2.107 – Plano Director Municipal do Porto – Planta de Sistemas de Espaços Colectivos
 Fonte: Câmara Municipal do Porto

identidade patrimonial e histórica. Neste cenário, (até) os próprios caminhos ajudam a desenhar a cidade e transformam-se em referências visuais. (CMP, 2003b)

O sistema de espaços colectivos é, portanto, conformado por percursos, que no caso do Porto, podem ter a sua origem em sectores da cidade consolidada, onde se encontram os espaços mais qualificados, e acompanhando as saídas históricas da cidade, desenvolver-se radialmente, ou podem descrever trajectos transversais, interligando as áreas verdes remanescentes. Os vários percursos alternativos a criar, suscitando novas formas de usufruir a cidade, após “*obras relativamente simples, como, por exemplo, o seu reperfilamento, valorizando a componente pedonal, a sua arborização ou iluminação pública*” (CMP, 2003b, p. 228), serão compatibilizadas com a instalação de ciclovias e arruamentos preferencialmente pedonais.

As condicionantes e o património

O modelo territorial a implantar está sempre condicionado pela realidade existente. A vontade de preservar um edifício histórico, de proteger uma paisagem ou até de assegurar a possível expansão de uma via, constituem restrições que devem ser observadas no acto de planejar e identificadas nos respectivos instrumentos.

No contexto português (de acordo com a legislação portuguesa), durante o processo de planeamento e ordenamento do território concelhio, os municípios passaram a ter que integrar nas suas estratégias de intervenção, as várias servidões e restrições de carácter sectorial e de âmbito territorial diferenciado, incluindo as especificidades locais. Estas limitações, “*assinaladas, quando a escala o permite, na planta de condicionantes*”, (CMP, 2006) e necessariamente respeitadas na execução do plano, têm como objectivo garantir a segurança dos cidadãos, o funcionamento e ampliação das infra-estruturas e equipamentos, o enquadramento do património cultural e ambiental e a execução de infra-estruturas programadas ou em fase de projecto.

No concelho do Porto, as transformações e usos do solo estão condicionadas por servidões administrativas de utilidade pública relativas a Edifícios públicos, Rodovias, Ferrovias, Domínio hídrico, Infra-estruturas de distribuição, Aproximação ao Aeroporto Sá Carneiro, Sinalização marítima, Equipamentos, Defesa nacional, Vértices geodésicos, Zonas acústicas mistas e sensíveis, Espécies arbóreas classificadas ou protegidas, Área crítica de recuperação e reconversão urbanística, Zonas ameaçadas pelas cheias e Imóveis classificados ou em vias de classificação.

Além dos referidos espaços, o PDM identifica outros. A carta do património é uma peça de ordenamento do território, objecto de actualizações permanentes, que pretende identificar os elementos com valor patrimonial. Todos os conjuntos e edifícios detentores de valores singulares (arquitectónicos, históricos ou urbanísticos) que devem ser preservados e valorizados. A reunião das informações sobre o tecido patrimonial num só documento facilita e apoia o planeamento e gestão urbanística.

A transformação do solo só será possível, portanto, após a identificação de todas as condicionantes. No caso do território incluído na UOPG da futura ZEP, o espaço tem como condicionantes, a passagem de uma linha de alta tensão da rede eléctrica subterrânea, a passagem de um oleoduto, a sua proximidade ao aeroporto (devendo por isso observar a servidão aeronáutica). Está ainda obrigado a garantir uma

administração de oportunidades. Agrupadas em dois grandes conjuntos, as acções consideradas prioritárias foram listadas e consideraram as formas de participação/responsabilidade da elaboração e o nível de prioridade proposto. As acções podem, por conseguinte, ser de carácter programático (por exigirem estudos, planos ou programas prévios à execução de acções concretas) ou de carácter executório (sendo possível a realização física e imediata das propostas). A sua execução pode ser da iniciativa municipal, de entidades públicas ou privadas, isoladamente ou em parceria. E corresponder a uma prioridade imediata (equivalente a 3 anos), a uma prioridade de médio prazo (até 6 anos) ou de longo prazo (até ao limite de vigência do plano).

A estratégia de execução das acções decorrentes do Plano deve, ainda, assentar nas seguintes linhas de atenção:

- dar prioridade à elaboração de estudos e projectos específicos que permitam desenvolver procedimentos proactivos que visem a captação de investimentos de origem diversa e capazes de despoletar novas dinâmicas urbanas;
- Preparar "pacotes" de projectos a candidatar a novos programas de financiamento na lógica da oportunidade em tempo dos mesmos;
- desenvolver contratos-programa com a administração central e com os parceiros com interesses comuns, no sentido de minimizar os encargos e maximizar os efeitos das acções em causa;
- aproveitar os mecanismos de financiamento que o Plano consagra nos sistemas de execução dos mesmos. (CMP, 2003b, p. 285)

As acções não especificam, contudo, fontes de financiamento. A este propósito, o relatório justificativo entende que

seria puro voluntarismo listar fontes de financiamento que, à data actual, estão esgotadas e assim continuarão a médio prazo. Com efeito, o Programa Operacional Regional (ON-Operação Norte) está esgotado em 80% para as medidas Acessibilidades e Equipamentos, o Polis dificilmente permitirá novas candidaturas ao Porto, no Urban existe alguma margem para acções sociais e infraestruturas e o Urbcom aguarda a concretização do acordo estabelecido para acções já programadas. Apenas na Operação-Norte ainda há folga para projectos na medida do ambiente, mas sem significado. (CMP, 2003b, p. 285)

Os critérios que estruturaram a programação das acções do PDMP tiveram como princípios a Concretização dos objectivos do PDM, o Carácter estruturante do território, as acções que se possam constituir como catalisadoras do desenvolvimento urbano, a consolidação e qualificação dos tecidos urbanos, a valorização dos sistemas de espaços de utilização colectiva e a expansão dos tecidos existentes, quando incorporem acções necessárias à qualificação e funcionamento da cidade ou se considerem como necessárias à oferta de solo urbanizado, quer por força da procura verificada, quer por razões de controlo do mercado de solos.

A Área Industrial de Ramalde, enquanto parte de uma UOPG, está incluída no grupo das acções programáticas. A sua execução é da responsabilidade da Câmara Municipal e está definida como de Curto Prazo.



2.110 – Área Industrial de Ramalde e envolvente
Fonte: "Porto Visto do Céu"

O CASO DE ESTUDO: A ÁREA INDUSTRIAL DE RAMALDE

A Área Industrial de Ramalde, objecto de estudo deste trabalho, está localizada nos limites da cidade do Porto, entalada entre a VCI e a Estrada de Circunvalação, a linha do metro (a Nordeste) e habitações (a Sudoeste), no sector Oeste da coroa mais periferia da cidade. Foi até à década de cinquenta, um território predominantemente rural, com alguns edifícios destinados à indústria. Nesta altura, aproveitando a existência destas actividades, quer no Porto quer em Matosinhos, e a passagem do eixo estruturante Norte/Sul, foi desenvolvido um plano para o espaço. Este plano, claramente influenciado pelos valores do Modernismo, e portanto, pelos parâmetros da funcionalidade, definiu um traçado ortogonal que introduziu no tecido urbano profundas transformações morfo-tipológicas, constituindo excepção na cidade do Porto.

Dos planos à forma

Os primeiros estudos para a criação da Área Industrial de Ramalde surgem após a contratação do arquitecto italiano Muzio como Consultor Urbanístico do Plano de Urbanização para a cidade do Porto, que na altura se encontrava em fase de elaboração. No entanto, é no Prólogo ao plano da Cidade do Porto, em 1932, que, pela primeira vez, é referida a necessidade de ser criada uma área industrial.

O Prólogo ao plano da cidade do Porto (Ezequiel de Campos, 1932)

Documento teórico, o Prólogo ao Plano da Cidade do Porto^{xix} reflectiu sobre o estado geral de ordenamento da cidade e ocupou-se principalmente da metodologia^{xx} de elaboração do plano. Este, também designado por Plano de Ezequiel de Campos, seguindo a metodologia proposta pelo autor começou por analisar a cidade portuense. Após uma breve abordagem histórica, avaliou as características e procurou regras na malha urbana que explicassem a lógica de crescimento, traçando quatro círculos, com centro no Largo do terreiro e afastados sucessivamente 1 Km. Era no quarto e distante círculo que se incluía Ramalde, então aldeia rural. Após a observação das formas urbanas deste último anel, onde também estavam incluídas as aglomerações de Lordelo, Paranhos e Campanhã, Ezequiel de Campos concluiu que o crescimento espontâneo da malha urbana, sem uma visão estratégica e directrizes, originou um somatório de “aldeias”.

Apoiado na acentuada tendência de expansão para oeste e na imprevisibilidade da cidade se ampliar para Nascente por motivos topográficos, o seu projecto para a cidade futura, combatendo a “*estreiteza e o acanhamento de vistas e a desconexão*” (CAMPOS, 1932) que tinham marcado a cidade de então, propôs o eixo praça dos aliados – praça da Boavista – Leixões como futura linha axial e incitou à reserva de terrenos para a fixação de indústrias, a construção dos bairros operários que substituiriam as ilhas, a criação de um espaçoso campo de jogos e para novos jardins e parques. Neste contexto, a importância de Ramalde foi formalmente reconhecida, não obstante a ainda branda ocupação do território arrabaldino da cidade e ao ainda fraco fluxo de trânsito.

Nos “estudos dos italianos” para o Plano de Urbanização da Cidade do Porto (Marcello Piacentini, 1938-1940, e Giovanni Muzio, 1940-1942)

No final da década de 1930, a Área Industrial de Ramalde era ainda um núcleo rural, um núcleo de vida autónoma que não estava no enquadramento fundamental da zona central da cidade. Estava próxima do importante núcleo fabril da Sr.^a da Hora, na extensão da cidade do Porto, mas correspondia a um território ainda fortemente desocupado, e que, segundo os serviços técnicos, deveria constituir uma zona de reservas. Com esta acção, pretendiam garantir “às gerações vindouras, o campo livre para o arrumo urbanístico consoante as necessidades da sua época”. Esta ideia, e a importância do zonamento, foram os dois grandes princípios orientadores que caracterizaram os estudos elaborados no final da década de 1930 e início da de 1940.

Em 1938, para cumprir o estipulado pelo Decreto-lei 24802, de 21 de Dezembro de 1934, foi iniciado o processo de elaboração do Plano Geral de Urbanização do Porto. Para tal foi convidado como Consultor Urbanístico o arquitecto Marcello Piacentini. A sua colaboração foi breve e todos os estudos efectuados sob a sua orientação, em relação à área em causa, apenas reconheceram a importância do eixo de ligação a Leixões. Em 1940, este arquitecto foi oficialmente afastado (ver anexo E) e assumiu a responsabilidade do plano o arquitecto Giovanni Muzio. No período que separou estes dois acontecimentos foram, entretanto, elaborados alguns esquemas pelo Gabinete de Urbanização. Entre os vários ensaios para os diferentes sectores da cidade, encontram-se os primeiros estudos para a Área Industrial de Ramalde.

Justificada “como extensão do importante e progressivo centro fabril da Sr.^a da Hora (Matosinhos) [que] levou a destinar para esse fim a região que lhe confina”, a área industrial era, nos primeiros estudos, caracterizada como uma “zona não saneada e de difícil instalação. [Todavia] Como os esgotos se fazem para a montante norte, não vêm contaminar a cidade, inclinada ao sul.” Limitada a norte pela Estrada da Circunvalação, nesta proposta, “é atravessada pelo caminho-de-ferro de via estreita” (CMP, 1940)

Estes primeiros estudos efectuados pelos serviços técnicos camarários foram enviados (entre outros trabalhos) para Itália, onde se encontrava o arquitecto Muzio. Como resposta, o italiano propôs que o espaço industrial apenas estivesse a Sudoeste da ferrovia, e devidamente afastado. (CMP, 1940)

Respeitando a vontade do coordenador do plano, o Gabinete de Urbanização elaborou um novo estudo, cuja memória descritiva diz o seguinte (CMP, 1941):

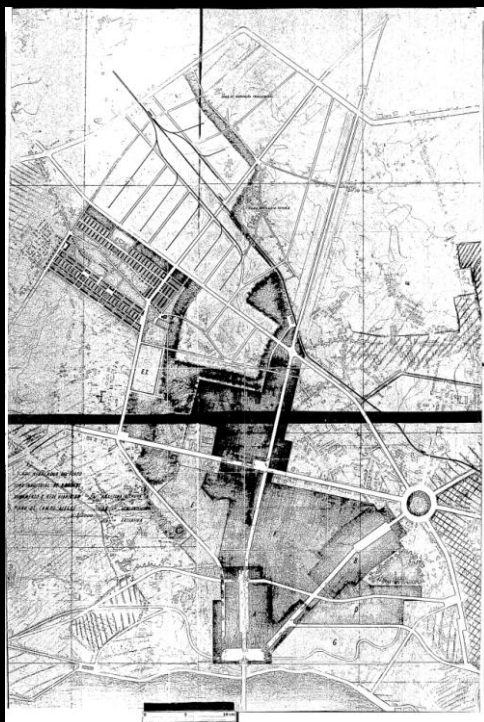
“É instalada numa faixa de terrenos livres, ladeando por Sudoeste a linha férrea da Companhia do Norte de Portugal. O revelo do terreno apresenta-se suave, em encosta pendente ligeiramente para o sul, sem exigência de grandes terraplanagens. Prevê-se o arranjo para fins fabris de toda esta zona com a área aproximada de 70 hectares. A cota média do terreno é de 70 metros. Os seus limites são a via 5 de Outubro-senhora da Hora – Matosinhos, a estrada da ponte da Arrábida e uma linha paralela à via-férrea, desviada dela 80 m, marcando a sua faixa de protecção. A zona fica bem servida por transportes ferroviários (acesso fácil) ao centro da cidade e ao porto de Leixões, conexão com o Minho e rede geral dos caminhos-de-ferro e por boas estradas (ligação 5 de Outubro-Matosinhos para Leixões, Circunvalação e Constituição para Campanhã e seu porto fluvial, estrada da nova Ponte para Norte e Sul e do país).”



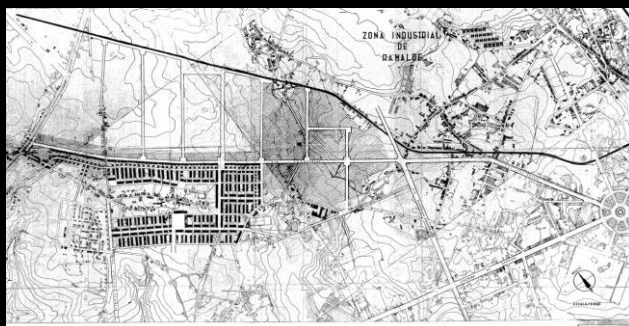
2.111 – 1º Estudo de Urbanização do Porto
 Elaborado pelos técnicos (7/05/1940)
 Fonte: Arquivo Histórico do Porto



2.112 – 1º Estudo do Arq. Múzio
 26/06/1940
 Fonte: Arquivo Histórico do Porto



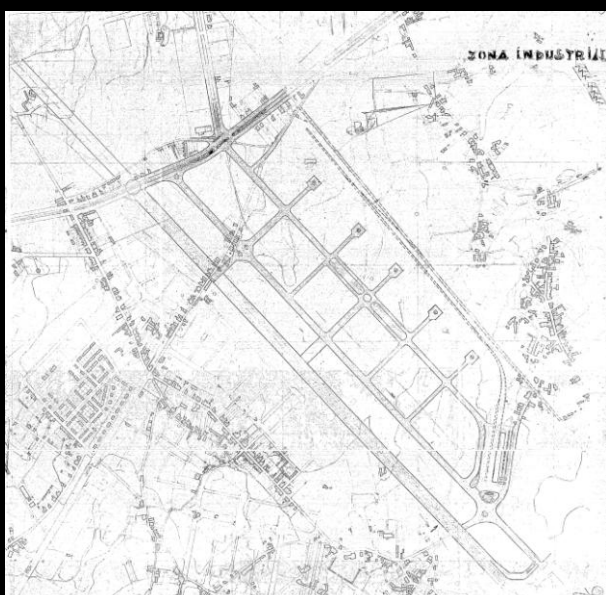
2.113 - Zona Industrial de Ramalde e bairro operário, Outubro de 1942 – último estudo elaborado por Giovanni Muzio
 Fonte: Arquivo Histórico do Porto



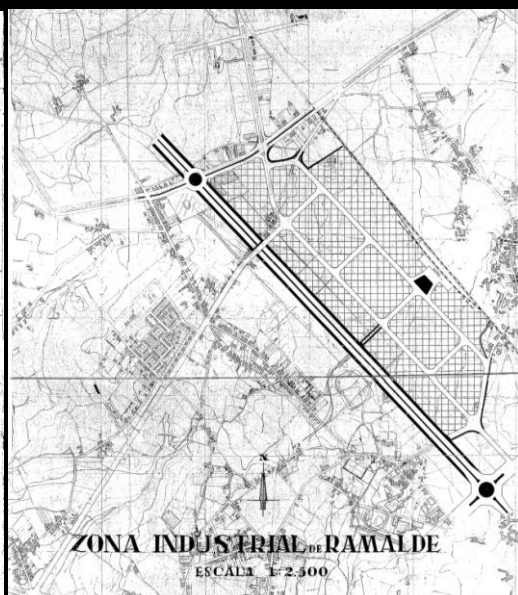
2.114 - Zona Industrial de Ramalde e bairro operário – Estudo elaborado por Giovanni Muzio (1941)
 Fonte: Arquivo Histórico do Porto



2.115 mancha urbanizada em 1948
 Estudo elaborado por Giovanni Muzio (1941)
 Fonte: Arquivo Histórico do Porto



2.116 – Zona Industrial de Ramalde Sem data (anterior a 1950)
 Fonte: Arquivo Histórico do Porto



2.117- Zona Industrial de Ramalde (Fevereiro de 1950)
 Fonte: Arquivo Histórico do Porto

O estudo referia ainda a importância da linha de água, aproximadamente a meio dos terrenos reservados a edificações fabris, e a possibilidade de instalação de ramais férreos particulares. Não previa, porém, o arranjo dos terrenos porque, segundo os técnicos, aqueles estavam “*dependentes do tamanho a dar aos lotes, função da grandeza dos estabelecimentos fabris*”. (CMP, 1941)

Os estudos foram, entretanto, revistos e, em Outubro de 1942, foi proposto que a Área Industrial de Ramalde ocupasse ambas as margens da ferrovia. Os princípios que orientaram os trabalhos anteriores (possibilidade de instalação de ramais férreos particulares, a importância da linha de água e a ausência de arranjo dos terrenos) mantiveram-se.

Os vários ensaios - incluindo os efectuados para o resto da cidade –, nunca resultaram num plano formal. O trabalho de revisão permanente, apostando sempre em soluções melhoradas, e muitas vezes parciais, terminou sem remate, quando, por morte de Eng.º Duarte Pacheco, o Ministério foi assumido por um novo Ministro das Obras Públicas e Comunicações e uma nova política foi instaurada. Esta situação explica o porquê de existirem tantos estudos, tantas soluções e não existir um plano-síntese para a cidade definitivo e aprovado. E não existir o plano regional exigido pelo contrato que deveria integrar os planos de urbanização de Matosinhos, Leça e Vila Nova de Gaia.

Nos Antepiano e Plano Regulador da Cidade do Porto (Antão de Almeida Garrett, 1945-1951e 1947-1954)

A área continuava sem plano e predominantemente rural quando surge um novo estudo para a Zona Industrial de Ramalde. Os serviços técnicos camarários contavam, então, com a Via Rápida de Leixões à rua 5 de Outubro já construída e com uma faixa de 50 metros de largura de terrenos expropriados em ambos os lados da referida via. Estas acções eram a resposta a alguns dos objectivos do Antepiano Regulador da Cidade do Porto^{xxi} (que na altura encontrava-se em fase de elaboração) e que, entre outras medidas, propunha a criação de novas vias de penetração, o enquadramento das indústrias que se encontram dispersas pela cidade, a realização de uma “avenida de Cintura” (futura VCI) onde se articulariam as principais penetrações na cidade e a separação dos tipos de tráfego.

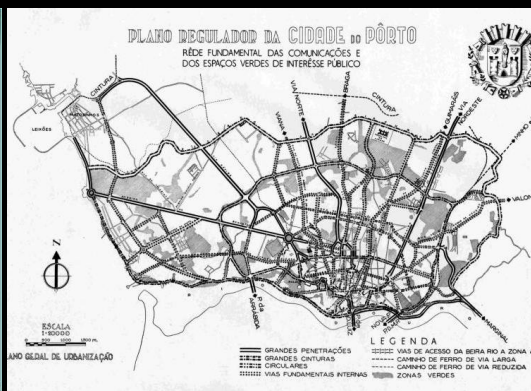
Este novo estudo para Ramalde inicia referindo as óptimas condições do território e definindo os seus limites. A zona industrial estava então balizada a nordeste pelos caminhos-de-ferro do Norte, a sudoeste pela Via Rápida a noroeste pela Estrada da Circunvalação e a sudoeste pela Via de Cintura, ainda em projecto. O estudo baseava-se, portanto, no trabalho desenvolvido na década anterior, mantendo os mesmos limites, mas desta vez não se limitava a definir a área – enquanto mancha – destinada a indústria. Pelo contrário, propunha as vias e dimensões dos lotes, respeitando os ideais modernistas da altura (talvez por influência da carta de Atenas, publicada em Portugal em 1944, ou do I Congresso Nacional de Arquitectura, em 1948).

Tendo a Via Rápida como elemento estruturador da composição, o estudo propõe que a área seja dividida em três sectores que assumem a orientação Sudeste Noroeste (paralela à Via Rápida). Aproveitando os terrenos já expropriados na margem da Via Rápida, é proposto para esse espaço uma estreita e quase contínua faixa a ser ocupada com construções. Os quarteirões do meio seriam mais largos e menos extensos, com uma forma geométrica próxima de um quadrado. A faixa sobran-te, próxima da ferrovia, daria origem a lotes de dimensões diversas, servidos por arruamentos em *cul-de-sac*. A Norte



2. 118 – Plano Regulador da cidade do Porto – zonamento (1954)

Fonte: Arquivo Histórico do Porto



2. 119 – Plano Regulador da cidade do Porto – rede das comunicações (1954)

Fonte: Arquivo Histórico do Porto



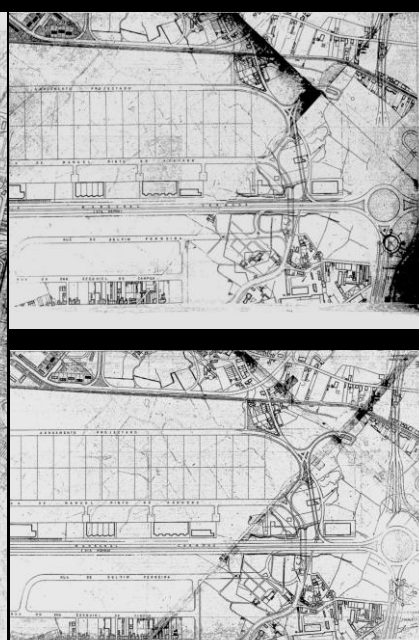
2. 120 – Plano Director da Cidade do Porto (cerca de 1962)

Fonte: google



2. 121 – Zona Industrial de Ramalde – Estudo (Dezembro de 1961)

Fonte: Arquivo Histórico do Porto



2.122 – Plantas dos nós viários (actual, cima, 1962; baixo 1957)

Fonte: Arquivo Histórico do Porto

e a Sul da zona industrial, a geometria da composição seria, porém, sacrificada (a Norte) para assegurar as ligações viárias do espaço à envolvente, e (a Sul) para permitir a existência de um ramal férreo particular. Desta forma, pretendia-se reforçar o acesso fácil e rápido das mercadorias. O estudo propunha ainda a ligação da área à Avenida Antunes Guimarães e a criação de um espaço público de excepção, no centro da composição. Este espaço seria resultado do alargamento pontual de uma via local e estaria no alinhamento de uma outra via (perpendicular à Avenida Marechal Carmona).

O estudo que se seguiu, já com a data de Fevereiro de 1950, introduziu algumas alterações ao primeiro. As relações da área com a envolvente, quer a norte quer a sul, tornaram-se mais evidentes; o espaço a urbanizar e que ladeava a Via Rápida foi alargado; e deixaram de existir arruamentos *cul-de-sac* (próximo da ferrovia) e o espaço público de excepção. Por outro lado, o estudo propunha, ao lado da ferrovia, uma pequena estação para ramais férreos particulares e uma pequena praça. Esta estaria no alinhamento de um eixo viário (perpendicular à Via Rápida) que continuaria para Sudoeste atravessando a referida via (embora não seja indicado se a passagem seria área ou subterrânea). São ainda definidos os perfis dos arruamentos principais e transversais.

Estes dois estudos definiram as linhas orientadoras que conduziram (obviamente, com alterações) à forma da actual área industrial de Ramalde, estabelecendo algumas regras que entretanto foram transpostas para o Regulamento do Plano Regulador, aprovado em 1954. Em termos formais, não deixa de ser interessante a obrigatoriedade das novas unidades garantirem um recuo mínimo de 5 m em relação aos alinhamentos das artérias adjacentes e recuos mínimos de 10 m entre as fachadas de topo (para segurança contra incêndios e protecção de ruídos, fumos e cheiros), plantarem árvores de alto porte (que serviriam como cortinas privativas de isolamento). Assim como, *“nunca, mesmo que provisoriamente, [serem permitidos acessos às referidas unidades] pela Via Rápida, para não se criarem hábitos e direitos sempre difíceis de cercear”*. (CMP, 1954) Isto, apesar do tratamento cuidado dado ao desenho do perfil deste espaço canal e a sua relação com a malha urbana, transformarem-no num canal urbano de comunicação, que então apresenta uma imagem apelativa, com árvores e percursos para pessoas e ciclistas.

No plano Director da Cidade do Porto (Robert Auzelle, 1962)

No ano em que é lançado o Plano de Melhoramento para a Cidade do Porto^{xxii} (em 1956), ainda não se tinha iniciado a 2ª fase para a expropriação dos terrenos necessários à implementação do plano. Portanto, ainda não estava construído nenhum arruamento e apenas 3 lotes tinham sido vendidos.

Em 1961, *“os estudos em curso para o novo Plano Director da Cidade mostraram a necessidade de se alargarem os limites da Zona Industrial de Ramalde, nomeadamente para poente da Via Marechal Carmona”*. (CMP, 1961) Estes novos limites, assim como o estudo elaborado pelo Gabinete de Urbanização para a área industrial de Ramalde, são aprovados nesse ano.

Nesta nova versão, mantêm-se as duas frentes contínuas de construções a marginal, quer a via marechal quer a ferrovia, embora a largura desta última (frente contínua) seja mais reduzida quando comparada com a versão de 1950. Os ramais férreos particulares também estão previstos, mas abdica-se das pequenas estação e praça. O núcleo central, isto é, os vários quarteirões que separavam as duas frentes são substituídos por um único definido por módulos. A norte as relações com a envolvente tornam-se

mais claras com a existência de um eixo viário que liga a Via Marechal (actual Via Rápida) ao território a nordeste da ferrovia (que corresponde à actual avenida Fontes Pereira de Melo). A rua Direita de Pereiró também se mantém. A sul são propostos novos lotes acedidos por um arruamento em “cul-de-sac” e prevista uma ligação subterrânea à área industrial localizada a poente da Via Marechal Carmona. Neste lado são previstas duas frentes contínuas, com as dimensões e formas que hoje se podem encontrar em Ramalde.

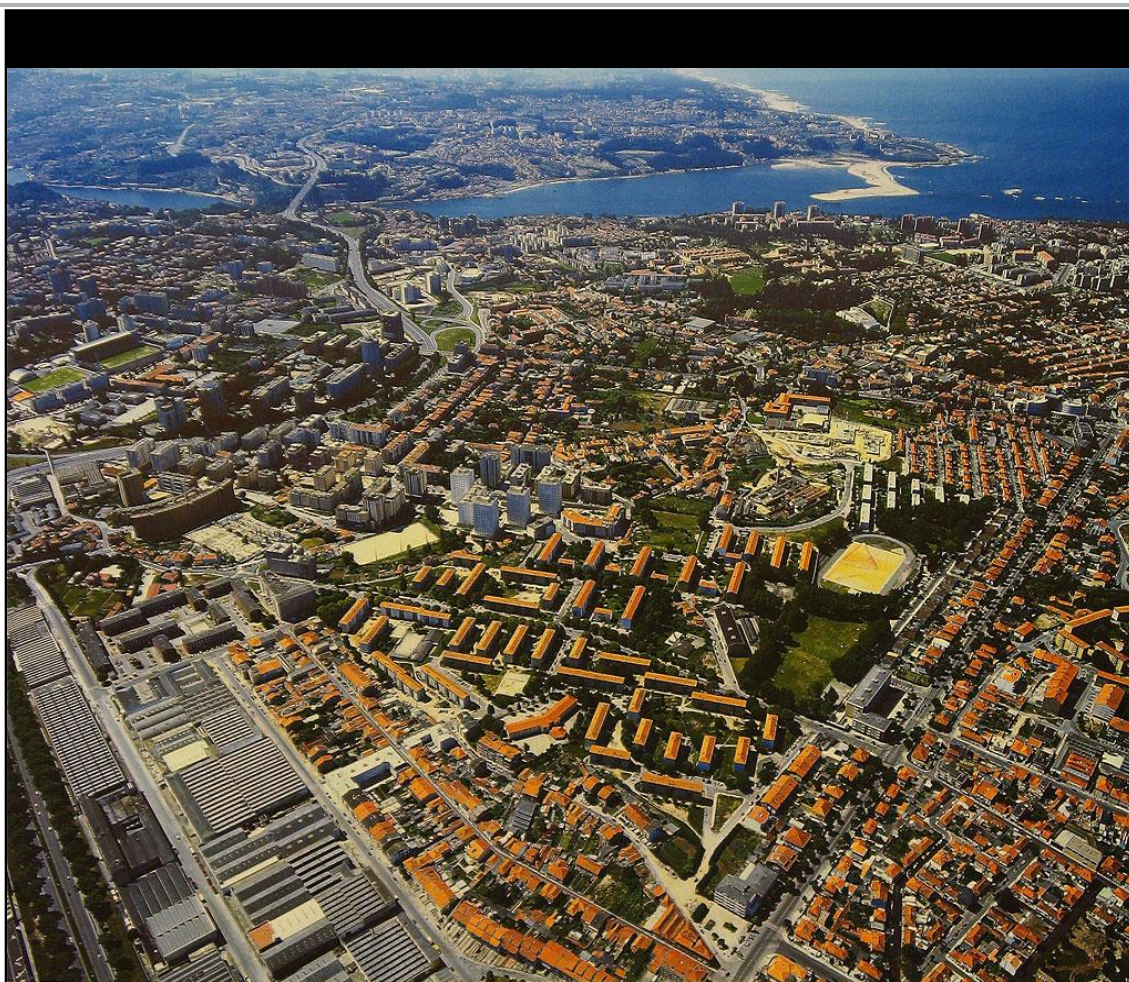
Este projecto evidencia a clareza das formas e privilegia as características lineares que, ao não promoverem concentrações polarizadoras de edifícios (como por exemplo, a estação proposta em 1950), possibilitam que todas as construções possuam condições de acessibilidade análogas. Corresponde, portanto, a um modelo em que o tecido urbano se desenvolve linearmente ao longo de uma via de comunicação estruturante - considerada espinha dorsal - entrecortada por vias paralelas que dão acesso às zonas mais afastadas (e menos privilegiadas).

A adaptação ao veículo motorizado é particularmente clara nos arruamentos propostos a sul. O desenho destes arruamentos, fortemente apoiado nesta lógica (do automóvel) e por esta razão, é entretanto alvo de alguns acertos. Estes novos desenhos, onde também já não existem os ramais férreos particulares, constituem a última etapa de um processo formalmente iniciado em 1940. Representam, portanto, o projecto que deu origem à actual Área Industrial de Ramalde^{xxiii}.

A leitura do território

Presentemente, a Área Industrial de Ramalde, com aproximadamente 99 ha, está disposta ao longo do eixo viário (Via Rápida) que simultaneamente a justifica e rasga. Os sectores em que se subdivide correspondem a tecidos lineares que se estendem paralelamente à referida via, a outras infra-estruturas viárias e à actual linha do metro (anterior linha ferroviária, que ligava Porto à Póvoa de Varzim). Percebe-se claramente que estes foram gerados a partir da lógica de repetição de unidades urbanas mínimas, que quase se poderiam reproduzir infinitamente não fossem as condicionantes da envolvente.

A Via Rápida, invulgarmente larga comparativamente com a maioria dos eixos viários no território intramuros da cidade do Porto, separa o sector Nordeste do sector Sudeste. A Nordeste, os elementos base de repetição correspondem a módulos de, aproximadamente, cinquenta por cem metros (50X100m), que, em alguns casos, adaptando-se às exigências das várias actividades económicas, foram divididos ou anexados e, por isso, são ocupados por edifícios com diferentes formas e que estabelecem diferentes relações com o espaço público. Estão dispostos ao longo de quatro fileiras, separadas por dois eixos viários (Rua Manuel Pinto de Azevedo e rua do Eng.º Ferreira Dias), paralelos à auto-estrada (Via Rápida) e linha do metro. A Norte, junto à Estrada da Circunvalação, o espaço é fragmentado por unidades de grandes dimensões com geometrias variáveis. Aqui, pequenas e estreitas parcelas desocupadas intercalam com edifícios massificados que, hoje, funcionam como expositores (sendo até os que apresentam melhores estados de conservação e funções mais dependentes do público, como seguidamente se constatará). A Sudoeste, junto da linha de metro, encontram-se várias pequenas parcelas, irregulares, que denunciam ser de habitação. A confrontar a VCI está a maior parcela da Área Industrial de Ramalde. O seu cadastro recortado parece ser um espaço sobranço dos traçados rodoviários



2.123 — Área Industrial de Ramalde – vista área

Fonte: “porto visto do céu”



2.124 – Área Industrial de Ramalde – vistas áreas

Fonte: Câmara Municipal do Porto

e respectivos nós. É ocupado por algumas construções dispostas livremente no solo e sem relação com a envolvente.

No sector sudeste, prevalecem módulos de 50 por 50 metros (as unidades urbanas mínimas de 50x100m foram reduzidas para metade), ocupados por diferentes edifícios com densidades e escalas semelhantes aos encontrados no sector já descrito. Todavia, apesar das ainda grandes dimensões das parcelas, a ordem e ritmo não são facilmente identificados na subsecção junto à Estrada da Circunvalação.

As formas regulares dos cadastros na AIR, associadas às grandes dimensões, evidenciam o uso dado a esta área, onde predominam as actividades económicas que exigem espaço. A maioria dos edifícios tem cêrceas que variam entre um e dois pisos mas com pés direitos elevados (ver anexo I com os índices de construção). Os edifícios mais recentes, ainda em menor número, optaram pela construção em altura, acusando a transformação de zona industrial para zona terciária. Na generalidade, os edifícios ocupam a quase totalidade da respectiva área, formando uma mancha global compacta, densa e quase homogénea que claramente contrasta com a sua envolvente.

Os limites da AIR são definidos por infra-estruturas viárias que, pela intensidade de tráfego e pela própria importância nos sistemas de mobilidade (conforme estudado oportunamente), são assumidas como barreiras físicas. São rasgos no território associados a uma imagem urbana pouco atraente (mas com a vantagem de colocarem a AIR numa posição territorial privilegiada), não sendo excepção o metro.

O metro de superfície, apesar das suas potencialidades como elemento integrador e associado a uma imagem urbana qualificada não consegue atingir o propósito de articular os diferentes tecidos, pois os edifícios localizados na Área Industrial de Ramalde e que conformam a ferrovia ainda mantêm as antigas relações com o espaço canal.

A envolver esta mancha urbana densa da AIR e resultado do zonamento apoiado na monofuncionalidade surge um território cuja urbanização manifesta a transição recente de espaço rural para urbano. Também aqui, à semelhança do que aconteceu nas primeiras periferias das restantes cidades, o desenvolvimento recente foi influenciado pelas correntes de urbanismo que caracterizaram o século XX, fortemente apoiadas na imperialização funcional. Os edifícios e espaços públicos sobranes – frequentemente apontados como pouco qualificados –, sem o necessário planeamento eficaz, redundaram num somatório de formas, densidades e funções, por vezes de difícil integração. Um território que denuncia que a localização errática e incoerente de construções, actividades e tipologias está somente apoiada numa lógica cronológica de necessidade e oportunidade. Neste sentido, o tecido urbano da AIR, que denuncia o seu planeamento antecipado, é envolvido por outros onde a irregularidade e a casuística persistem e as formas modernas revelam relações diferentes das que caracterizaram o centro tradicional.

Do lado nascente da AIR, próximo da Estrada da Circunvalação, predominam edifícios em bloco, com cêrceas iguais ou superiores a quatro pisos, destinados à habitação colectiva, sendo muitos destinados a habitação social. São espaços que denunciam a aplicação dos modelos estabelecidos pela carta de Atenas e que suscitam a questão da indefinição do espaço público envolvente, aspectos que o idealismo Corbusiano menosprezou em termos de modelo de cidade. Nestas áreas, os espaços públicos pouco qualificados confundem-se com outros de cariz agrícola. Próximo da VCI, o tecido é sobretudo caracterizado por vazios rasgados por caminhos orgânicos, ladeados por edificações estreitas e com um cadastro irregular.

No lado poente, nos limites da AIR em direcção à Estrada da Circunvalação, os edifícios são de dimensões mais reduzidas. Na sua maioria, são pequenos sistemas espaciais caracterizados por malhas irregulares, com edificação pouco densa e descontinua. Destaca-se, no sentido oposto, o bairro social de Ramalde.

A AIR é rematada a sul pela VCI, uma via (conforme já referido) concebida para a optimização da circulação e que se desenvolve num percurso objectivado, com ligações pontuais ao território, indiferente ao que se passa nas margens. Trata-se de um inegável rasgo na matriz urbana, que separa a zona industrial de uma malha urbana formada sobretudo por blocos isolados de habitação.

O prolongamento da área industrial (de Ramalde) para Norte comprova a barreira artificial da Estrada da Circunvalação. Já no município de Matosinhos, reflectindo-se numa malha menos ordenada, persistem as tipologias e morfologias encontradas no flanco portuense. A cercar os grandes lotes industriais estão habitações de dimensões reduzidas (sobretudo a Poente) e grandes blocos habitacionais (Nascente). Aqui destacam-se as já referidas centralidades em torno do Norteshopping e do Hospital Pedro Hispano, que permitem que este território matosinhense, simultaneamente, actue em complementaridade e concorrência com a AIR. Sobretudo, complementaridade de funções; e concorrência entre territórios decididos por limites físicos artificiais mas que interferem na escolha da localização das empresas, das pessoas e por conseguinte na organização do território.

O espaço não construído

Os espaços públicos são frequentemente entendidos como espaços livres de construções, de uso público ou colectivo; espaços abertos de uso comum, apropriados livremente pelas pessoas que habitam determinada cidade. Neste sentido, tanto podem ser jardins públicos, parques urbanos, como ruas, praças, ou outros. Espaços verdes ou não verdes, que podem ser interpretados, quer na perspectiva material (enquanto espaços físicos), como na imaterial (enquanto espaços abstractos, de relações).

A principal função do espaço público urbano, seja este planeado ou não, é facilitar a interacção entre os indivíduos, para que seja possível o desenvolvimento de actividades sociais. Assim, a essência dessa interacção social, que varia em função do lugar e do contexto onde a mesma ocorre, é tão determinante para a concepção dos espaços como o planeamento físico. Logo, a qualidade e a essência do espaço público urbano está directamente relacionado com a lógica de produção e apropriação do espaço.

O espaço público pode, também, ser estudado enquanto espaço específico, passível de ser apreciado em si mesmo, ou enquanto sistema que organiza o tecido urbano. Nesta última noção, que tem sempre presente a visão de conjunto, é assumido o papel da rua como elemento de referência e a importância da hierarquia das infra-estruturas viárias na estruturação da forma urbana. É nesta perspectiva que se enquadra o estudo do espaço público de AIR.

A AIR não possui nenhuma praça, parque ou jardim. O seu espaço não construído é essencialmente composto pelos eixos viários, mais ou menos, bem definidos. A hierarquia viária é perceptível, sendo a Via Rápida o eixo principal. Inicialmente, como pode ser comprovado pelos ainda existentes corredores

de árvores, as relações desta via eram mais harmoniosas com a envolvente, assumindo-se como uma via de uso também pedonal. Actualmente a Via Rápida, assume um carácter semelhante ao de uma auto-estrada, fazendo parte da rede nacional de auto-estradas e vias rápidas tuteladas pela Administração Central. Assim, as relações físicas desta via com o tecido urbano, a transição da realidade marcada pela lógica do automóvel para outra realidade, já dos peões, representam momentos de tensão e reflectem-se na dimensão e definição destas novas vias (de mudança), como é o caso da rua Eng. Luís Delgado dos Santos. Neste caso o perfil deste eixo viário é sobredimensionado, pouco claro e em alguns troços não possui passeios.

As restantes vias são vias de distribuição ou locais. Não obstante pequenas diferenças, possuem um perfil regular, que denota potencialidades para a requalificação do espaço. As ruas de Eng. Ferreira Dias e de Manuel Pinto de Azevedo, possuem um espaço canal para circulação de veículos de dimensão generosa e passeios e árvores em ambos os lados. Os passeios têm uma extensão razoável, mas o espaço útil para circulação acaba por ser comprometido pela localização das árvores e pelo estacionamento de veículos. Os materiais pouco nobres dos passeios e a falta de obras de manutenção agravam a imagem já por si pouco qualificada à qual se associa o mobiliário urbano degradado. Por outro lado, as posições arbitrárias dos veículos, apesar de paralelos ao espaço canal, transparecem a ausência de locais devidamente marcados para estacionamento.

A rua de Delfim Ferreira e a avenida de Fontes Pereira de Melo, também possuem um espaço canal para circulação dos veículos com dimensões semelhantes, passeios degradados e pouco qualificados em



2.125 – Estacionamento
Fonte: Autor



2.126 – Vista de Rua
Fonte: Autor



2.127 – Via Rápida
Fonte: Autor



2.128 – Estado dos passeios
Fonte: Autor

ambos os lados deste, e revelam a ausência de locais de estacionamento. A diferença entre estes dois eixos viários e os dois primeiros assenta, sobretudo, na inexistência de árvores (quer no domínio público quer no privado) e, por conseguinte, na capacidade de mais facilmente se apreender as relações entre os cheios e os vazios; as relações entre os diferentes edifícios, mais altos, mais baixos, recuados ou sem espaços intersticiais, de frente estreita ou expansiva; as relações dos edifícios com o espaço público. Esta nudez, ou total exposição, que acaba por facilmente revelar as diferentes escalas e dimensões dos edifícios, faculta a conclusão que apesar do perfil dos eixos viários poder ser regular, existe grande variedade de formas e materiais, na sua maioria, visualmente pouco interessantes.

A rua é um dos elementos mais importante da estrutura urbana, sendo por isso necessário que os seus utilizadores se identifiquem com ela e considerem o espaço agradável. Entre os vários factores que contribuem para a qualidade da sua composição está a relação que se estabelece entre os dois lados da rua. Na AIR a qualidade desta relação pode ser posta em causa nas ruas do Eng. Ezequiel de Campos e do Doutor Aires de Gouveia Osório. Além dos problemas acima citados, que também perturbam a harmonia destes espaços (inexistências de elementos verdes, veículos estacionados nos passeios, fachadas que denunciam falta de obras de conservação), acresce a relação complexa que resulta do confronto entre edifícios de arquitectura industrial e edifícios destinados a habitação.

Numa visão de conjunto da AIR, constata-se que os vários elementos que compõem o espaço público não criam uma relação harmoniosa e equilibrada e não resultam num espaço apazível capaz de espontaneamente atrair pessoas. Nas palavras de Álvaro Domingues, *“tendo sido projectada como zona industrial, foi a lógica rodoviária que prevaleceu e um desenho atento aos critérios correntes”*.

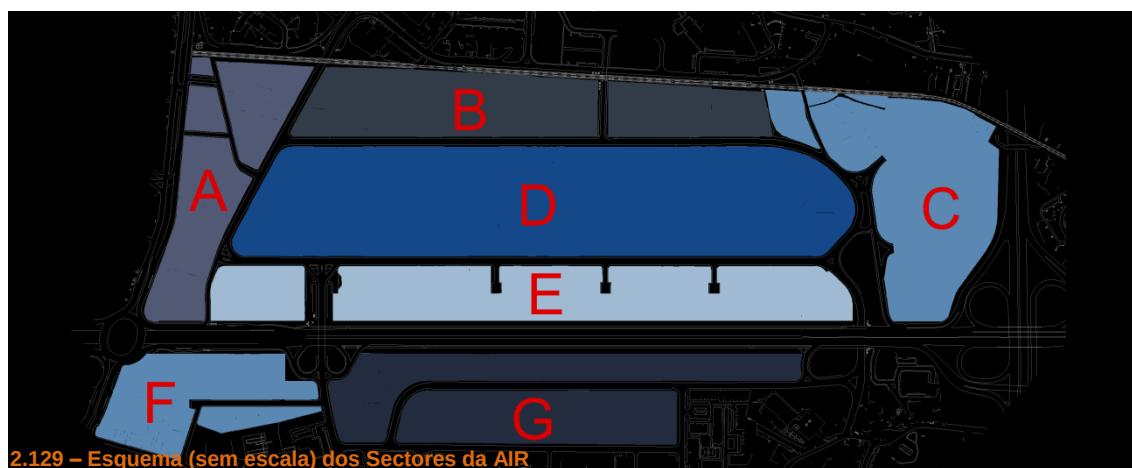
Os estados de conservação dos edifícios

Os primeiros estudos da Câmara Municipal do Porto com vista à transformação urbana da Área Industrial de Ramalde numa zona empresarial foram efectuados antes da aprovação do actual Plano Director Municipal do Porto.

Em 2004, a CMP procedeu ao levantamento do estado de conservação dos edifícios localizados, à data, na área industrial. O propósito era conhecer, com a objectividade possível, as características físicas dos edifícios e, dessa forma, tentar prever quais as possíveis intervenções que os mesmos poderiam vir a sofrer (recuperação, reconstrução, manutenção). Para esse efeito, foi estabelecido um conjunto de procedimentos que permitiram avaliar com rigor, objectividade e transparência o estado de conservação dos edifícios. Os dados recolhidos foram concretizados em plantas que, entretanto, foram adaptadas no âmbito deste trabalho.

Salienta-se que ao lote 9 (ver anexo H) foi inicialmente atribuído um nível de conservação “Mau” mas neste estudo foi reclassificado para “Bom” por se ter constatado que aí foi erigida uma nova construção (actualmente encontra-se instalado o Pingo Doce). Foi adoptado procedimento similar para os lotes 76 e 137 (ver anexo H), dado se ter verificado que nestes se encontravam em curso operações urbanísticas, nomeadamente construção no primeiro e reconstrução no segundo.

Os dados foram ordenados e foram divididos pelos seguintes sectores:



2.129 – Esquema (sem escala) dos Sectores da AIR

Nível de Conservação	Bom		Razoável		Mau		Sem Construções	
	Nº	(%)	Nº	(%)	Nº	(%)	Nº	(%)
Sector A	12	75%	2	13%	1	6%	1	6%
Sector B	7	41%	9	53%	0	0%	1	6%
Sector C	11	50%	4	18%	6	27%	1	5%
Sector D	7	19%	19	53%	10	28%	0	0%
Sector E	7	35%	7	35%	6	30%	0	0%
Sector F	29	76%	6	16%	3	8%	0	0%
Sector G	14	36%	23	59%	2	5%	0	0%
TOTAL	87	46%	70	37%	28	15%	3	2%

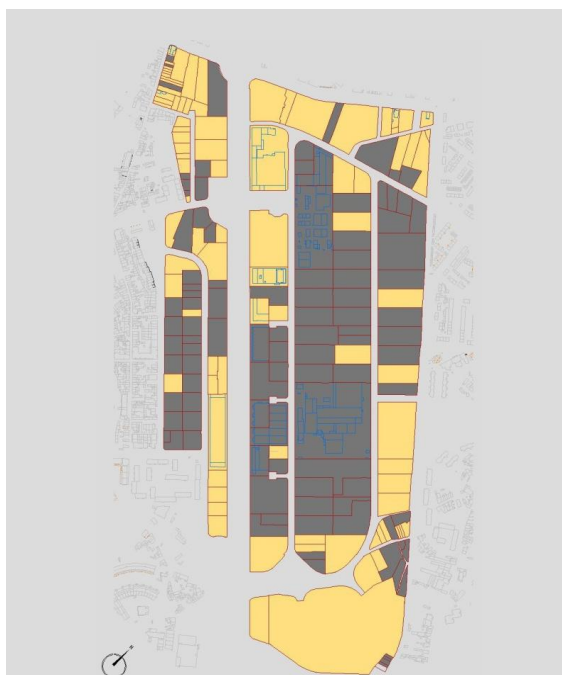
Após observação das plantas e da tabela é possível concluir que os edifícios encontram-se predominantemente em bom estado de conservação (cerca de 46%). Apenas 15% do total dos edifícios está em mau estado e 2% estão sem construções, restando 37% em razoável estado de conservação.

A maioria dos edifícios em bom estado de conservação faz frente com a Estrada da Circunvalação ou estão próximo desta (servidos pelo nó) (sectores A e F). Metade dos edifícios no sector C, próximos da Via de Cintura Interna, também se encontram em bom estado de conservação. Neste caso, os edifícios são, sobretudo, habitações. O sector D, o mais central, é curiosamente o que apresenta menor número de edifícios bem conservados.

Os sectores que contêm mais de metade dos edifícios em bom estado são os que apresentam a menor percentagem de edifícios em razoável estado de conservação (sectores A, C e F, com valores inferiores a 20%). O sector B (próximo da linha de metro), o sector D e o sector G (sobretudo, próximo do nó de Francos) são os que apresentam a maior percentagem de edifícios com o nível de conservação razoável.

A maioria dos edifícios em mau estado de conservação concentra-se nos sectores C, D e E.

Em suma, os sectores mais bem servidos pelas infra-estruturas viárias principais são os que apresentam o maior número de edifícios em bom estado, enquanto os que se situam nos sectores mais afastados carecem de mais obras de conservação.



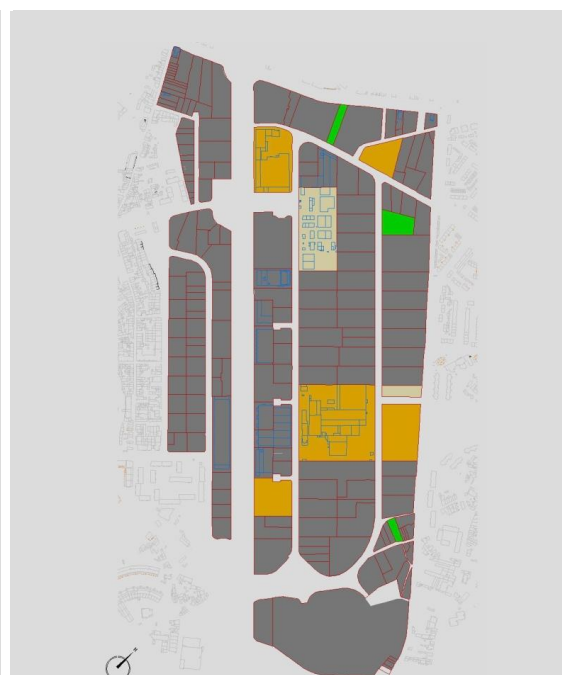
2.130 – Esquema (sem escala) dos Edifícios em Bom estado de conservação
Fonte: Autor



2.131 – Esquema (sem escala) dos Edifícios em estado Razoável de conservação
Fonte: Autor

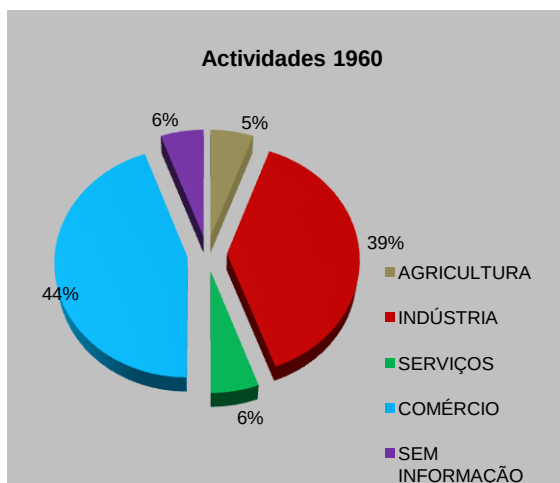


2.132 – Esquema (sem escala) dos Edifícios em Mau estado de conservação
Fonte: Autor

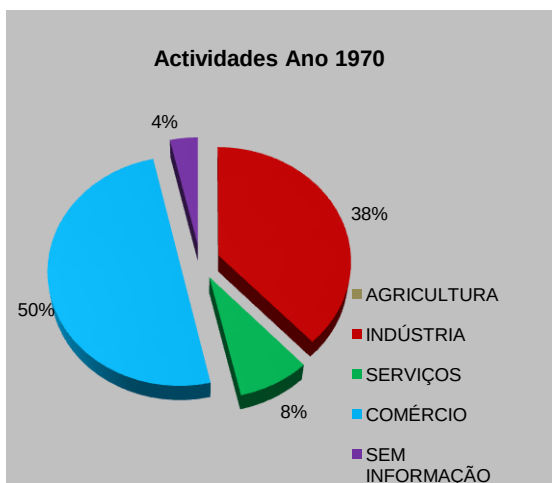


2.133 – Esquema (sem escala) dos Edifícios devolutos (verde), em construção (branco) e com pedidos de construção à CMP ou em construção (amarelo)
Fonte: Autor

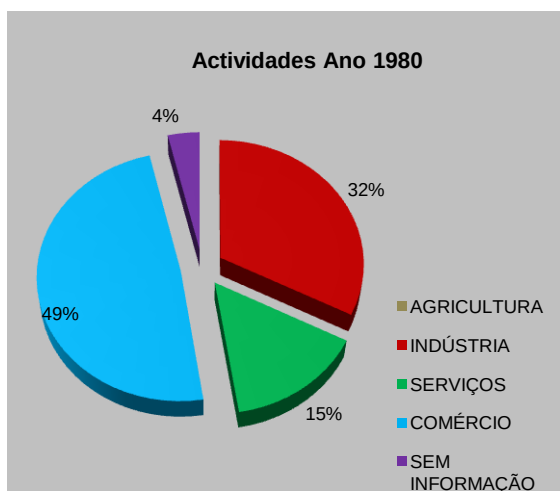
As actividades económicas na AIR ao longo dos tempos



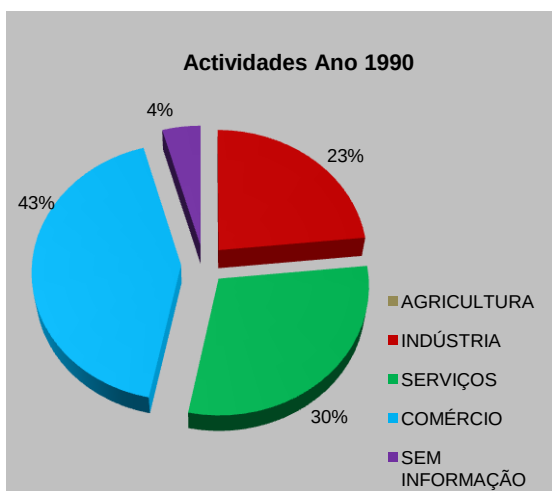
2.134 – Actividades 1960
Fonte: Autor



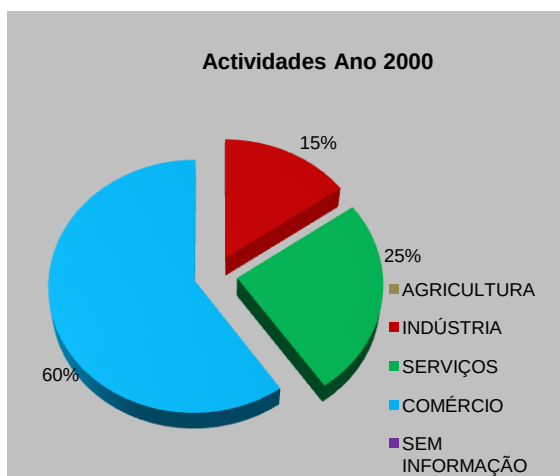
2.135 – Actividades 1970
Fonte: Autor



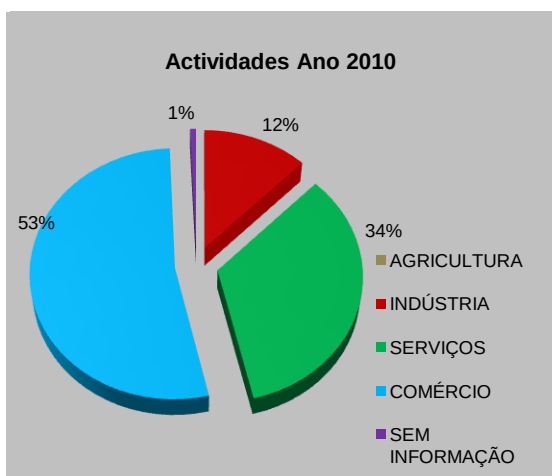
2.136 – Actividades 1980
Fonte: Autor



2.137 – Actividades 1990
Fonte: Autor



2.138 – Actividades 2000
Fonte: Autor



2.139 – Actividades 2010
Fonte: Autor

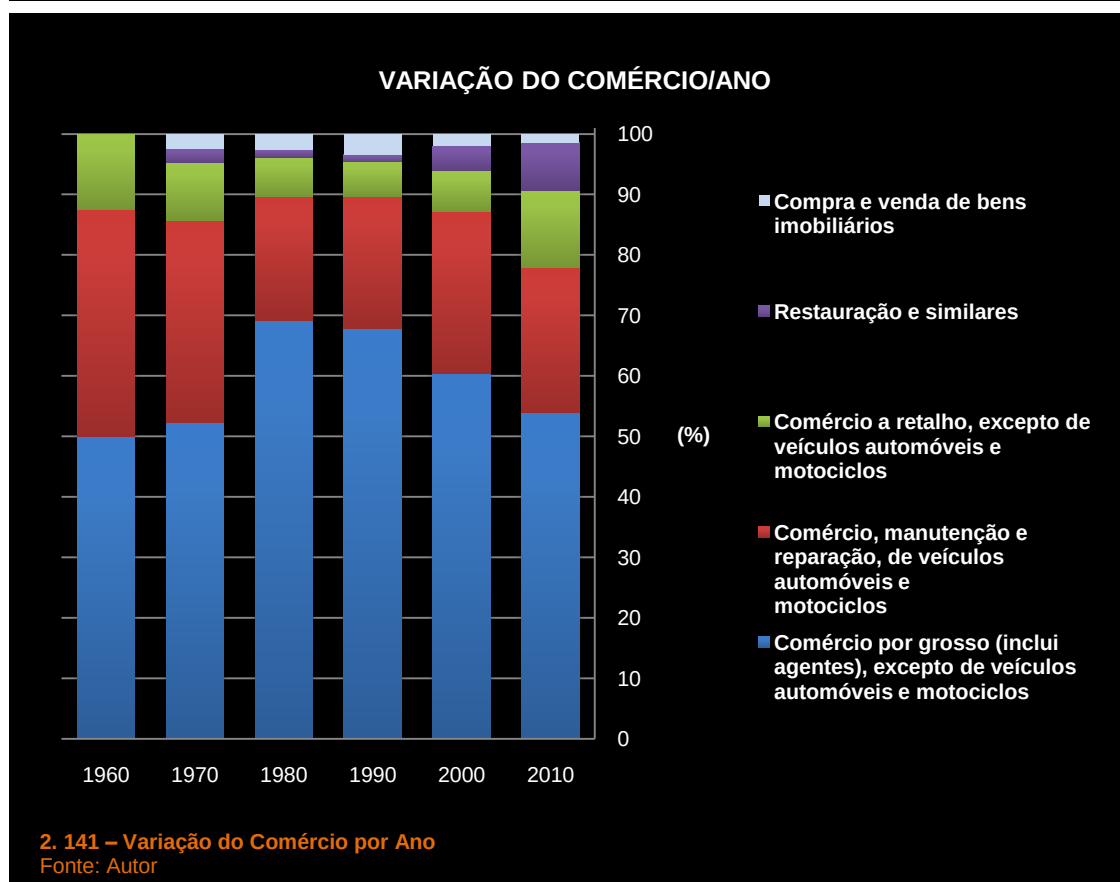
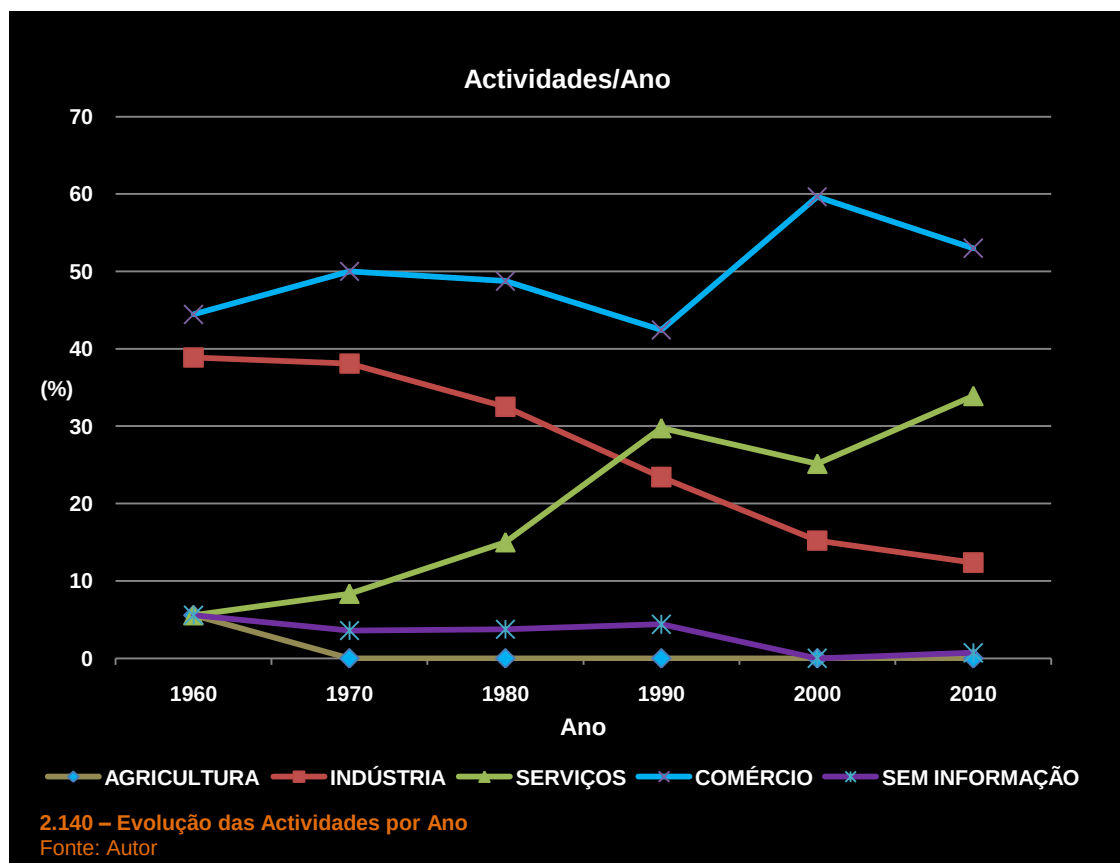
O objectivo da CMP para o território actualmente ocupado pela AIR é reconverter este espaço numa zona empresarial onde se instalarão actividades inovadoras e comércio especializado. Neste sentido, através deste trabalho desenvolveu-se um estudo para tentar perceber qual o perfil económico dessa zona, através da caracterização das actividades presentemente instaladas, assim como, da sua evolução temporal. Pretendia-se saber (1) se área industrial foi uma área predominantemente ocupada por actividades industriais (conforme o propósito estabelecido na década de 1950), (2) em que momento se assistiu à “fuga” das indústrias e (3) qual o padrão actual de actividades económicas.

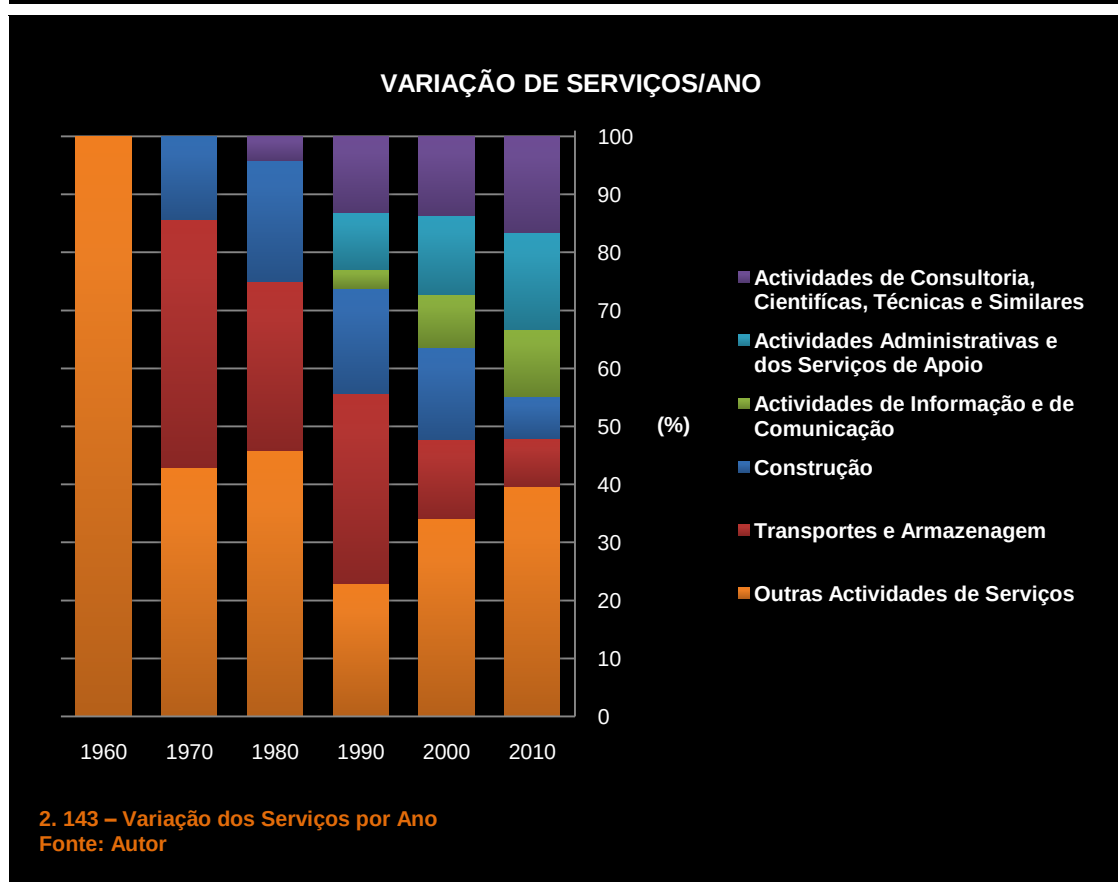
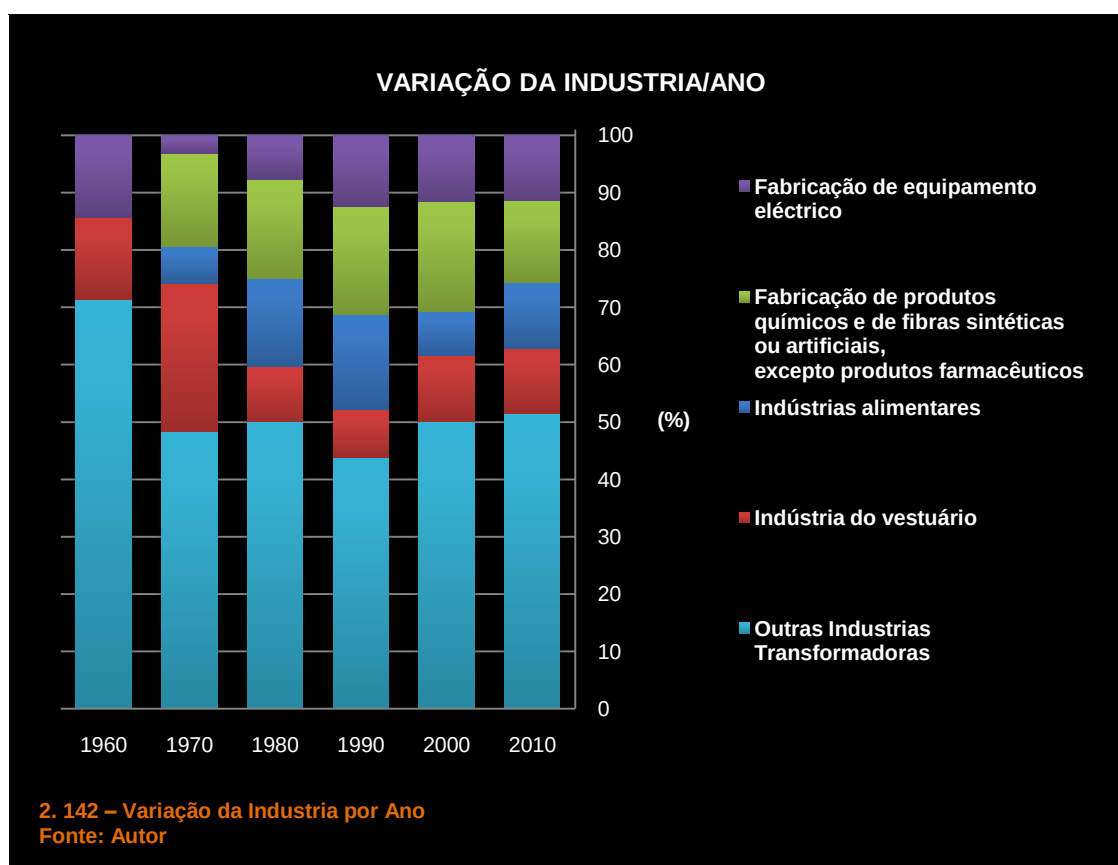
Após a execução dos procedimentos descritos no anexo F foi possível elaborar gráficos que permitiram as seguintes conclusões:

- 1) As actividades com maior predominância em 1960 eram, destacadamente, as comerciais e industriais. Salienta-se ainda que a representatividade do grupo dos serviços na AIR era reduzida, com uma percentagem similar à actividade agrícola.
- 2) Na década de 1960 verificou-se uma estabilização da percentagem de actividades industriais e o desaparecimento das actividades agrícolas, favorecendo o aumento dos grupos de prestações de serviços, que contudo continuava a ser de menor expressão, e sobretudo de comércio, que já em 1970 se assumiu claramente como o de maior relevância.
- 3) Durante a década de 1970 denotou-se uma progressiva redução na percentagem de indústrias instaladas na AIR e, inversamente, um aumento na percentagem de actividades de prestação de serviços, sem que, contudo, deixasse de ser claramente o terceiro grupo representativo.
- 4) É durante a década de 80 que se constata um forte acréscimo das actividades destinadas à prestação de serviços com reflexos na redução da percentagem da indústria. A percentagem de actividades destinada a comércio praticamente mantém-se, representando metade das actividades instaladas na área. Em 1990, a percentagem de actividades industriais é evidentemente a menos expressiva.
- 5) O decréscimo da representatividade das actividades industriais perdura durante a década de 1990. Contudo, o mesmo já não se verifica com o grupo comercial que, em 2000, não só quebrou a tendência anteriormente evidenciada como, inclusive, obteve um crescimento intensificado, com reflexo na redução da percentagem de actividades de prestação de serviços.
- 6) A diminuição das actividades industriais continuou com a entrada no novo milénio (passando dos 15% registados em 2000 para 12% em 2010) mas a percentagem de actividades de prestação de serviços voltou a aumentar, embora seja bem patente que o principal grupo económico na AIR ainda é, como aliás sempre foi, o grupo comercial.

Neste sentido, pode-se afirmar que a diminuição da percentagem das actividades industriais tem sido constante e exponencial, tendo agora uma correspondência de, aproximadamente, $\frac{1}{4}$ do valor inicial.

Por seu lado, da análise interpretativa dos valores estudados, comprova-se que os grupos económicos de prestação de serviços e de comércio têm um crescimento que, embora intermitente e com a ressalva acima referida da excepção denotada na década de 1980 para o comércio, se poderá considerar, a longo prazo, quase que linear.





Para melhor compreensão da evolução destes três grupos de actividades económicas ao longo do tempo, torna-se necessário analisar o comportamento temporal dos diversos subgrupos que englobam. (Este agrupamento em subsectores está explicado no anexo F.)

Assim, no que se refere às actividades comerciais, salienta-se que o subgrupo designado por “comércio por grosso (inclui agentes), excepto de veículos automóveis e motociclos” é o mais representativo (sempre superior a 50%), tendo atingido o seu pico em 1980 e reduzido gradualmente desde essa altura em detrimento dos outros subgrupos. Dentro dos quais salienta-se o de “restauração e similares”, não pela sua forte expressão, pois não corresponderia à realidade, mas por se poder observar que, desde o seu surgimento em 1970, o seu crescimento se tem consolidado.

O subgrupo do “comércio, manutenção e reparação de veículos automóveis e motociclos” reduziu entre 1970 e 1980, porém, desde então, estabilizou.

O subgrupo do “comércio a retalho, excepto de veículos automóveis e motociclos” também sentiu uma quebra nesse período, contudo tem vindo a tornar-se mais proeminente.

Relativamente à actividade industrial, tendo sido adoptado o critério de criação de subgrupos explicitado em anexo, verificou-se que sobressaíram os seguintes subgrupos: “indústria do vestuário”, “fabricação de equipamento eléctrico”, “fabricação de produtos químicos e de fibras sintéticas ou artificiais, excepto produtos farmacêuticos” e “indústrias alimentares”.

Contudo, o comportamento temporal destes diverge, na medida em que o primeiro (indústria do vestuário) se assume como proeminente até 1970 e, posteriormente, reduz até 1980 onde atinge um patamar constante. O segundo (fabricação de equipamento eléctrico) desce fortemente na década de 60 para posteriormente, a semelhança da quarta, exibir sinais de crescimento. Enquanto o terceiro se mantém sensivelmente estável desde 1970.

O critério adoptado para a criação dos subgrupos dentro da actividade de prestação de serviços também se encontra definido em anexo.

Relembra-se que a representatividade do grupo económico da prestação de serviços foi aumentando gradualmente desde 1960. Analisados os dados recolhidos, constata-se que este crescimento inicial se suportou, sobretudo, nos subgrupos dos “transportes e armazenagem” e, em menor escala, da “construção”.

Contudo, com o decorrer dos anos, estes dois subgrupos foram perdendo a influência inicial, dando lugar às “actividades consultoria, científicas, técnicas e similares”, “actividades administrativas e dos serviços de apoio” e às “actividades de informação e de comunicação”, que gradualmente se têm vindo a afirmar.

Pelo exposto, conclui-se que, actualmente, verifica-se uma tendência para o predomínio das, sempre maioritárias, actividades económicas ligadas à área de comércio na AIR - sobretudo sustentado pelo subgrupo do comércio por grosso – e o acréscimo das, embora ainda minoritárias, actividades económicas ligadas à prestação de serviços, fortemente associadas às novas tecnologias.

Inversamente, é óbvio o decréscimo da percentagem de actividades industriais na AIR, com particular incidência na indústria do vestuário.

O impacto da legislação urbanística sobre a Área Industrial de Ramalde

A área de intervenção coincide com a área definida para uma das Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG), assinaladas no actual Plano Director Municipal do Porto (PDMP). Portanto, está enquadrada num subsistema urbano, e respeitando o actual regulamento do PDMP, terá de se sujeitar a outro Plano Municipal de Ordenamento do Território – no caso concreto um Plano de Urbanização –, tendo como objectivo a execução programada das propostas do PDMP. Para tal, será necessário recorrer aos sistemas de execução, que espacialmente corresponderão a, pelo menos, uma unidade de execução (entendida como espaço territorial ao qual se aplicam disposições relativas ao sistema de execução).

A unidade de execução, obrigando ao conhecimento dos prédios abrangidos e dos proprietários da área que delimita, viabiliza a concretização de intervenções no território. Isto é, através do contacto com os proprietários e do conhecimento dos edifícios será menos difícil encontrar uma solução que vá ao encontro da manifestação objectiva de agentes públicos e privados, e, desta forma, dar um salto qualitativo no sentido de criar condições para a viabilidade do programa. Afinal, o objectivo é a execução.

A Área Industrial de Ramalde entre escalas

A Área Industrial de Ramalde evidencia conflitos e potencialidades às várias escalas. À macro-escala, o território está no epicentro da cidade alargada. Simultaneamente próximo da cidade consolidada (com destaque para a Boavista, um importante centro de funções terciárias da cidade-aglomeração do Porto) e numa posição privilegiada na cidade fragmentada que o eixo IC1 define, sendo neste caso clara a diferente especialização de cada centralidade. Ao longo deste eixo estruturador Norte-Sul, o aeroporto de Francisco Sá Carneiro, o porto de Leixões, as diferentes áreas de serviços e logísticas, cujas áreas de influência claramente ultrapassam a escala local, funcionam em complementaridade e reforçam a importância deste eixo que concentra as actividades principais e de referência da cidade-aglomeração. Neste sentido, as funções excepcionais que o PDMP propõe para a AIR deverão reforçar o papel do território objecto de estudo e contribuir para esta complementaridade. Por outro lado, ainda à escala ampliada, é também evidente a falta de políticas que articulem os diferentes territórios.

As várias centralidades mencionadas (e estudadas no início desta parte) ocupam posições estratégicas, estruturando um único território, ao longo de um único percurso, mas são, na prática, reguladas por diferentes políticas de diferentes municípios (Vila Nova de Gaia, Porto e Matosinhos) ou, consoante a função desempenhada (portuária, aeroportuária, ou as estradas de âmbito regional ou nacional), por muitos e variados organismos públicos. A soma de competências dos vários organismos associada à vontade de cada município de querer captar o maior número possível de investimentos, resulta num território que claramente evidencia a falta de uma visão global estratégica. Um território muitas vezes composto por uma manta de retalhos urbanos criando uma paisagem urbana pouco atraente.

A falta destas políticas é, por inerência, evidente na AIR, pois não obstante as intenções e acções que possam ser desenvolvidas pela CMP, a total requalificação do espaço, depende sempre da qualificação do perfil da Estrada de Circunvalação (da competência de um organismo tutelado pelo Governo Central) e dos tecidos na outra margem desta via, já no município de Matosinhos.

Ainda à micro-escala é perceptível a estrutura equilibrada da AIR, constituindo excepção, e a sua actual transformação de zona industrial para zona de serviços. Contudo o espaço público é caracterizado por imagem pouco qualificada que certamente beneficiará com a criação de novas externalidades capazes de gerar novas referências/identidades.

Embora alguns edifícios possuam estacionamento, este mostra-se insuficiente, sendo a alternativa o estacionamento sobre o passeio. Esta situação dificulta o tráfego pedonal e exclui, por completo, o uso da bicicleta. Neste sentido, a introdução de parques de estacionamento e de um interface intermodal neste território, já densamente ocupado (e procurado), que permita a articulação entre a rede rodoviária arterial e o metro, reforçará a condição central da AIR e contribuirá para o descondicionamento do tráfego rodoviário.



2.144 – Vista área da área da AIR e envolvente a partir de Matosinhos

3

CAPÍTULO

A ESTRATÉGIA DE REGENERAÇÃO URBANA DA ÁREA INDUSTRIAL DE RAMALDE: UM CENÁRIO (IM)POSSÍVEL

“Thinking is more interesting than knowing, but less interesting than looking” Johann
Wolfgang von Goethe



3.145 – Imagem da Zona Industrial de Ramalde
Fonte: Câmara Municipal do Porto

OS PROCESSOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA E A IMPORTÂNCIA DO PROJECTO URBANO

A transformação urbana pode ser o resultado da utilização de dois mecanismos: a intervenção sectorial no tecido existente e uma “nova” urbanização (que faz *tábua rasa* do existente). Nas intervenções sectoriais no tecido urbano, o objectivo não é substituir simultaneamente os usos, os edifícios e o desenho do espaço público, embora se recorra a uma destas operações, mantendo as restantes. Nesta estratégia de transformação inserem-se as operações de reconversão, revitalização e reabilitação. (Martins, 2004) Conforme referido na primeira parte deste trabalho, as duas primeiras referem-se sobretudo a acções significativas de transformação dos espaços, mediante a introdução ou mudança de usos e adaptação do espaço físico, respectivamente. A reabilitação centra-se, sobretudo, em mudanças físicas parciais de um elemento - arquitectónico ou urbanístico -, que, à primeira vista, deve ser protegido.

As novas urbanizações, pelo contrário, pressupõem a eliminação de grande parte dos anteriores vestígios presentes na área de intervenção. Trata-se de operações que mudam a estrutura espacial e determinam uma nova regra morfológica para o espaço, diferente da preexistente. Estas transformações ocorrem, por exemplo, quando novas infra-estruturas (normalmente, ferroviárias ou rodoviárias) precisam de rasgar o tecido preexistente e criam vazios ou quando diferentes elementos urbanos são eliminados (de forma intencional ou accidental) e a criação de novas áreas urbanas torna-se inevitável.

Este tipo de transformações urbanas não é um fenómeno recente e a noção da cidade como um palimpsesto (CORBOZ, 2004), com diferentes estratos sobrepostos é a constatação de que a cidade se reconstrói sobre si mesma ao longo de tempo. No processo evolutivo das cidades, sempre existiram espaços que se tornaram obsoletos e originaram processos de intervenção urbana. No século XIX, em muitas cidades, as muralhas perderam definitivamente a sua função protectora e foram substituídas por grandes avenidas. No século XX, os vazios urbanos produzidos pela devastação da guerra reivindicaram a reconstrução, mas também proporcionaram a oportunidade de renovar, de refazer a malha urbana. Assim, constata-se que com a evolução dos tempos, também os ideais e estratégias de intervenção se alteraram.

Nos últimos trinta anos, (conforme referido) as estratégias de intervenção no território têm convergido para uma nova tendência. São mais complexas, mais integradas e procuram criar espaços de qualidade. Por isso, as últimas décadas foram também marcadas por políticas que defendem o regresso ao centro, e constituem respostas ao movimento de descentralização e à dispersão urbana, reflectida em muitas aglomerações.

Entre os argumentos a favor da cidade compacta, destaca-se a importância dada à mistura de usos, como resultado das elevadas densidades, e tendo como consequência a grande variedade de utilizadores e tipos de edifícios. (Martins, 2004) Outros autores apontam outras vantagens. ROJAS (2004) defende o regresso à cidade compacta como a alternativa sustentável do desenvolvimento urbano. Neste caso, regenerar áreas pouco urbanizadas da cidade compacta contribui para o desenvolvimento deste espaço, já infra-estruturado, pois os custos ambientais da dispersão urbana são reduzidos com este regresso à cidade compacta.

É a partir desta perspectiva, de querer aproveitar as características da cidade existente, tradicional e do vernáculo, que se constrói a actual ideia de Projecto Urbano, encarado no presente cenário como a principal ferramenta de actuação, pois permite a execução das propostas com rapidez, eficiência e com conhecimento da realidade. O projecto urbano considera então a cidade como um artefacto complexo, rico e diversificado e que o seu papel é reimprimir esta dita realidade.

Portanto, as intervenções urbanas já não desejam negar a cidade existente. Pelo contrário, alimentam a mistura de funções (em detrimento da segregação funcional defendida pelo movimento moderno), as vantagens da rua (que não é um simples eixo de ligação), a preservação de elementos com valor patrimonial (abdicando das transformações urbanas efectuadas de forma indiscriminada) e as densidades elevadas. (Martins, 2004)

No actual contexto, o projecto urbano assume um importante papel ao introduzir o uso residencial e as actividades complementares em fragmentos territoriais ocupados por actividades que Jane Jacobs (citada em Martins, 2004) descreve como aquelas com maior dificuldade de atraírem investimentos, porque formaram vazios contíguos a elas e fabricaram um território mais estéril e simplificado.

Todavia, a recuperação de edifícios característicos do período industrial adquire, igualmente, protagonismo como tema da transformação urbana. (SAMPAIO, 2003) A arquitectura excepcional de muitos edifícios justifica a sua preservação nas operações de transformação. E assim se caminha para um cenário onde outros elementos, tradicionalmente menos valorizados, têm seu valor reconhecido enquanto testemunhos da sociedade industrial. Por fim, os antigos territórios periféricos das velhas cidades já não estão ausentes de qualquer valor.

A introdução do uso residencial, a importância dos valores característicos da cidade tradicional e a intervenção urbana apoiada num plano/projecto urbano de escala intermédia são alguns dos pilares que permitem concluir que a intervenção urbana integrada dos últimos anos é um fenómeno que vai além da renovação ou reconstrução urbana. E procura-se formar uma nova estrutura morfológica de base, que, apesar de tudo, guarde a memória implícita dos usos anteriores e da envolvente construída.

A complexidade destes projectos de regeneração urbana radica em duas dimensões: a complexidade do lugar e a complexidade dos mecanismos de intervenção. Do ponto de vista morfológico, a complexidade do lugar é determinada pela geometria do terreno de intervenção, pela topologia da envolvente e pelos anteriores usos. A complexidade do processo de intervenção é determinada pelo maior ou menor número de actores e a dificuldade de obter consenso, pelas mudanças políticas e de mercado e pelo tempo que o processo exige para estar concluído. A correcta articulação das duas dimensões permite a sustentabilidade da proposta.





3.147 – Maxwan Architects + Urbanists – 1º Prémio para a reconstrução de Ostrava, República Checa
 Fonte: 5osa.tistory.com/tag/landscape

4 STRATEGIC CHOICE (SC) FOCUS 4,5,6



FOCUS 5 NO-ISLAND, CONNCTITY, SOUTHBOUNDARY

Basse di Stura, no longer isolated from the rest of the city, revitalizes the image and spaces of the outskirts.

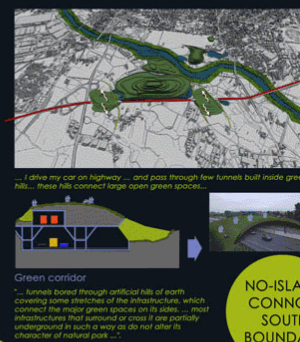
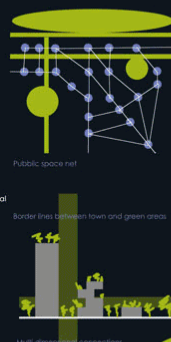


Urban regeneration

- relocation of the polluting factories
- new mixed functions
- bioclimatic buildings
- mosaic of sub-culture
- decreasing of density

Different possible actions

- demolitions and guided reconstruction
- recovering of some existing buildings: (energetic and esthetic improvements through economical incentives)



NO-ISLAND
 CONNCTITY
 SOUTH
 BOUNDARY

FOCUS 4 IDENTITY, ACTIVITIES, INDUSTRY

The technological pole of Borgaro: the industry embraces research of alternative energy sources.

Energy:

... the former Rittimetal landfill has become a place where new technologies for the exploitation of sunlight are tested. The energy produced is then distributed to all homes and farms of the area...



A new technological pole will be developed at Borgaro.

... Among the old by-pass and the road to Borgaro has been created a technological pole, a new citadel of research into alternative energy sources and other advanced technologies which creates jobs and skills that revitalizes the whole area, most in the places closer to the transport infrastructure. The citadel, directly accessible from the roads around, has numerous parking areas...



IDENTITY
 ACTIVITIES
 INDUSTRY

FOCUS 6 ACTIVITIES, GIPSY, SAFETY

The problem of safety



The spread of activities will be promoted in order to ensure, just with their presence, an effective control of the territory. To do so, might be sufficient some activities related to the options selected in the other foci (agriculture, tourism, cultural activities, etc.).

small private and public green areas, squares, courtyards, playgrounds, are connected by a green linear network



ACTIVITIES
 GIPSY
 SAFETY

3.148 – A regeneração urbana de “Basse di Stura – Turim, Itália

O projecto aposta na realocação de fábricas poluentes, na mistura de funções (reproduzindo as relações existentes na cidade-compacta) e na sustentabilidade ambiental.

Fonte: Roma Tre, Università delgi studi – Dipartimento di Studi Urbani

O PROJECTO URBANO COMO POTENCIADOR DE ESCALA

O desenvolvimento económico das áreas centrais, e muitas vezes da própria cidade, requer um novo posicionamento nos mercados e no imaginário nacional ou internacional.

Algumas cidades conseguiram captar o interesse e a atenção internacionais através de um evento notável, tais como Lisboa, com a Expo98, ou Barcelona, com os Jogos Olímpicos de 1992, ou Sevilha, com a Exposição Universal de 1992. As repercussões, porém, não são sempre as mesmas. Em certos casos, quando o evento ocupa espaços suficientemente centrais da aglomeração, como em Lisboa e Barcelona, os efeitos atractivos podem propagar-se, ultrapassando a escala local, e a rentabilidade dos investimentos efectuados na melhoria dos espaços não é posta em causa, pois afectam um grande número de habitantes. Em outros, como em Sevilha, os acontecimentos ocorrem em territórios afastados da cidade, implicando a qualificação de espaços que posteriormente revelam-se pouco proveitosos e de difícil manutenção. (ROJAS, 2004)

Além da promoção de eventos, os governos locais frequentemente recorrem à estratégia de construírem equipamentos ou espaços públicos de escala supramunicipal. Estas obras são capazes de gerar externalidades positivas a alguns sectores da cidade e, sobretudo, às propriedades envolventes. São, amiúde, exibidas como obras simbólicas, como ícones arquitectónicos, como um selo de qualidade e modernidade a atribuir aos processos de regeneração urbana. Entre as várias obras possíveis, refere-se o Museu Guggenheim como o projecto emblemático na transformação da aglomeração metropolitana de Bilbao. Em poucos anos transformou-se num dos museus mais visitados e constituiu-se como um símbolo de centralidade na aglomeração metropolitana, modificando a percepção geral que se tinha da cidade. A urbe, industrial e altamente contaminada, transformou-se numa cidade com espaços modernos e vocacionados para a cultura.



3.149 – Expo98, Lisboa – Pavilhão de Portugal
Fonte: Google



3.150 – Expo98, Lisboa – Vista aérea
Fonte: Google



3.151 – Palau Sant Jordi e Torre de comunicações Montjuïc – J.Olimpícos de 92 – Barcelona, Espanha
Fonte: Google



3.152 – Uma das ruas da Exposição Mundial de Sevilha 92 – Sevilha, Espanha
Fonte: Google

A PROPOSTA PARA A ÁREA INDUSTRIAL DE RAMALDE

A estratégia geral para a competitividade

Reconhecendo que as capacidades de empreendedorismo e inovação, bem como a competência, fortemente sustentadas nas aptidões académicas, científicas e tecnológicas, são requisitos essenciais no actual contexto de competitividade, a AMP estabeleceu várias Prioridades Estratégicas de Intervenção com o intuito de se definir como uma comunidade inovadora e coesa, respeitadora dos valores ambientais e territorialmente ordenada. (AMP, 2008c)

No plano económico, definiu-se como Prioridade Estratégica de Intervenção de interesse metropolitano a “Promoção do Desenvolvimento Económico e a Captação de Investimento Diferenciador”, com o objectivo de se criarem vantagens para a atracção das actividades económicas e dos investimentos. A aplicação prática desta estratégia manifesta-se na implementação de uma rede metropolitana de Parques de Ciência e Tecnologia, Centros Tecnológicos e de Parques Empresariais suportada por uma avançada rede de telecomunicações e em tecnologias limpas e eco-eficientes. (AMP, 2008c)

A acção desta prioridade estratégica da (AMP, 2008c, p. 71) passa por:

- qualificar e promover os serviços colectivos e o sistema regional de suporte à inovação;
- desenvolver e consolidar “clusters” e empresas de base tecnológica;
- promover, desenvolver e consolidar a rede metropolitana de “parques de ciência e tecnologia” e de “espaços de acolhimento empresarial”;
- promover a economia digital e da sociedade do conhecimento; e
- promover a eficiência energética, enquanto factor decisivo para a competitividade metropolitana.

À escala municipal, a competitividade do Porto passa por reforçar o papel da cidade na região e aproveitar as oportunidades que potenciam o incremento do desenvolvimento da economia local e regional, apostando no reforço das potencialidades endógenas do Concelho e na capacidade de atrair actividades económicas qualificadas. Neste sentido é proposta a criação de uma zona empresarial que deve reunir as condições necessárias para atrair essas empresas e captar investimentos. Esta área, delimitada no PDM e *“presentemente denominada de “Zona Industrial de Ramalde”, destinar-se-á à progressiva instalação de empresas representativas das diferentes áreas de negócio, a entidades que desenvolvam a investigação e inovação e a actividades de apoio ligadas, nomeadamente, à hotelaria, lazer e turismo.”* (CMP, 2006, p. preâmbulo)

A estratégia urbana

É no contexto enquadrado pelas estratégias defendidas pela AMP e pela CMP para promoverem a competitividade que a presente proposta de actuação se baseia, tendo sempre em vista o aproveitamento das potencialidades que apresenta este espaço a nível municipal e supramunicipal. Ao mesmo tempo assume-se como uma proposta pautada pelos valores que marcaram a regeneração urbanas nas últimas

décadas procurando ir além da mera intervenção morfológica no tecido urbano. Portanto, não defende o zonamento exclusivo que caracterizou o Movimento Moderno, embora assuma o predomínio e, sobretudo, a importância das actividades associadas ao sector terciário. A promoção e a difusão da imagem às várias escalas e nos diferentes âmbitos é igualmente importante.

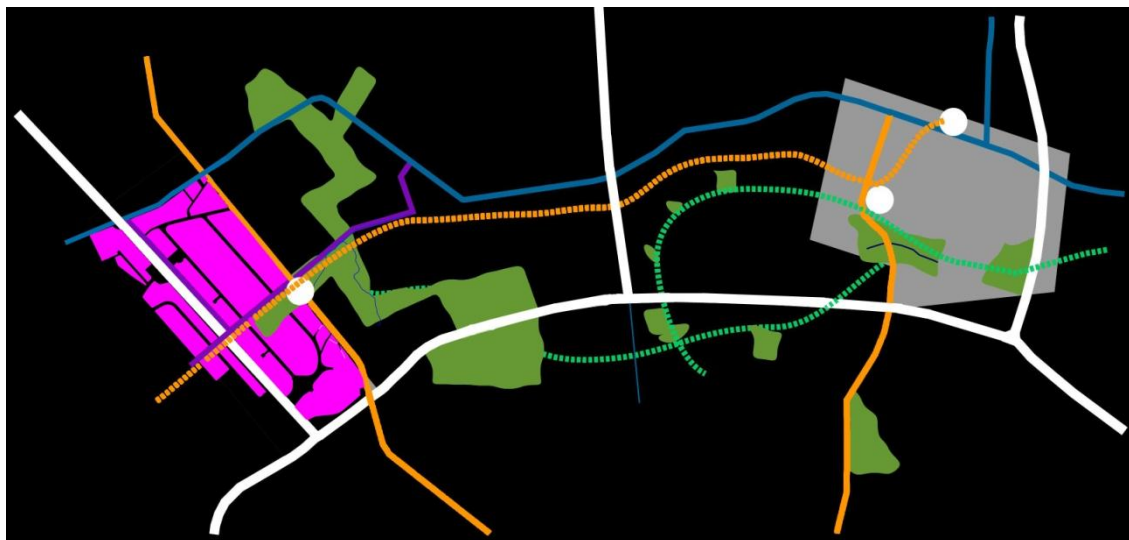
Para o território em questão, tendo por objectivo, a criação de uma Zona Empresarial do Porto para actividades competitivas, foram definidas as seguintes estratégias:

- Criação e reformulação das infra-estruturas, não só viárias, como também de telecomunicações, gerando assim condições para as empresas dependentes das novas tecnologias da informação e comunicação. As infra-estruturas viárias devem assegurar a integração territorial e, desta forma, promover uma imagem coerente e de conjunto;
- Qualificação dos espaços públicos, dependente da hierarquização das infra-estruturas viárias, definição do estacionamento, dos alinhamentos e cérceas dos edifícios, da introdução da arborização, assim como da criação de percursos pedonais e ciclovias;
- Qualificação do meio-ambiente, que deve ser acompanhada da redução do impacto ambiental das actividades urbanas e da introdução de práticas respeitosas relativamente ao meio-ambiente. Deve também preservar os valores biofísicos;
- Implementação de equipamento(s) de âmbito regional ou nacional, capaz(es) de reforçar o carácter de centralidade da AIR. Estes também deverão contribuir para a articulação dos tecidos urbanos à micro-escala;
- Implementação de equipamentos de apoio às actividades económicas ligadas à Investigação e Desenvolvimento;
- Promoção e difusão de uma imagem qualificada, às várias escalas e nos diferentes âmbitos, que espelhe o carácter produtivo da área, embora este esteja conjugado com outros usos (residencial, lazer, educação).

A concretização das estratégias está dependente das seguintes acções:

- Reestruturação do nó de Francos (CMP, 2003b)
- Reformulação da estrutura viária existente, garantindo a ligação das margens da Via Rápida
- O desnivelamento da Via Rápida
- Definição do corredor - Circular Externa - para o metro, conforme proposta do PDMP
- Qualificação dos percursos pedonais e de ciclovias
- Criação de áreas verdes
- Implementação de unidades hoteleiras
- Implementação de um edifício multiusos
- Implementação de um museu da ciência e tecnologia/centro empresarial
- Implementação de unidades para habitação, comércio e serviços
- Implementação de unidades industriais de tecnologia avançada

A descrição da proposta urbanística



3.153 – Esquema da proposta baseado no PDMP e trabalho de grupo de Sérgio.

A laranja, (a traço contínuo), o metro existente e (a traço interrompido) o metro proposto. (percurso da Circular Externa). Ver anexo J.

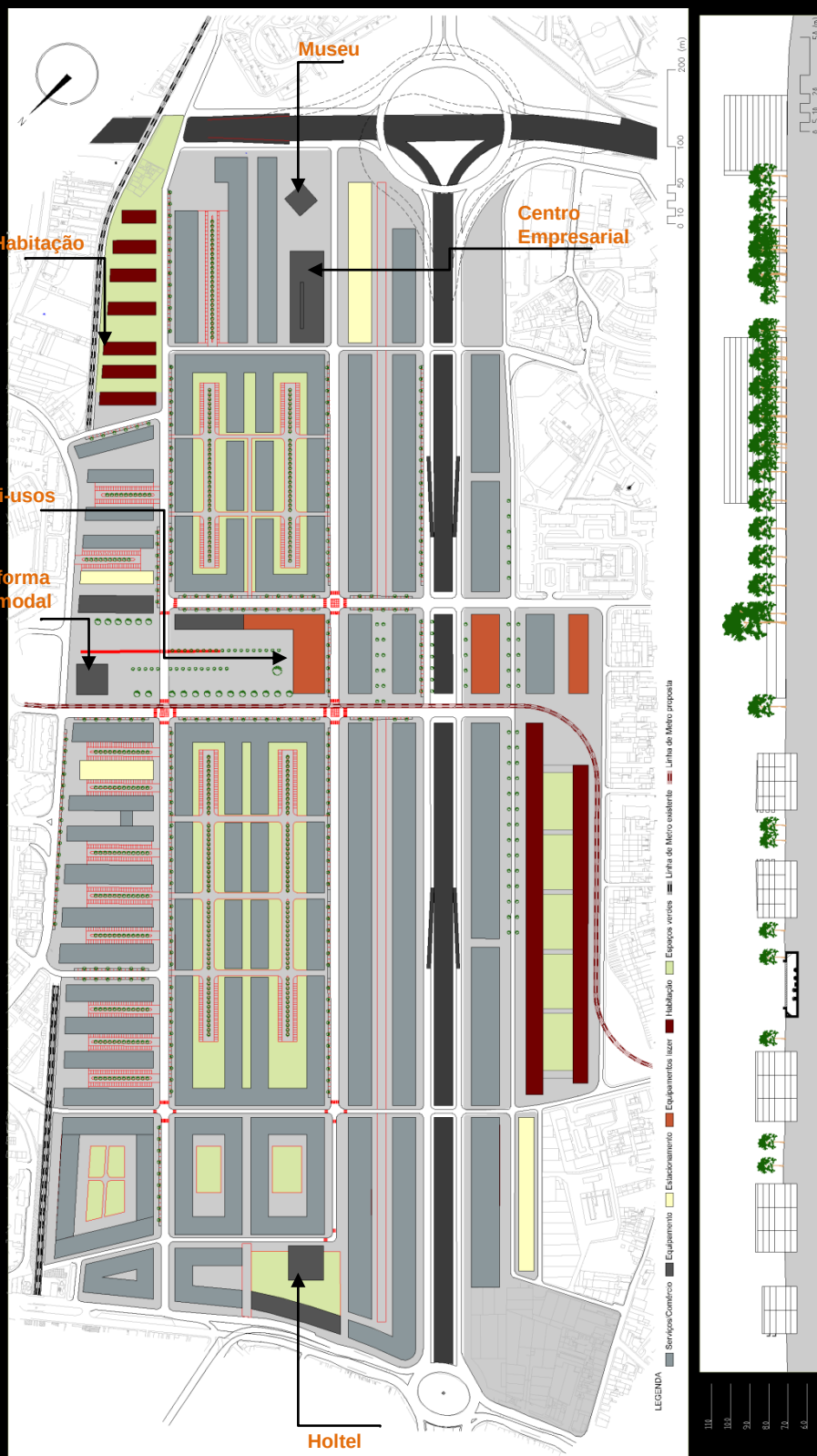
É a partir da ideia do espaço público, reconhecendo a necessidade de cozer malhas, que se constrói este projecto, cuja proposta procura articular as escalas micro e macro. Neste contexto ganha particularmente relevância a rua, enquanto canal que simultaneamente conecta os diferentes espaços e permite a convivência social.

Na reestruturação do espaço de circulação, o desnivelamento da via Rápida (em dois níveis e associado à necessária reformulação do nó de Francos, neste caso em três níveis) assume-se como relevante, permitindo recuperar um valor perdido: a transversalidade. Esta, entendida como a acção de suprimir o carácter de fronteira, permite que as ruas se cruzem à escala local. Neste sentido, a presente solução admite a manutenção da actual função de distribuição de tráfego viário (no nível inferior), mas não compromete a articulação das malhas urbanas (no nível superior). Contudo, as rodovias deverão assegurar o acesso transversal entre as duas margens, mas não deverão fomentar a circulação rodoviária, pois a mobilidade deve valorizar outros sistemas. Nesse sentido, a largura das vias deve obrigar a racionalizar objectivos.

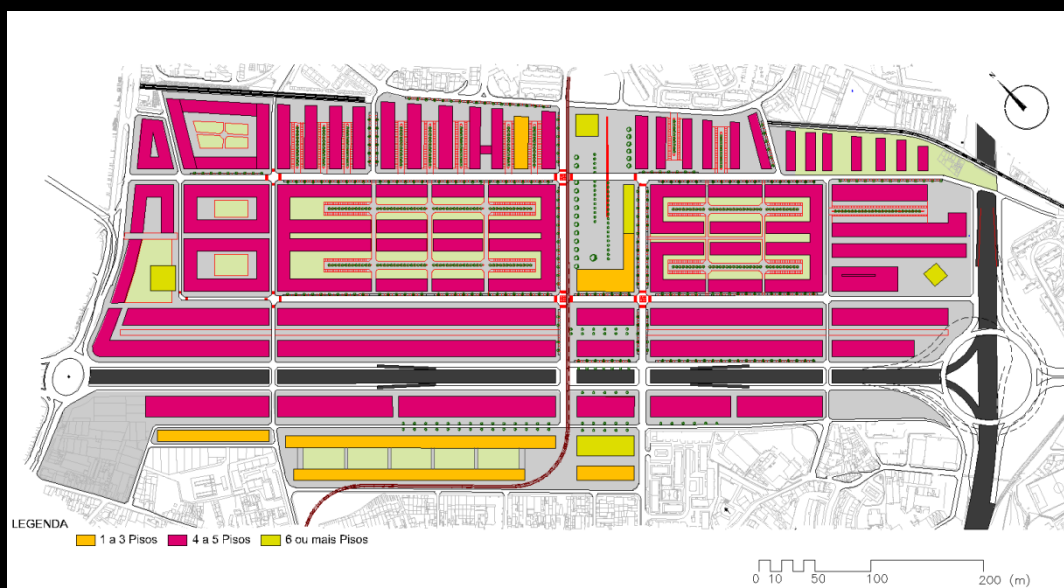
Os diferentes perfis deverão prever estacionamento e integrar arborização. Esta permitirá criar imagens mais qualificadas, associadas aos espaços tratados e característicos da cidade tradicional, e promover preocupações ambientais. Quanto ao estacionamento previsto, o mesmo deverá ser de curta duração. A alternativa será o estacionamento em sítio próprio: interiorizado em cada lote/função, subterrâneo ou em silo-autos.

O metro a propor deverá criar um percurso, sempre que possível, contínuo e ausente de conflitos, constituindo-se assim como um eixo de estruturação do território. Esta continuidade poderá ser reforçada pelo prolongamento dos elementos de arborização e dos próprios espaços vazios (pavimentados na praça) e verdes a nordeste da Área Industrial de Ramalde. O percurso definido, integrado numa visão mais alargada, pretende contribuir para a articulação dos tecidos nesta segunda coroa da cidade do Porto. No caso em concreto, justifica-se a opção de desviar o metro proposto da avenida de Antunes

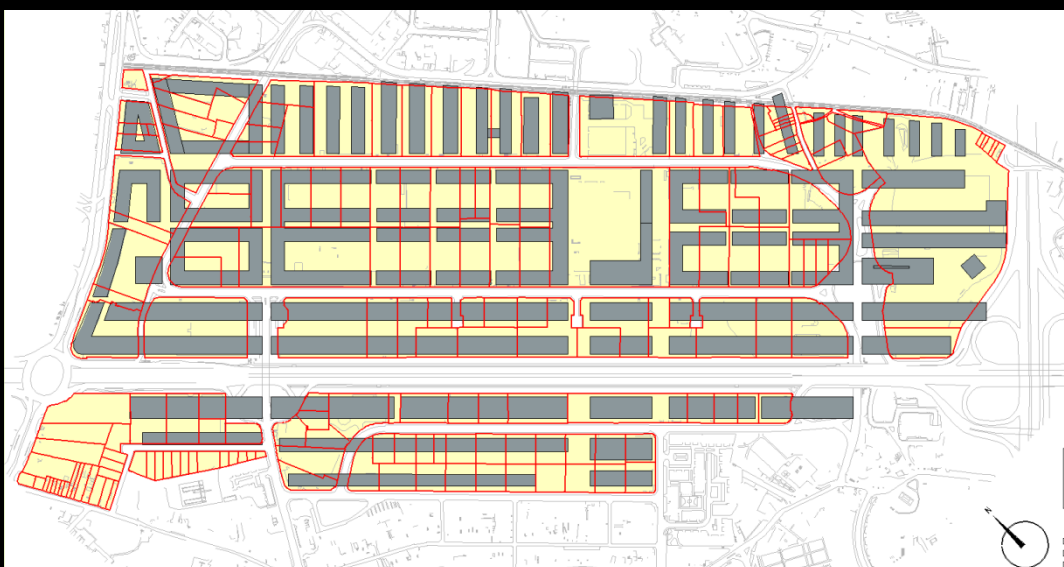
A REGENERAÇÃO URBANA DA ÁREA INDUSTRIAL RAMALDE



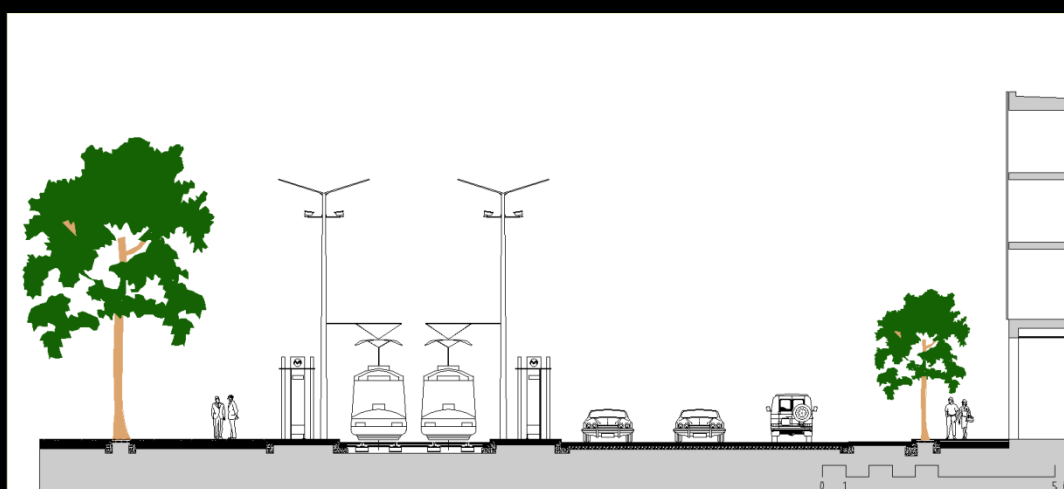
3.154 – Proposta
Ver anexo I para tamanho ampliado.



3.155 – Esquema com as altimetrias.



3.156 – Esquema com a relação entre os lotes actuais e a Proposta



3.157 – Perfil da via que rasga a praça, com o metro

Guimarães, apontando duas razões: em primeiro, a possibilidade de reforçar o carácter de excepção do espaço e das funções propostas para a praça; em segundo, pelo percurso, mais linear, a nascente da AIR.

Esta solução implica relegar, pontualmente, para um nível inferior, a actual linha de metro. Isto justificará a introdução de um interface intermodal e simultaneamente facilitará a continuidade física – sem barreiras - das duas malhas, a proposta e a existente (na envolvente). Aqui, os novos edifícios, dispostos livremente no terreno, estabelecerão uma relação mais “permeável” com a envolvente, contribuindo para a qualificação da imagem do território. Muitos poderão manter as funções de habitação e, dessa forma, contribuir para o “mix” funcional que caracteriza a cidade tradicional. Para isto também contribuirão as suas escalas.

A cidade compacta e histórica é caracterizada pela grande diversidade e densidade. Por esta razão, justifica-se os vários edifícios de diferentes funções com elevadas densidades. Estes, no entanto, deverão estar dispostos de forma a garantir a harmonia do espaço público e clara separação entre este e o espaço semi-público no interior dos quarteirões. Por isso, é, fundamental, respeitarem as regras definidas quanto aos alinhamentos e as cérceas (independentemente da solução proposta).

Neste cenário, de quarteirões perfeitamente definidos, os vazios propostos ganharão força ao estabelecer uma diferença com a sua envolvente. Uma excepção e ao mesmo tempo uma referência, reforçadas pelos edifícios com funções de referência de âmbito supramunicipal.

O protagonismo que o vazio aqui adquire, com uma função pré-determinada, a de ser um lugar para a interacção colectiva, reproduzirá o carácter que estes espaços têm na cidade compacta. Contribui, por isso, e também, para a requalificação urbanística. Para a praça, o principal vazio, propõe-se um edifício multiusos, um hotel e outras actividades de âmbito supra-municipal, preferencialmente, regional ou nacional. É possível, no entanto, que os edifícios sejam ocupados com outras funções, desde que os objectivos programáticos sejam respeitados.

A praça praticamente expande-se para a outra margem e entretanto prolonga-se para a envolvente da área industrial através de espaços verdes que acompanham o metro e deverão ser cuidados. Esta continuidade, permite promover percursos amigáveis, incluindo as ciclovias, que atravessam a área industrial mas não começam e terminam necessariamente neste território.

Os outros dois espaços vazios propostos estão nos outros dois extremos: junto à estrada da Circunvalação e à VCI. São espaços dependentes dos edifícios, de dimensões reduzidas, que deverão fazer-se valer pelas funções de referência que os edifícios desempenham. Estes deverão contribuir para a criação de uma imagem mais urbana e menos descuidada junto das infra-estruturas viárias, na impossibilidade destas serem reestruturadas.

Quanto ao Museu da ciência este terá uma tripla função: reforçar o carácter de centralidade da AIR, relativamente às centralidades apresentadas ao longo do IC1, enquanto elemento excepcional; contribuir para o reforço da rede definida por funções semelhantes (o triângulo definido pela Casa da Música, Museu de Serralves e o Museu ZEP, aos quais se podem associar outros equipamentos encontrados na baixa) e contribuir para a requalificação do espaço, favorecendo a população local.

A plataforma multimodal aqui colocada associada a um estacionamento servirá para reforçar a mobilidade à escala alargada e a própria condição de centro da futura zona empresarial. Por um lado, por promover o uso de outros sistemas de mobilidade que não o automóvel, por outro, actuará com um efeito polarizador. No caso em concreto, esta plataforma é facilmente justificada (e necessária) pelos bons acessos às diferentes infra-estruturas viárias de âmbito supranacional, com destaque para a auto-estrada A1 (via Rápida), de âmbito nacional.

Para a materialização da proposta urbanística

ENQUADRAMENTO LEGAL DOS INSTRUMENTOS DE ACTUAÇÃO

Conforme referido, a área de intervenção coincide com a área definida para uma das Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG), assinaladas no actual Plano Director Municipal do Porto (PDMP). Portanto, terá de se sujeitar a outro Plano Municipal de Ordenamento do Território.

No caso em concreto, o PDMP determina que o planeamento deste território se materialize num Plano de Urbanização. Desta forma, o plano para a área de intervenção exige um estudo mais aprofundado do que aquele que foi feito para o PDMP e torna-se possível estabelecer outros parâmetros urbanísticos, porém, não impõe o detalhe das formas urbanas que caracterizam os Planos de Pormenor, e que poderão vir a revelar-se pouco interessantes e atractivas para os investidores que, aliás, se pretende cativar.

No trabalho actual considera-se que a solução apresentada foi previamente discutida e obteve o consenso de grande parte dos actores (proprietários, possíveis investidores, empresas localizadas ou que ambicionam localizar-se na área). Neste sentido, e prevendo eventuais mudanças de interesses e valores ao longo do tempo necessário à total implantação do plano, defende-se que a proposta deve apostar principalmente nas intenções e menos nas formas rígidas. Isto deverá estar patente no regulamento que, também, deverá especificar os principais objectivos e os parâmetros urbanísticos (designadamente índices, densidade de fogos, número de pisos e cérceas), a percentagem de áreas a afectar a espaços verdes públicos e equipamentos. Porém, estes índices/parâmetros urbanísticos não devem ser limitativos da variedade ou liberdade de projecto. Pelo contrário, devem promover a equidade. Neste sentido, é proposto que o regulamento defina o índice bruto de construção de 1,6 como máximo, prevendo a possibilidade de se atingir o 2,8 (respeitando o actual RPDMP). Esta diferença de 1,2 deverá ser mais que suficiente para permitir ajustes, reduzindo a capacidade construtiva, em alguns casos, e aumentando, noutros. As diferenças de índices reverterão sempre em mais-valias usadas para financiar as intervenções no espaço público ou para negociar com os privados.

A eficácia do plano dependerá *“mais da consistência dos traçados (desse espaço publico ou colectivo) e menos do respeito cego de parâmetros por zonas”*. (PORTAS, 1999, p. 23)

OS ACTORES E OS CONSENSOS

As áreas deterioradas são, muitas vezes, o palco de conflitos sociais e de interesses. Por esta razão, a implantação do plano é frequentemente precedida por um longo processo em que se procura obter consensos e formular uma visão de futuro, coerente e sustentável, para as áreas objecto das operações urbanísticas. Em alguns casos internacionais, o debate público em torno dessas áreas prolongou-se durante décadas, antes de se anunciar um programa concreto de acção; em outros casos, a formação de consensos realizou-se em simultâneo com o processo de planeamento dos programas. Em ambos, os consensos foram vitais.

A necessidade de uma actuação conjunta a envolver quer actores públicos quer privados surge das limitações que cada um deles enfrenta para executar, autonomamente, as acções necessárias nessas áreas urbanas centrais e deterioradas. Por um lado, os actores privados, por si só, carecem dos mecanismos institucionais e de gestão para promover a recuperação de áreas centrais. Além disso, a resolução dos problemas provenientes da falta de coesão social (sejam de ordem física ou social) não está incluída nos seus objectivos direccionados para a obtenção de lucros. Por outro lado, o sector público, que tem como objectivo a regeneração coesa (incluindo, por isso, a abordagem social), necessita de parceiros privados capazes de disponibilizar os recursos imprescindíveis para obter os resultados de transformação desejados. Neste cenário, é ainda importante o papel da comunidade. Durante o processo, organizada e informada, a comunidade terá a capacidade de garantir o apoio político contínuo às acções públicas e validar as acções conjuntas (executadas com a total transparência) dos actores públicos e privados. Posteriormente, assegurará a sustentabilidade do projecto. Os processos de regeneração deverão, por isso, ser capazes de captar o interesse dos consumidores (empresas ou famílias).

A vontade pública da CMP e da AMP de promover a competitividade do território, demonstrada nas suas estratégias – que, no caso da CMP, concretizou-se na proposta de reconversão da área industrial -, mostra-se insuficiente se os privados não mostrarem interesse em intervir ou as estratégias forem divergentes dos seus interesses. Afinal, é deles que depende a sustentabilidade do território.

Assim, o envolvimento dos privados deve acontecer, o quanto antes, devendo, para isso, as entidades responsáveis pelo processo promover estratégias de marketing e sensibilização (apostando na informação), que poderão materializar-se na criação dos agora vulgares fóruns e redes sociais, na internet. Estes poderão promover a discussão não só acerca do território como fomentar parcerias entre as empresas e estas e a UP. A criação de um espaço coeso, formal e funcionalmente, é fundamental para a sua vitalidade.

Neste contexto, torna-se óbvio a necessidade de envolver no processo de regeneração da área industrial de Ramalde as empresas aí localizadas (e as que aí desejam fixar-se), dos promotores imobiliários que desejam investir, dos proprietários dos terrenos, da Universidade do Porto (que deverá auxiliar as novas empresas associadas à investigação e inovação), das populações residentes (possivelmente receosas pelos seus lares e locais de vizinhança) e das entidades públicas enquanto órgãos decisores (a Câmara Municipal do Porto, a Área Metropolitana do Porto, o Instituto das Estradas de Portugal, outras associadas ao Ministério da Economia, da Inovação e desenvolvimento).

A SOCIEDADE

Para assegurar o cumprimento dos objectivos traçados para o território em causa será criada uma sociedade, a SociedadeZEP, cuja área de actuação será a actual Área Industrial de Ramalde (AIR). A SociedadeZEP terá de ser o resultado de acordos obtidos entre as diferentes administrações dos governos nacional e local e desenvolverá um processo de colaboração para promover o desenvolvimento da AIR. Será uma sociedade anónima de capital público, baseada num modelo de incentivo ao investimento privado, na qual cooperarão, com diferentes participações, as entidades governativas locais (Câmara Municipal do Porto e Área Metropolitana do Porto), com, por exemplo, 40%, e entidades dependentes do Governo Central (o Instituto das Estradas de Portugal, a Universidade do Porto, outras associadas ao Ministério da Economia, da Inovação e desenvolvimento), com os restantes 60%. Embora a SociedadeZEP seja completamente controlada por entidades do sector público, terá a capacidade de funcionar como uma sociedade privada, ou seja, terá a mesma flexibilidade para operar como as congéneres privadas.

A constituição da SociedadeZEP será financiada pelos governos locais (CMP e AMP) e central. O capital inicial terá de ser o suficiente para financiar a reestruturação da Via Rápida e do nó de Francos e a execução do Museu e centro empresarial. Caso seja necessário recorrer a empréstimos, não lhe será imposto o limite de endividamento indexado à capacidade de endividamento da CMP, pois não será uma empresa controlada maioritariamente pelo Município.

Os objectivos da Sociedade serão a requalificação urbana e revitalização económica da actual área industrial de Ramalde, através da coordenação e execução de actuações que integram urbanismo, transporte e meio ambiente.

À SociedadeZEP caberá o papel de:

- Orientar o processo de regeneração urbana;
- Elaborar a estratégia de intervenção;
- Mediar as relações entre proprietários e investidores e entre proprietários e arrendatários;
- Realizar directamente operações urbanísticas, em caso de necessidade;

E serão competências da sociedade ZEP

- Comprar e vender terrenos e realizar contratos com investidores privados
- Licenciar e autorizar operações urbanísticas;
- Expropriar bens imóveis, com a justificação de interesse público, e direitos inerentes;
- Fiscalizar obras de regeneração urbana;
- Promover e gerir a execução do Plano de Pormenor;

A equipa técnica incumbida de preparar os estudos e executar as deliberações deverá ser formada por um número reduzido de técnicos e ser auxiliada por entidades técnicas externas, para efectuar e dirigir as obras.

Poderá ainda ser criada uma loja para facilitar as relações com os vários actores e assegurar o envolvimento destes no projecto. Estará, por isso, muito dependente das campanhas de marketing. Se possível, este espaço permitirá a resolução dos vários problemas de carácter burocrático.

Para a viabilidade económica e urbanística

INCENTIVOS FISCAIS

Os principais factores que influenciam as decisões de investimentos dos privados são o lucro e o risco esperados. Por isso, no contexto de imprevisibilidade que acompanha a regeneração urbana, o risco que os investidores interessados enfrentam torna-se num dos maiores obstáculos ao investimento privado nessas áreas. Esse obstáculo é possível de ser superado invertendo as condições para que estas sejam favoráveis aos investimentos. Assim, muitos dos processos de regeneração urbana são acompanhados por medidas financeiras que se traduzem em benefícios fiscais ou subsídios directos a atribuir aos investidores privados. Estes incentivos são, na maioria das vezes, usados para premiar os pioneiros, não sendo defendida a sua utilização para além do período de lançamento dos programas.

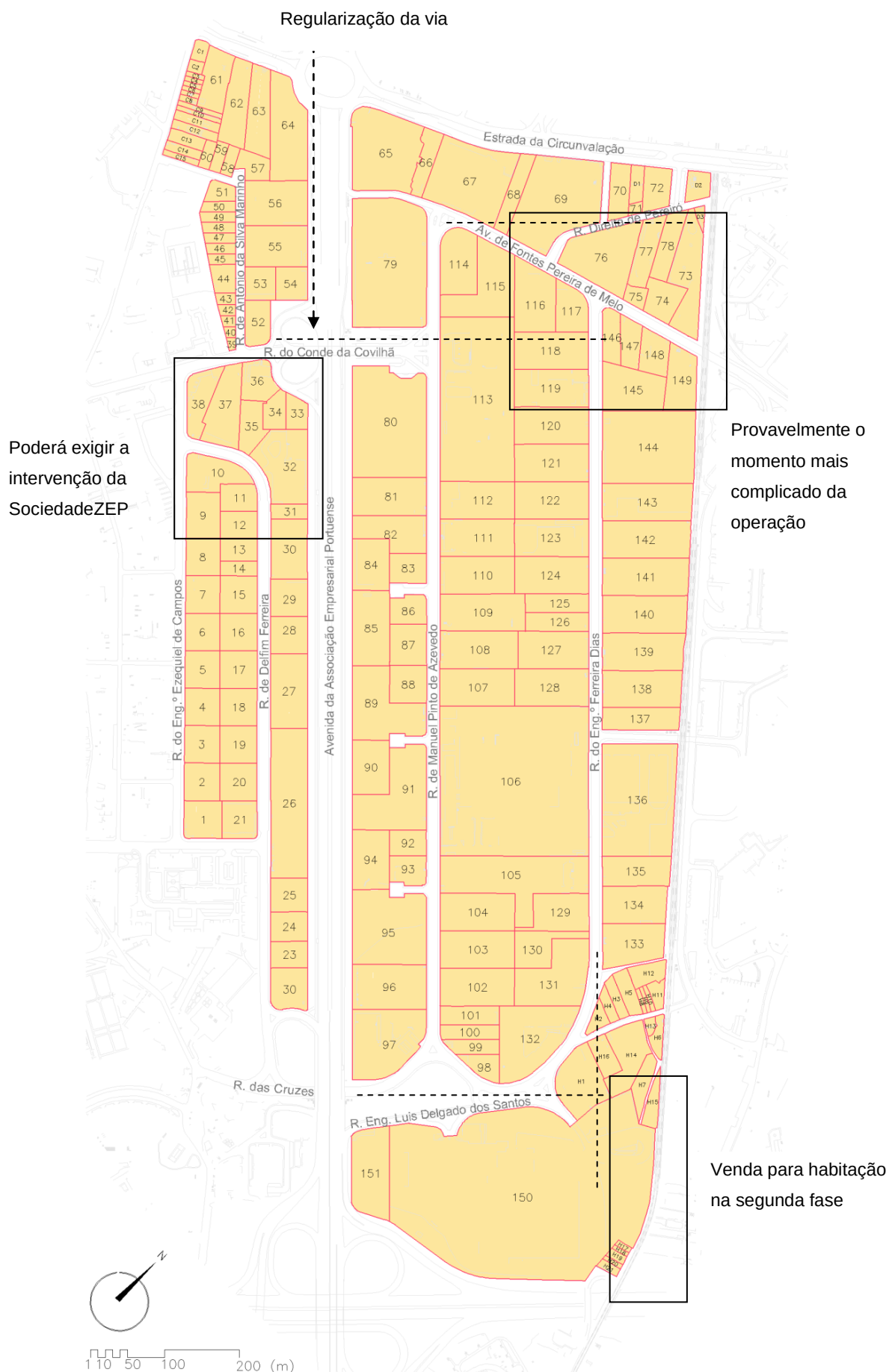
Para a Área Industrial de Ramalde devem ser estudadas soluções que promovam, não só a intervenção no território, como também ofereçam condições vantajosas às empresas inovadoras que se pretende cativar. Para fomentar a intervenção urbana poderá ser proposto, por exemplo:

- A isenção ou redução do pagamento do Imposto Municipal sobre Transmissões Onerosas (IMT) na aquisição de prédios destinados à reconstrução, desde que num prazo curto, o novo proprietário iniciasse as obras;
- A isenção ou redução de Imposto Municipal sobre Imóveis (IMI), durante um curto período, dos prédios urbanos que fossem objectos de intervenções urbanas de acordo com o plano;
- A isenção ou redução de taxas pela concessão de licenças e autorizações.

No mesmo sentido, devem ser estudadas hipóteses para conseguir captar as actividades económicas que desenvolvem investigação e inovam. Por exemplo, através de benefícios fiscais, reflectidos no IRC, dessas empresas, podendo também distinguir e beneficiar as que se encontram sedeadas no Porto.

FASEAMENTO

A execução do projecto (ou estratégia) passa por uma sequência de fases que na maioria dos casos é muito similar. As experiências internacionais mostram que o processo de regeneração de áreas centrais desenvolve-se seguindo etapas bem definidas que começam após a identificação do problema (a deterioração e abandono da área a intervir) por parte das entidades governativas e definição de uma estratégia que seja consensual aos vários actores envolvidos. Depois de decidido o plano (ou projecto urbano) para o território, as primeiras etapas do processo de regeneração quase, invariavelmente, implicam uma forte participação do sector público, que investe em domínios que são da sua competência e envia sinais positivos aos proprietários e investidores privados sobre a vontade pública de intervir no território objecto do projecto. Neste processo é possível distinguir três fases características (ROJAS, 2004): a fase onde são criadas as bases para o processo de regeneração, a fase que promove os investimentos privados e a fase sustentável.



3.158 – Esquema com a numeração dos lotes e indicação de alguns momentos da operação
Fonte: autor

A primeira fase: Criação de bases para o processo de regeneração.

Para criar as condições apropriadas ao investimento privado é tão fundamental existir uma estrutura política estável (incluindo instrumentos de planeamento adequados) como investimentos públicos no território e regras claras.

Os primeiros estudos urbanísticos e a formação de acordos para a intervenção na área são frequentemente as primeiras tarefas que se desenvolvem nesta fase. A revisão das figuras de planos ou regulamentos que intervêm directamente no desenvolvimento da área é outra tarefa importante no início do processo. Isto inclui a revogação ou revisão de regulamentos e regras que limitem desnecessariamente o investimento privado — tais como normas de regulação e uso do solo desnecessariamente restritivas —, e, posteriormente, a simplificação dos procedimentos para a obtenção das mais variadas licenças, incluindo as camarárias (de construção, de utilização,...) e as necessárias para o funcionamento das empresas. Em alguns casos internacionais, opta-se pela criação de um espaço único onde é possível solicitar todas as licenças obrigatórias para iniciar o funcionamento das actividades no território em questão. Trata-se de uma intervenção de baixo custo e grande eficácia.

No caso do Porto, os primeiros acordos devem ser estabelecidos com as várias tutelas do Governo Central. Actualmente a CMP não possui nenhum terreno (a excepção do pequeno lote 68 – ver anexo H) que lhe dê vantagem para negociar com os privados, podendo apenas intervir nos espaços públicos. A aquisição do maior lote - onde actualmente está o STCP, sociedade anónima mas de capital público assim como o lote dos bombeiros, permitir-lhe-á iniciar a implementação da proposta sem ter de estar dependente dos actores privados. Estas aquisições poderiam acontecer por permuta, em que a câmara comprometer-se-ia em garantir outros terrenos, de igual valor, numa outra parte da cidade. Simuladamente, estando previsto o desnivelamento da Via Rápida e sendo esta via da responsabilidade da Estradas de Portugal, é fundamental obter o aval da entidade competente.

Demonstrada a vontade de se iniciar o processo de regeneração, deve ser criada uma sociedade, capaz de agilizar os vários procedimentos e promover o marketing. Esta sociedade (Sociedade ZEP) deve ser constituída por representantes dos vários organismos públicos cujos domínios intervêm na área, por representantes do poder local (CMP), pela AMP. A par do consenso, deve-se assegurar a transparência nas decisões.

Simultaneamente, a Sociedade ZEP iniciará a campanha de marketing (podendo referir os benefícios fiscais a atribuir às empresas), procurando, desde logo, envolver todos os actores, assim como promoverá os primeiros estudos para a elaboração do plano de urbanização (ou pormenor). Estes poderão passar por promover um concurso de ideias para arquitectos. O plano definido deverá ser, sempre, suficientemente flexível, precavendo oportunidades não estudadas e imprevisíveis, embora deva impor as regras necessárias para assegurar a visão de conjunto. Deverá também reunir a anuência do maior número possível de actores, devendo ser criadas condições para que estes manifestem a sua opinião ao longo do processo (por exemplo, através de fóruns na internet criados para o efeito). A elaboração de plano de Urbanização já está prevista no actual Plano Director Municipal do Porto, não sendo, portanto, necessária a revisão do PDMP.

O momento seguinte será marcado pelas primeiras intervenções no território.

Nesta fase, na maioria dos casos internacionais, a entidade governativa, seja directamente ou através de acordos, executa as primeiras intervenções no território que consistem na recuperação e melhoramento dos serviços de utilidade pública para conseguir atrair o maior número possível de actividades (incluindo as que exigem tecnologia de ponta). Estas operações podem implicar a criação ou melhoria das infra-estruturas de saneamento, electricidade e comunicações (viárias e telecomunicações), e/ou intervenções em equipamentos existentes. Também se empreendem investimentos de melhoramento do espaço público como parques, praças e ruas, que compreendem melhorias na sinalização e o mobiliário urbano. Em alguns casos, a entidade governativa local, com apoio de outros níveis de governo, implantam na área de intervenção novos equipamentos urbanos de escala local, regional ou nacional. Todas estas acções são orientadas para conseguir reverter a imagem de degradação da área e demonstrar a vontade política de promover a regeneração urbana do território. (ROJAS, 2004)

Na AIR, as primeiras intervenções estarão a cargo da Sociedade ZEP e de organismos públicos, envolvendo, posteriormente, os investidores privados. Quanto às principais infra-estruturas rodoviárias, a entidade competente tutelada pelo Ministério dos Transportes e Obras Públicas iniciará a reestruturação do nó de Francos e o desnivelamento da Via Rápida, para posteriormente, assegurar as ligações a nível superior. Estas deverão prever a passagem do metro, sendo por isso necessário que se iniciem o quanto antes as negociações com outros agentes (de outras partes da cidade) de forma a o percurso estar definido no momento inicial das obras. Simuladamente, deverão ser iniciadas as negociações com os proprietários da RAR (lote 106) ou preferencialmente do lote 136 (ver anexo H) para a construção da plataforma multimodal.

Por sua vez, a Sociedade ZEP iniciará, nos antigos lotes dos Bombeiros e dos STCP, operações de loteamento e reestruturação da propriedade. Concluídas as operações, os terrenos serão vendidos, mediante contrapartidas, sendo da responsabilidade dos novos proprietários a requalificação das vias que conformam os seus lotes (com a excepção da VCI). No antigo lote dos STCP, além de edifícios destinados a actividades inovadoras, sobretudo serviços (embora possa incluir, também, uma pequena percentagem de habitação e comércio), será construído um centro empresarial, com posto de turismo. Este equipamento excepcional, podendo permitir a chamada arquitectura de autor, contribuirá para a qualificação da imagem da área e reforçará o sinal a transmitir aos investidores privados. Admite-se a possibilidade de, no local, se fixar outro equipamento, porém, é fundamental que a sua área de influência ultrapasse a mera escala local, e seja testemunho de uma imagem qualificada.

Com o capital resultante da venda dos terrenos no antigo lote dos STCP, a sociedade zep iniciará os trabalhos de qualificação da rua Manuel Pinto de Azevedo e de preparação para a regularização das vias Rua Engenheiro Ferreira Dias e avenida Fontes Pereira de Melo. A regularização da Rua Engenheiro Ferreira Dias, através do seu prolongamento, dependerá das expropriações de duas habitações próximas da antiga localização dos Bombeiros, tarefa que a sociedade ZEP deverá iniciar o quanto antes. Por outro lado, reestruturação da avenida Fontes Pereira de Melo está dependente da negociação com os proprietários dos lotes 67 e 69 (ver anexo H). Embora o projecto preveja novas construções, e inclusive o seu alargamento, a definição desta via não exigirá a demolição de nenhum edifício.

Neste momento, estarão reunidas as condições para os proprietários (ou outros investidores) intervirem no território.

A segunda fase. Promoção do investimento privado.

Um dos principais obstáculos à captação do investimento privado nas áreas degradadas é o risco real e percebido que existe para o investimento privado. Por isso, as operações executadas na primeira fase do processo de regeneração, e o consequente investimento, representam um grande avanço na eliminação dos principais factores de risco para os investidores receosos em intervir e não obter os rendimentos desejados. Em algumas experiências internacionais, quando a imagem negativa da área persiste junto da população, aquelas operações não se mostram suficientes e é necessário a produção de externalidades urbanas, tais como novas infra-estruturas, ou a melhoria destas, incluindo acessibilidades, a requalificação do desenho do espaço público, a criação de funções polarizadoras e frequentemente a criação de ícones (edifícios emblemáticos). Estes edifícios devem ser estrategicamente escolhidos, podendo ser de uso residencial, de escritórios, comerciais, industriais ou serviços. É igualmente frequente, neste contexto em que os investimentos são considerados de risco, atribuírem-se benefícios fiscais aos investidores pioneiros.

Na área industrial de Ramalde, após a venda dos terrenos no antigo lote dos STCP e início da reformulação da Via Rápida e nó de Francos, deverão estar reunidas as condições para os proprietários (ou outros investidores) iniciarem o processo de reconstrução dos lotes que flanqueiam a rua Manuel Pinto de Azevedo e os que fazem a frente da Circunvalação (a nordeste da Via Rápida) (ver anexo H). É provável que muitos dos edifícios não sofram qualquer alteração. Neste sentido, será importante que a SociedadeZEP aposte no marketing e incentive a intervenção. A par dos benefícios fiscais a serem atribuídos às empresas que optem por se localizar na ZEP, deverão estar garantidos benefícios para promotores imobiliários (ou para proprietários que executem obras). Estes benefícios deverão, porém, favorecer apenas os pioneiros e como tal, deverão ser criadas regras claras nesse sentido. Além disso, o regulamento que acompanha o plano de pormenor deverá estar redigido de forma a estipular o índice de construção de 1,6 como máximo, e precaver a possibilidade de atingir os 2,8. Esta diferença de 1,2 no índice de construção deve-se reverter em mais-valias para a SociedadeZEP ou servir para compensar proprietários cujos lotes sejam significativamente reduzidos. É possível que outros proprietários de outros subsectores também comecem obras, mas não é expectável.

A regularização da estrutura fundiária do território a Norte implicará várias negociações entre a SociedadeZEP e privados. A SociedadeZEP principiará por negociar com o proprietário do lote 145 (ver anexo H), actualmente sem construções, a permuta por um novo lote ou a compra do terreno. Caso seja bem sucedida, iniciará um processo de reestruturação de propriedade com os proprietários dos lotes 146, 147 148 e 149. Neste caso, o pequeno, mas significativo, aumento da capacidade construtiva destes lotes servirá para facilitar as negociações ou traduzir-se-á no aumento de capital da SociedadeZEP. O terreno excedente (a noroeste) será utilizado para a regularização da rua Conde da Covilhã e numa operação semelhante a efectuar, posteriormente, no sector composto pelos lotes 73 a 76 (ver anexo H).

Caso a SociedadeZEP não consiga chegar a acordos com o proprietário do lote 145, na eventualidade desta opção se mostrar inviável, então terá de envolver os proprietários dos restantes lotes, de ambos os sectores, e promover a operação de loteamento/reestruturação de propriedade. Este constituirá, provavelmente o momento mais complicado da operação de regeneração, por envolver muitos actores e, por conseguinte, muitos interesses.

A regularização da referida rua Conde da Covilhã também implicará a negociação entre a SociedadeZEP e os proprietários dos lotes 118 e 113. Apesar deste último encontrar-se em fase de construção, neste momento, a porção do terreno em causa está sem qualquer edificação. O proprietário do lote 118, por outro lado, considerando a dimensão do lote, ficará impedido de construir. Por esta razão, a SociedadeZEP deve, simultaneamente, negociar com os proprietários dos lotes 114, 115, 116 e 117 a operação de reestruturação de propriedade.

Concluídos os processos de loteamento/reestruturação de propriedade, a SociedadeZEP fará a requalificação da avenida Fontes Pereira de Melo e desenvolverá uma operação semelhante, desta vez, no sector sobrance a nordeste ao antigo terreno dos STCP. Estes terrenos serão vendidos a particulares estando destinados, sobretudo, a habitação. Será neste momento que se iniciará a construção do Museu da Ciência.

Após a venda dos terrenos acima referidos a SociedadeZEP promoverá a requalificação das vias no sector sudoeste da área de intervenção. E poderá ter de intervir, junto dos proprietários dos lotes 32, 35 e 36 (ver anexo H)

A terceira fase: Sustentabilidade do processo.

Atinge-se esta etapa quando o espaço alvo de um processo de regeneração mostra indicadores de investimento idênticos aos de outras áreas da cidade. Nesta fase executam-se, na área de intervenção, todos os tipos de operações imobiliárias que habitualmente ocorrem numa área urbana com elevada dinâmica de desenvolvimento. Ou seja, os edifícios recuperados estão então a ser usados, os edifícios degradados em recuperação, os terrenos vazios em processo de desenvolvimento; isto é, há realmente uma vontade de usar o espaço. Neste estágio, a área objecto do programa deixa tecnicamente de ser uma área que exige intervenção e passa a ser mais uma área da cidade.

Embora o cenário seja, possivelmente muito optimista, reconhece-se esse positivismo. Assim como, a facilidade com que foram descritos os procedimentos a executar. Reconhece-se também que enquanto exercício académico, que pretende estudar as razões e destravar este impasse, o mesmo não poderia acontecer de outra forma.

Os tempos

A execução de todas as fases do processo de regeneração demora muito tempo. O período frequentemente oscila entre 10 e 30 anos, sem contar os anos necessários para o processo de planeamento e para obter acordo de interesses entre os envolvidos. Em algumas ocasiões, as operações são discutidas durante décadas antes de se iniciarem as primeiras intervenções, não sendo raras as vezes em que o programa de regeneração ou projecto urbano que finalmente se põe em prática ser um herdeiro ou corresponder a uma versão modificada de planos anteriores que não obtiveram o consenso necessário ou não gozaram da liderança e clima político requeridos para sua execução. (ROJAS, 2004)

Os longos períodos de maturação dos programas de regeneração constituem um desafio político. A execução de um projecto complexo requer um líder carismático e com capacidade de gestão que o promova e conduza nas fases iniciais críticas. Por isso, muitos políticos locais têm reticências em usar recursos humanos e orçamentais para promover projectos cujos benefícios políticos serão aproveitados por líderes que virão dez ou vinte anos depois. Esta reticência explica, em parte, a elevada quantidade de lançamentos frustrados de programas de regeneração urbana. Por os governantes pretenderem obter os dividendos políticos dos projectos, estes são publicitados e colocados em marcha antes de se reunirem as condições de consenso e maturação institucional requeridas para assegurar a sustentabilidade do processo.

O êxito dos projectos está, portanto, dependente da conquista de consenso entre a grande maioria dos interessados. São estes acordos que permitem estabelecer as bases estáveis para a execução dos programas. E a obtenção destes consensos não é independente da acção da liderança local. Geralmente consegue-se quando os vários actores, através de associações ou organizações, são envolvidos no processo e existe uma liderança (sobretudo política) com uma visão de longo prazo.



3.159 – Vista área da Área Industrial de Ramalde e envolvente
Fonte: "Porto visto do Céu"



REFLEXÕES FINAIS

O presente trabalho partiu de um problema concreto, a inexistência de uma estratégia aprovada para a Área Industrial de Ramalde, para trilhar um percurso que pretendia abordar as estratégias urbanas conseguidas noutros contextos e identificar os entraves à regeneração urbana do objecto de estudo.

Da investigação efectuada num primeiro momento, tornou-se claro que, nas últimas décadas, as intervenções urbanas na cidade existente, que não são um fenómeno recente, descreveram um percurso caracterizado por estratégias cada vez mais complexas, marcado por diferentes conceitos e abordagens, e simultaneamente acompanhado pela própria evolução dos modelos governativos. O principal ponto de quebra é atribuído à recessão da década de 1970 que marca o princípio da crise do estado-providência e o retorno das ideias neo-liberais; o início de um novo ciclo.

No então cenário de imprevisibilidade, as políticas urbanas para intervenção na cidade herdada evoluem culminando num novo referencial: a regeneração urbana. Através de uma abordagem estratégica integrada, definindo um processo mais complexo e ambicioso do que os descritos até então, a regeneração urbana corresponde a um conjunto de acções que visam a resolução de problemas urbanos através da melhoria das condições físicas, económicas, sociais e ambientais de um território em mudança. É uma política actual que têm como principal fim reverter o declínio e deterioração urbanos. As suas estratégias estão dependentes da singularidade do local, não permitindo que haja uma orientação única, explícita e claramente definida a ser aplicada a qualquer caso e a um qualquer território.

Contudo, atendendo aos seus objectivos específicos, as estratégias de regeneração urbana podem estar mais vocacionadas para a competitividade urbana ou para a coesão social. No caso das primeiras, estas são justificadas pela crescente concorrência interurbana a que as cidades estão sujeitas; pela importância das cidades oferecerem vantagens únicas; pela necessidade de serem competitivas e atraentes, no contexto de globalização onde tudo está rapidamente acessível. Por isso, estas estratégias promovem a mudança da imagem do território concebendo espaços qualificados e excepcionais; incitam à criação de um novo cenário de qualidade – exclusivo e de excepção - capaz de cativar pessoas, empresas, capital. Sobretudo, pessoas responsáveis pelo desenvolvimento dos sectores baseados na inovação e na criatividade, turistas e investidores; empresas que possuem actividades dinâmicas e inovadoras (muitas vezes, baseadas em processos industriais limpos ou nas áreas da informática, comunicações, publicidade, marketing) e que pelo seu carácter inovador e especializado, carecem de elementos que só se encontram em algumas aglomerações.

Estes cenários são frequentemente conseguidos através de mega operações, na forma de projectos-bandeira que estruturam o território. Nestas estratégias, os projectos urbanos são usados como emblemas, visíveis e omnipresentes, usados para catapultar para outras escalas o território e, por isso, assumidos como a cura para o declínio urbano. Estão associados a estratégias de marketing, por vezes justificados pela realização de eventos – feiras mundiais, campeonatos internacionais de futebol, eventos culturais,...–, apostam na criação de pelo menos um ícone da autoria de um arquitecto conhecido e, territorialmente, aproveitam vazios urbanos existentes (ou eminentes) que constituem “pontos negros” no espaço. As áreas centrais, cedidas ao abandono ou num crescente processo de declínio, com localizações privilegiadas mas com uma imagem desacreditada – tais como as antigas zonas industriais, instalações portuárias e ferroviárias - são desta forma revalorizadas. (O Parque das Nações em Lisboa,

organizado para receber a Expo98 ou o conhecido museu Guggenheim em Bilbao, entre muitos outros, atestam a confiança no efeito positivo da criação destes mega-projectos no dinamismo do território.)

Para tal, recorre-se a diferentes e flexíveis instrumentos (urbanos e não só) e facilitam-se as parcerias entre os sectores público (muitas vezes, insolvente) e o privado. A incapacidade das entidades públicas governativas em não conseguirem, sozinhas, financiar as operações urbanísticas de avultados custos, e com o resultado de transformação desejado, é a principal razão apontada para a corrente promoção das parcerias público-privadas. Por outro lado, justifica-se a presença dos actores privados com o facto de estes precisarem dos mecanismos institucionais e de gestão para promover a regeneração de áreas urbanas. A necessidade de uma actuação conjunta a envolver quer actores públicos quer privados surge assim das limitações que cada um deles enfrenta para executar, autonomamente, as acções necessárias nessas áreas urbanas centrais e deterioradas.

Como consequência do grande envolvimento de alguns agentes privados no processo decisório de planeamento, estas estratégias de regeneração são frequentemente marcadas por dois factores. Por um lado, levanta-se a questão da legitimidade e justiça quanto à forma como os actores são escolhidos, pois não raras vezes só têm voz activa os investidores. Este facto reduz a confiança nos políticos e gera incerteza, por parte da maioria da população. (O processo que conduziu à transformação urbana das Docas de Londres é repetidamente referido como um exemplo em que a população local não foi ouvida, conduzindo a grandes ondas de protesto.) Neste sentido, é muitas vezes apontada a necessidade do processo decorrer com transparência, promovendo a participação e respeitando o verdadeiro espírito democrático. Simultaneamente, refere-se a importância da comunidade de quem normalmente depende a sustentabilidade dos projectos.

Por outro lado, para os investidores privados, os objectivos destas estratégias de regeneração centram-se no retorno do investimento realizado e, portanto, muitas vezes, não vão ao encontro das necessidades da população, que vive e trabalha nesse território. Com alguma frequência, o desencontro entre os interesses dos investidores e da população residente resulta em processos contrários ao desejado. (A título de exemplo, refere-se a operação urbana realizada em Sevilha, associada ao evento Expo92, que determinou a qualificação de espaços que posteriormente revelaram-se pouco proveitosos e de difícil manutenção).

Contudo, quando a estratégia é bem conseguida, o resultado é o de um território com uma imagem sólida, uma imagem que pode ser gerida da mesma forma como se gere a imagem de um produto ou um serviço. Neste sentido, a cidade torna-se num produto vendável.

As estratégias para a coesão social, por norma, estão mais dependentes do sector público. Tal não significa que não possa ou não exista investimento privado. Porém, porque não dependem de simples renovações de imagens, de alterações superficiais e físicas, torna-se necessário recorrer ou criar programas com objectivos sociais que extravasam as competências e, particularmente, os interesses dos agentes privados, cujos objectivos estão direccionados para a obtenção de lucros. Estas estratégias, a nível urbano, estão muitas vezes associadas à criação de novos equipamentos e infra-estruturas e apostam na melhoria das condições do parque edificado (principalmente, habitações).

Em qualquer dos casos – quer as estratégias estejam direccionadas para a competitividade quer para a coesão social –, as estratégias de regeneração passam por uma sequência de fases que na maioria dos casos é muito similar. As experiências internacionais – e o caso apresentado, neste documento, do 22@

é neste sentido um bom exemplo - mostram que o processo de regeneração de áreas urbanas desenvolve-se seguindo etapas bem definidas que começam após a identificação do problema (a deterioração e abandono da área a intervir) por parte das entidades governativas e definição de uma estratégia que seja consensual aos vários actores envolvidos, e que quase sempre implica uma forte participação do sector público (que investe em domínios que são da sua competência e envia sinais positivos aos proprietários e investidores privados sobre a vontade pública de intervir no território objecto do projecto).

Neste sentido, antes da intervenção e para definir a estratégia correcta, é importante identificar as causas que estão na origem da deterioração urbana. As áreas em declínio podem, então, ser o resultado da transferência de actividades (que optam por outras localizações) ou por deixarem de servir o seu propósito original. Noutros casos, a deterioração é explicada pelo comportamento de rebanho dos utilizadores e dos próprios investidores. Neste caso, a crescente perda de poder atractivo do local – descrevendo um processo em espiral –, de oportunidades decorrentes da concentração, conduz a um desinteresse pelo local. O declínio urbano pode ainda ser o resultado de restrições legislativas. Simultaneamente, estas áreas em abandono podem pertencer a organismos públicos – desinteressados - que não revelam a necessária vontade para desenvolver novos usos urbanos (sobretudo, no caso de antigos portos ou estações de caminhos de ferro desactivadas).

Assim, a intervenção urbana pode ser condicionada por diferentes factores e processos. Quando as zonas pertencem a organismos públicos, o processo é frequentemente acompanhado pela incerteza quanto ao novo uso e a dificuldade de encontrar uma solução consensual aos vários actores envolvidos (população residente ou trabalhadores, proprietários, investidores). Simultaneamente, abrangendo vastas áreas, a intervenção urbana pode ser condicionada pela falta de instrumentos operativos ou incentivos; ou pela desajustamento destes à realidade. Por isso, o papel das entidades governativas – responsáveis pelos instrumentos, pelo espaço público e com capacidade para coordenar os vários actores e intenções - é determinante no processo de regeneração.

No caso particular das áreas industriais, a complexidade da intervenção urbana é agravada pela especificidade funcional. Ocupadas durante anos por indústrias poluentes, sem atenderem a preocupações ambientais, estes espaços correspondem muitas vezes a solos contaminados que exigem avultados investimentos e prévios e complicados processos de limpeza (ou descontaminação).

Todavia, tal não parece ser o caso da Área Industrial de Ramalde. Esta zona afigura-se como um território que nunca teve o verdadeiro carácter industrial, nunca tendo existido nem as típicas indústrias químicas nem fábricas de automóveis. Só começando a desenvolver a partir da década de 1960 – numa altura em que noutros países as áreas industriais de então começavam a acusar os primeiros sinais de declínio -, apesar do início do seu estudo urbanístico datar dos anos 40, a AIR foi sempre ocupada por actividades económicas maioritariamente associadas ao comércio, registando também a crescente influência do sector dos serviços. Actualmente, é ocupada por muitas actividades que ou usam o espaço como plataforma de armazenagem ou requerem espaço, mas a custos reduzidos.

Por esta razão, a transformação urbana proposta pelo PDMP, da passagem de zona industrial a zona terciária, não só corresponde a uma vontade política como espelha a tendência do território. Por outro lado, a transformação de Área Industrial de Ramalde para uma Zona Empresarial do Porto, não se trata

de uma simples mudança de nomenclatura ou um voluntarismo político, mas resulta da necessidade de acompanhar o que as outras cidades-região também fazem.

A escolha do território parece, nesse sentido, ser a mais acertada. À escala reduzida, a AIR possui uma estrutura regrada excepcional, com cadastro regular de grandes dimensões e goza da proximidade de funções de referência encontradas na sua envolvente (com destaque para o Norteshopping – um dos maiores centros comerciais da região –, do hospital de Pedro Hispano e de duas escolas superiores). À macro-escala, a Área Industrial de Ramalde está numa posição central relativamente à cidade coeva. Simultaneamente próxima da cidade consolidada (com destaque para a Boavista, um importante centro de funções terciárias da cidade-aglomeração do Porto) e numa posição privilegiada na cidade fragmentada que o eixo IC1 define, sendo neste caso clara a diferente especialização de cada centralidade. Ao longo deste eixo estruturador Norte-Sul, o aeroporto de Francisco Sá Carneiro, o porto de Leixões, as diferentes áreas de serviços e logísticas (destacando as plataformas logísticas e a Exponor), cujas áreas de influência claramente ultrapassam a escala local, funcionam em complementaridade e reforçam a importância deste eixo que concentra as actividades principais e de referência da cidade-aglomeração, às quais seria somada a futura Zona Empresarial do Porto.

Contudo, e ao contrário dos exemplos estudados, o território evidencia a falta de uma estratégia global e clara, aos vários níveis. À escala da cidade contemporânea, esta ausência de uma visão clara parece traduzir-se na progressiva perda de competitividade da cidade-aglomeração, agravada pela macrocefalia do país, com a centralização político-administrativa, empresarial e cultural em Lisboa, e pela inexistência de uma estrutura governativa à escala supramunicipal com poderes realmente deliberativos e executivos, e, portanto, capaz de definir a necessária estratégia. Afinal, e não obstante as tentativas (?) de descentralização do poder, as políticas da AMP ainda podem facilmente ser encaradas como meras sugestões pelos vários municípios que a compõem, pois não existe o carácter impositivo. Assim, a cidade-aglomeração do Porto - e incluindo a Área Industrial de Ramalde e a sua envolvente - continua a ser regulada por diferentes políticas de diferentes municípios (se for o caso) e por várias tutelas e instituições públicas (responsáveis por intervenções sectoriais e) que não promovem acções coordenadas. Assim, qualquer intervenção estará sempre condicionada pela necessidade e consequente dificuldade de articular as diferentes políticas das diferentes tutelas e organismos públicos. E esta dificuldade será acrescida pela necessidade de coordenar tempos e de coordenar vontades.

Esta situação obriga a uma multiplicação dos esforços e dificulta ainda mais o acto de prever (sobretudo em locais de charneira, como é o caso da AIR), ao mesmo tempo que parece conduzir a uma concorrência desnecessária entre territórios que, seguindo os exemplos internacionais, deveriam apostar na complementaridade. Embora na vivência quotidiana, os limites físicos dos municípios do Grande Porto estejam diluídos, na prática, ao nível das autarquias, as relações artificiais ainda se reflectem nos planos e no poder de decisão e, por conseguinte, na vontade de cada município de querer captar o maior número possível de investimentos e oportunidades. Este facto explica, em parte, a perda de competitividade da cidade do Porto, no actual cenário, quer para cidades da própria área metropolitana quer para Braga e Aveiro.

Neste panorama, pautado pela inexistência de uma estratégia global e de uma estrutura governativa à escala supramunicipal e aliado à dificuldade de articulação das diferentes tutelas e instituições públicas responsáveis por intervenções sectoriais, as próprias potencialidades da cidade-aglomeração do Porto revelam não estar a ser aproveitadas: o aeroporto, apesar das suas excelentes ligações as várias cidades

localizadas, principalmente, na Europa e que facilmente podem promover o turismo – incluindo o de negócios – parece ter atingido o limite da sua área de influência, reclamando por isso o tão discutido (e igualmente adiado) TGV; por outro lado, o porto de Leixões, de dimensões reduzidas, não fez investimentos no sentido de o aproximar às actuais exigências portuárias e assim não melhorou as condições para a atracção de novas empresas. Simultaneamente, as várias universidades, que pela proximidade e escala de influência colocam a cidade-região do Porto numa posição excepcional quanto ao conhecimento, e são responsáveis por grande parte da investigação e desenvolvimento da região, não dirigem os seus esforços para a valorização comercial e, portanto, para o apoio às empresas, além de não cruzarem informações e, por isso, muitas vezes duplicarem trabalho.

Esta falta de articulação das políticas e a ausência da estrutura governativa supramunicipal é também evidente à escala da AIR, pois não obstante as intenções e acções que possam ser desenvolvidas pela CMP, a total requalificação do espaço, depende, por exemplo, da qualificação do perfil da Estrada de Circunvalação (da competência de um organismo tutelado pelo Governo Central), da definição do traçado do metro (tutelado por uma outra entidade pública) e dos tecidos urbanos na outra margem desta via, já no município de Matosinhos. Isto é, a estratégia urbana depende sempre da articulação de várias e numerosas tutelas e instituições públicas. A este contexto, já por si limitador da implementação de uma estratégia integrada semelhante às que habitualmente caracterizam os casos internacionais conseguidos, acrescem outros obstáculos.

Ao nível dos actuais instrumentos de ordenamento do território portugueses foram realmente criadas todas as condições para promover a intervenção urbana na Área Industrial de Ramalde. Além do PDMP estar em vigor, não sendo necessária a revisão deste instrumento, a zona industrial coincide com a área definida para uma das Unidades Operativas de Planeamento e Gestão. Embora as UOPG, por poderem estipular regras diferentes daquelas que caracterizam o resto do território municipal, possam ter o carácter defensivo e regulador, no caso concreto, esta UOPG gerou todas as condições favoráveis a uma grande intervenção urbana. Por um lado, admite índices construtivos elevados (podendo atingir os 2,8, por oposição aos 0,8 que caracterizam o resto da cidade), por outro, estabelece a obrigatoriedade de elaboração de um plano de escala inferior que permite alguma flexibilidade formal. Isto é, esta UOPG determina como obrigatório a elaboração de um plano de urbanização. Enquanto que o plano de pormenor, pelo seu objectivo, define com detalhe a forma de ocupação do solo, o plano de urbanização apenas pretende a regulação da forma urbana, devendo para isso indicar os locais para equipamentos e espaços livres, o zonamento e os parâmetros urbanísticos.

Porém, também por oposição aos casos internacionais, constata-se que os actuais instrumentos de ordenamento do território portugueses (com destaque para os planos de escala inferior), necessários à implementação de uma estratégia urbana formal, revelam-se muito rígidos e excessivamente demorados. Esta rigidez é frequentemente apontada como incompatível com a realidade contemporânea e passível de conduzir à inviabilização de intervenção. Sobretudo quando o amadurecimento do processo é demorado, como poderá vir a acontecer na AIR, os tempos necessários à aprovação dos planos e as próprias formas definidas podem provocar o desinteresse dos agentes privados ou limitar soluções, porventura, mais interessantes, económica e formalmente.

A isto acresce a problemática da execução do plano. O facto de existirem vários (e numerosos) actores no território em questão não facilita a aplicação dos actuais sistemas e instrumentos de execução. Não obstante o sector público ter à sua disposição os necessários mecanismos para implementar as soluções

formalmente aprovadas, a tendência parece ainda residir na simples regulação das intervenções dos privados e esperar que seja este sector a tomar a iniciativa. Neste caso, a intervenção urbana provavelmente dependerá mais da vontade dos actores privados que propriamente da intenção política.

O êxito da intervenção urbana da AIR estará, nesse panorama, dependente da conquista de consenso entre a grande maioria dos interessados. Todavia, se é verdade que aliado ao grande número de interessados está, provavelmente, uma quase igual quantidade de vontades, - e que por isso o processo, se realizado à semelhança das experiências internacionais e apoiado nos princípios democráticos, exigirá bastante tempo de forma a alcançar os consensos entre a maioria –, também é verdade que as experiências internacionais demonstraram que a obtenção destes consensos não é independente da acção da liderança local. Os seja, o papel e, especialmente, a determinação dos decisores políticos é fulcral para o processo. Porém, o facto da própria intervenção demorar muitos anos a atingir o nível de maturação faz com que os dirigentes não promovam facilmente a operação ou – no sentido inverso – procurem concluí-la antes do tempo devido. Este último cenário poderia vir a ocorrer no município do Porto, já que ao nível dos instrumentos urbanos, nomeadamente do PDMP, a execução da transformação da Área Industrial de Ramalde foi definida como de curto prazo, e desenvolveram-se as condições necessárias para a captação do interesse de um, ou mais, investidores privados, com força e vontade, para arrancar com o processo.

Contudo, na actual conjuntura de crise económica, bastante agravada nos últimos tempos, a dificuldade em encontrar um financiador privado capaz de estabelecer uma parceria público-privada (PPP) aumentou. E esta situação poderá vir a agravar-se com a possibilidade do próximo Orçamento de Estado estabelecer o fim das PPP. Neste sentido, o território que já nos últimos anos demonstrou não reunir as vantagens necessárias para captar o interesse dos investidores privados - cenário esse certamente condicionado pela progressiva perda de competitividade da Região Norte - terá de continuar expectante. E, portanto, sem intervenção.

Mas se no âmbito dos instrumentos de gestão territorial foram criadas as condições para a intervenção urbana, o mesmo não se poderá dizer das restantes circunstâncias que habitualmente precedem as operações semelhantes de sucesso. Os vários interessados, directa ou indirectamente, ainda não foram envolvidos no processo, nem foram iniciadas estratégias de marketing capazes de mobilizar opiniões e assumir a vontade pública de intervir.

Assim, o actual cenário parece descrever uma espiral em que o sector privado mostra-se relutante em intervir, ao mesmo tempo que o sector público aguarda que a área desperte, espontaneamente, o interesse dos investidores privados; aguarda que apareça um "motor" para finalmente estabelecer acordos (incluindo, entre as várias tutelas do Estado Central), definir soluções assim como possíveis benefícios, e envolver a população. Mas, neste cenário de incerteza, de perda de competitividade e até de inércia, as entidades governativas, devem dar o primeiro passo e apostar na clarificação da estratégia (sobretudo à escala ampliada) e, para o território em concreto, devem apostar na criação de externalidades, podendo desde já envolver outros actores e apostar no marketing. Devem enviar sinais facilmente identificados pelos investidores de que há uma vontade de transformar o território, já que estes parecem receosos em fazê-lo.

A Área Industrial de Ramalde, no contexto em que se insere, efectivamente possui vantagens excepcionais – desde a malha regular, à proximidade desta zona a algumas das principais funções de

referência da cidade-aglomeração, à actual disponibilidade e vontade de transformar o território (demonstrada não só pelos agentes privados e pelas ocupações dos respectivos edifícios, mas também pelo próprio sector público, que garantiu que os instrumentos ao seu dispor eram guiados para a transformação urbana). Todavia, parece que qualquer operação urbanística na AIR, que será certamente pautada por vários e sérios obstáculos, deverá surgir espontaneamente. A vontade pública parece só se ter espelhado nos instrumentos de gestão territorial e, assim, continuar à espera de um parceiro privado que não aparece.

Os usos estão definidos, os instrumentos operativos são os adequados mas os investidores privados continuam acanhados. Neste contexto, é urgente quebrar a tendência sentida e inverter este processo.

B

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

s/a (1999). Bases da nova política de urbanismo. Em *Urbanismo*, n.º 2, pp. 26-27.

AGUIAR, M. M. (2002). A história do ordenamento do território como instrumento operativo (reflexões e perspectivas). Em *Sociedade e território* n.º 34, pp. 143-148.

ARAÚJO, D. (2007). Governação das “Cidades-Metropole” - o desafio do nosso século. Em *Metrópoles, Revista da Grande Área Metropolitana de Lisboa*, n.º 18, pp. 38-41

Área Metropolitana do Porto (AMP). (2008 a). *Programa Territorial de Desenvolvimento 2007-2013 NUTS III do Grande Porto e de Entre Douro e Vouga Vol. 01 Metodologia*. Acedido em 17 de Abril de 2010, em http://www.amp.pt/fotos/gca/amp_ptd_rf_01_metodologia_1211552919.pdf.

Área Metropolitana do Porto (AMP). (2008b). *Programa Territorial de Desenvolvimento 2007-2013 NUTS III do Grande Porto e de Entre Douro e Vouga Vol. 02 Diagnóstico Prospectivo*. Acedido em 17 de Abril de 2010, em: AMP: http://www.amp.pt/fotos/gca/amp_ptd_rf_02_diagnostico_light_1211553060.pdf.

Área Metropolitana do Porto (AMP). (2008c). *Programa Territorial de Desenvolvimento 2007-2013 NUTS III do Grande Porto e de Entre Douro e Vouga Vol. 03 Programa de Acção*. Acedido em 17 de Abril de 2010, em: http://www.amp.pt/fotos/gca/amp_ptd_rf_03_estrategia_light_1211553128.pdf.

ASCHER, F. (1998). *Metapolis Acerca do Futuro da Cidade*. (Á. DOMINGUES, Trad.). Celta Editora. Oeiras.

SALGUEIRO, T. B. (1992). *A cidade em portugal. Uma geografia urbana*. Afrontamento. Porto

BEAVERSTOCK, J., SMITH, R. & TAYLOR, P. (1999). A Roster of World Cities, Globalization and World Cities Study Group and Network. Em *Cities*, vol. 16, n.º 6, pp. 445-458. Acedido em 8 de Maio de 2010, em: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb5.html>.

BERNIS, J. & NOBELL, P. (1998). Áreas dinamizadoras a escala metropolitana. El caso del área metropolitana de Barcelona. Em: *VIII Congresso Ibero-americano de urbanismo*. Porto. pp. 71-81.

BROWNILL, S. (1990). *Developing London's Docklands: Another Great Planning Disaster?*. Paul Chapman Ltd. Londres.

CABRAL, J. (2002). Para uma Política de Cidades – Os imperativos, as novas políticas urbanas, as questões críticas. Em: *Sociedade e território* n.º 33, pp. 24-35.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO. (CMP) (1962). *Plano Director da Cidade do Porto*. CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO. (CMP) (2003a). *Relatório do Plano Director Municipal: Volume I - Diagnóstico*. CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO. (CMP) (2003b). *Relatório do Plano Director Municipal: Volume II - A estratégia do Plano*. CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO. (CMP) (2006). *Regulamento do Plano Director Municipal do Porto*. CMP. Porto.

CAMPOS, E. d. (1932). *Prólogo ao Plano da Cidade do Porto*. Empresa Industrial Gráfica. Porto.

CARDOSO, A. (1990). *De Ponte a Ponte: o Processo de Urbanização da Área Metropolitana do Porto desde os anos cinquenta, Perspectivas nº 4*. CCRN. Porto.

CARMONA, M. & ARRESE, A. (2005). *Globalización y grandes proyectos urbanos: la respuesta de 25 ciudades*. Ediciones Infinito. Buenos Aires, Argentina.

- CARTER, A. (2000). Strategy and Partnership in Urban Regeneration. Em P. Roberts & H. Sykes (eds.). *Urban Regeneration: A Handbook*. Sage. Londres.
- CARVALHO, J. A. (1998a). Sessão de abertura. Em: *Colóquio Internacional sobre "A Execução dos Planos Directores Municipais"*. Lisboa, 26 e 27 de Abril de 1996, Associação Portuguesa de Direito de Urbanismo, Almedina, Coimbra, pp. 13-17.
- CARVALHO, J. (1998b). Contributo para uma Revisão, pós PDMS da Legislação Urbanística . Em: *Colóquio Internacional sobre "A Execução dos Planos Directores Municipais"*. Lisboa, 26 e 27 de Abril de 1996, Associação Portuguesa de Direito de Urbanismo, Almedina, Coimbra, pp. 86-95.
- CERQUEIRA, J. M. T. (2008). *O porto de leixões no contexto europeu e nacional: posicionamento face ao porto de Lisboa*. Tese de Mestrado em Ciências Empresariais - Universidade Fernando Pessoa, Porto. 150 pp.
- COAFEE, J. & HEALEY, P. (2003). "My Voice: My Place": Tracking Transformations in Urban Governance. Em *Urban Studies*, vol. 40, n.º 10, pp.1979-1999.
- CORBOZ, A. (2004). El território como palimpsesto. Em: A. M. Ramos (eds.), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Edicions UPC. Barcelona.
- CORREIA, P. (2000). Dos Planos Urbanísticos ao Ordenamento do Território. Em: *Pensar o Ordenamento Territorial: Ideias, Planos, Estratégias (actas do Seminário)*. 1993, Instituto Pluridisciplinar de História das Ideias da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa. pp.155-157.
- COSTA LOBO, M. (1999). "Os planos urbanísticos", de Nuno Portas para uma convergência. Em *Urbanismo*, n.º 3, pp. 4-7.
- COSTA LOBO, M. (2005). *Administração Urbanística: Evolução legal e sua prática*. 2ª edição. IST Press. Lisboa.
- COSTA LOBO, M. (2003a). Cidades e Regiões: Planeamento Urbanístico. Em: L. V. TAVARES, A. MATEUS, F. CABRAL (Coord.), & F. VILLAS-BOAS (Rev.), *Reformar Portugal - 17 estratégias de mudança*. 7ª Edição, Oficina do livro. Lisboa. pp. 369-397.
- COSTA LOBO, M., PARDAL, S., CORREIA, P. V., & LÔBO, M. (1995). *Normas Urbanísticas. Princípios e Conceitos Fundamentais (Volume I)*. 2ª edição. DGOTDU/UTL. Lisboa.
- COUCH, C. (2003). *City of Change and challenge: urban planning and regeneration in Liverpool*. Ashgate. Aldershot.
- COUCH, C., FRASER, C., & PERCY, S. (2003). *Urban regeneration in Europe*. Blackwell Science. Oxford.
- CUNHA, J. B. (2006). As parcerias público-privadas. Em: *Sociedade e território* n.º 39, pp. 68-76.
- DAVIES, J. (2001). *Partnerships and Regimes. The politics of urban regeneration in the UK*. Ashgate. Aldershot.
- DIGAETANO, A., LAWLESS, P. (1999). Urban Governance and Industrial Decline. Governing Structure and Policy in Birmingham and Sheffield, England, and Detroit, Michigan, 1980-1997. Em *Urban Affairs Review*, vol. 34, n.º 4, pp. 546-577.
- DIGAETANO, A., STROM, E. (2003). Comparative Urban Governance. An Integrated Approach. Em *Urban Affairs Review*, vol. 38, n.º 3, pp.356-395.
- DOMINGUES, Á. (1992). Porto - cenários de uma metrópole policêntrica. Em: *Texto de apoio às saídas de estudo do VI Colóquio Ibérico de Geografia*. Instituto de Geografia da FLUP. Porto. pp.81-90.

- DOMINGUES, Á. (1993). *Serviços Às Empresas - Concentração Metropolitana E Desconcentração Periférica*. Tese de Doutoramento em Geografia Humana – Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto..
- DOMINGUES, Á. (2003). Património Industrial e Requalificação Urbana. Em: *Reconversão e Musealização de Espaços Industriais. Actas do Colóquio de Museologia Industrial*. 17 e 18 de Outubro de 2002, Museu da Indústria, Porto. pp.122-130.
- DOMINGUES, Á. (2005). As áreas metropolitanas. Em: C.MEDEIROS (eds.), *Geografia de Portugal*, Circulo dos Leitores. Lisboa.
- DOMINGUES, Á. (2006). *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*. Argumentum. Lisboa.
- FERRÃO, J. (2002). *As regiões metropolitanas portuguesas no contexto ibérico*. Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. Lisboa.
- FERRÃO, J. (2004). A emergência de estratégias transnacionais de ordenamento do território na União Europeia: reimaginar o espaço europeu para criar novas formas de governança territorial. Em *Revista EURE*, Vol. XXIX, N.º 89 , pp. 43-61.
- FIGUEIREDO, A. M. (Coord.) (1997). *Estudo sócio-económico da área metropolitana do Porto*. Centro de Estudos Aplicados da Univ. Católica Portuguesa Inst. Nacional de Sistemas e Computadores. Lisboa.
- GARRET, A. A. (1952). *Plano regulador da cidade do Porto*. Separata da revista Civitas, 8º ano. Porto
- GARRETT, A. A. (1974). *História da evolução dos planos gerais de urbanização da cidade do Porto*. Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. Porto.
- GEDDES, M. (1998). *Local Partnership: A Successful Strategy for Social - Cohesion*. European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions. Dublin. Acedido em 8 de Maio de 2010, no Web site: www.eurofoundation.ie.
- GOMES, J. O. (1998). 5º Painel: A Execução dos Planos Directores Municipais – Realidade e Perspectivas. Em: *Colóquio Internacional sobre "A Execução dos Planos Directores Municipais"*. Lisboa, 26 e 27 de Abril de 1996, Associação Portuguesa de Direito de Urbanismo, Coimbra: Almedina. pp.103-111.
- HARVEY, D. (1989). From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism. Em *Geografiska Annaler B*, n.º 71, pp 3-17.
- HEALEY, P. (2004). Creativity and Urban Governance. Em *Policy Studies*, vol. 25, n.º 2, pp.87-102.
- JESSOP, B. (2000). The Dynamics of Partnership and Governance Failure. Em STOKER,G (ed.), *New Politics of Local Governance in Britain*. Oxford University Press. Oxford.
- KEARNS, A., PADDISON, R. (2000). New Challenges for Urban Governance. Em *Urban Studies*, vol. 37, n.º 5/6, pp.845-850.
- LANG, T. (2005). *Insights in the British Debate about Urban Decline and Urban Regeneration*. Leibniz-Institute for Regional Development and Structural Planning. Erkner. Acedido em 15 de Maio de 2010, em www.irs-net.de/download/wp_insights.pdf.
- LEY, D. (2003). Artists, Aestheticisation and the Field of Gentrification. Em *Urban Studies*, vol. 40, n.º 12, pp.2527-2544.
- LÔBO, M. S. (1995). *Planos de urbanização à época de Duarte Pacheco*. 2ª edição. FAUP Publicações. Porto.

- LOWNDRES, V. (2001). Rescuing Aunt Sally: Taking Institutional Theory Seriously. Em *Urban Studies*, vol. 38, n.º 11, pp.1953-1971.
- MATEUS, A. (2005) (Coordenação global). *Competitividade Territorial e a Coesão Económica e Social Volume 3 – Competitividade, coesão e convergência: a óptica específica das regiões portuguesas Região Norte*. Instituto de Geografia da FLUP, Porto. Acedido em 14 de Março de 2010, em www.qren.pt/download.php?id=113.
- MOMMAAS, H. (2004): Cultural Clusters and the Post-industrial City: Towards the Remapping of Urban Cultural Policy. Em *Urban Studies*, vol. 41, n.º 3, pp.507-532.
- MOULAERT, F., RODRIGUEZ, A., & SWYNGEDOUW, E. (2003). *The globalized city: Economic restructuring and social polarization in European cities*. Oxford University Press. Oxford.
- NOON, D., SMITH-CANHAM, J. & EAGLAND, M. (2000). Economic Regeneration and Funding. Em P. Roberts & H. Sykes (eds.). *Urban Regeneration: A Handbook*. Sage. Londres.
- ODPM (2003). *Assessing the Impacts of Spatial Interventions. Regeneration, Renewal and Regional Development. Main Guidance*. ODPM (Office Of The Deputy Prime Minister). Londres.
- OGDEN, P. (1992). *London Docklands: The Challenge of Development*. Cambridge University Press. Cambridge.
- OLIVEIRA, A. C. (1998). Problemática Jurídica da Execução dos Planos Directores Municipais. Em *Colóquio Internacional sobre "A Execução dos Planos Directores Municipais"*. Lisboa, 26 e 27 de Abril de 1996, Associação Portuguesa de Direito de Urbanismo. Almedina, Coimbra, pp.19-33.
- OLIVEIRA, F. P. (2002). *Sistemas e instrumentos de execução dos planos*. Almedina. Coimbra.
- OLIVEIRA, F. P. (2009). *Portugal: território e ordenamento*. Almedina. Coimbra.
- OLIVEIRA, J. M. (1973). *O Espaço Urbano no Porto: Condições Naturais de Desenvolvimento*. Instituto de Alta Cultura – Centro de Estudos Geográficos. Coimbra.
- OLIVEIRA, J. M. (2000). "Ideias e cultura do plano": O Ordenamento do Território na perspectiva dos espaços urbanos. Em *Pensar o Ordenamento Territorial: Ideias, Planos, Estratégias (actas do Seminário)*. 1993, Instituto Pluridisciplinar de História das Ideias da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa. pp.50-53.
- OLIVEIRA, L. P. (2000). O Planeamento Territorial e o Ordenamento Jurídico. Em *Pensar o Ordenamento Territorial: Ideias, Planos, Estratégias (actas do Seminário)*. 1993, Instituto Pluridisciplinar de História das Ideias da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa. pp.159-163.
- PACIONE, M. (1990). *Urban problems: and applied urban analysis*. Routledge. Londres.
- PARTIDÁRIO, M. R. (2004). A avaliação estratégica de impactes em planos de uso do solo. Em *Sociedade e território* n.º 37/38, p. 183-193.
- PIERRE, J. (1999). Models of Urban Governance. The Institutional Dimension of Urban Politics. Em *Urban Affairs Review*, vol. 34, n.º 3, pp.372-396.
- PIERRE, J. (2005). Comparative Urban Governance. Uncovering Complex Causalities. Em *Urban Affairs Review*, vol. 40, n.º 4, pp.446-462.
- PORTAS, N. (1995). Os planos directores como instrumentos de regulamentação. Em *Sociedade e território* n.º 22, p. 22-32.

- PORTAS, N. (1997). Planeamento urbano e política de solos. Em: *Colóquio "A política das cidades", Publicações Conselho Económico e Social*. Lisboa.
- PORTAS, N. (1998). 5º Painel: A Execução dos Planos Directores Municipais – Realidade e Perspectivas. Em *Colóquio Internacional sobre "A Execução dos Planos Directores Municipais"*. Lisboa, 26 e 27 de Abril de 1996, Associação Portuguesa de Direito de Urbanismo. Almedina, Coimbra, pp.79-85.
- PORTAS, N. (1999). Questão de objectivo e não de objectiva. Em *Urbanismo*, n.º 2, pp. 22-25.
- PORTAS, N. (2002). Depoimento de Nuno Portas – Entrevista de António Fonseca Ferreira. Em *Sociedade e território* n.º 33, p. 8-22.
- PORTAS, N. (2003). El surgimiento del proyecto urbano. Em: *Perspectivas Urbanas: Estudios sobre urbanismo y procesos urbanos* n.º. 3, pp. 15-26.
- PORTAS, N., DOMINGUES, Á., & CABRAL, J. (2003). *Políticas urbanas : tendências, estratégias e oportunidades*. Fundação Calouste Gulbenkian. Lisboa.
- Quaderns* n.º 240, *Cuaderno de aquí – Notebook from here*, Col.legi d'Arquitectes de Catalunya, Janeiro, 2004.
- RAMOS, A. M. (2004). *Lo urbano en 20 autores contemporâneos*. Edicions UPC. Barcelona.
- RAMOS, L. (2001). *História do Porto*. Porto Editora. Porto.
- RIO FERNANDES, J. A. (1998). Desindustrialização, Terciarização e Reestruturação Territorial. O Caso do Porto. Em *A indústria portuense em perspectiva histórica. Actas do Colóquio*. Centro Leonardo Coimbra / Faculdade de Letras da Universidade do Porto, pp. 445-457.
- RIO FERNANDES, J. A. (2004a). "Porto-Gaia" e a cidade-metrópole: contributo para responder à necessidade de reorganização do território metropolitano. Em: *A Obra Nasce, nº2*, Fundação Ensino e Cultura da Universidade Fernando Pessoa. Porto. pp. 70-85. Acedido em 8 de Maio de 2010, em ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/artigo12461.pdf.
- RIO FERNANDES, J. A. (2004b). A cidade, os municípios e as políticas: o caso do "Grande Porto". Em: *Revista de Sociologia, nº13*, Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Porto, pp. 227-251.
- RIO FERNANDES, J. A. (2005). Contributos para a coordenação territorial no "Grande Porto". Em: *Porto Cidade Região*. Reitoria da Universidade do Porto. Porto. pp. 263-274.
- RIO FERNANDES, J. A., GUILLEMONT, L., MARTINS, L. S., & SOUMAGNE, J. (2007). *As cidades do Porto e de Angers: apontamentos sobre os processos de metropolização, tercerização e revitalização urbana*. Edições afrontamento. Porto.
- RITO, J. M., HEITOR, M., & ROLLO, M. F. (2002). *Engenho e Obra: Uma Abordagem à História da Engenharia em Portugal no Século XX*. Dom Quixote. Lisboa.
- ROBERTS (2000). The Evolution, Definition and Purpose of Urban Regeneration. Em P. Roberts & H. Sykes (eds.). *Urban Regeneration: A Handbook*. Sage. Londres.
- RODRIGUEZ, A. (2005). Innovación, Competitividad y Regeneración Urbana. Em *Ekonomiaz*, n.º58, pp.262-295.
- ROJAS, E. (2004). *Volver al centro : la recuperación de áreas urbanas centrales*. BID. Washington.
- MARQUES, T. S. (1992). A industrialização da coroa metropolitana do Porto. Em *Texto de apoio às saídas de estudo à Área Metropolitana do Porto, VI Colóquio Ibérico da Geografia*. Instituto de Geografia da FLUP. Porto.

- MARQUES, T. S. (2006). Portugal urbano: mosaicos, polaridades, relacionamentos e Governança. Em Á. DOMINGUES (coord.), *Cidade e Democracia - 30 anos de transformação urbana em Portugal*. Ed. Argumentum. Lisboa. pp. 80-90.
- SAMPAIO, M. D. (2003) (coordenação editorial). *Reconversão e Musealização de Espaços Industriais. Actas do Colóquio de Museologia Industrial*. 17 e 18 de Outubro de 2002, Museu da Indústria, Porto.
- SCOTT, A. & STORPER, M. (2003). Regions, Globalization, Development. Em *Regional Studies*, vol. 37, n.º 6/712, pp.579-593.
- SHURMER-SMITH, L., & BURTENSHAW, D. (1994). Degradação e rejuvenescimento urbanos. Em David Pinder (ed), *Europa Ocidental: desafios e mudanças*. Celta Editora. Oeiras.
- SILVA, M. R. (2005). Os Desafios da Competitividade do Porto Cidade/Região. Em *Boletim da Universidade do Porto Ano XII* n.º 38. pp. 8-13.
- SILVA, S. T. (2000). Actuações Urbanísticas Informais e “Medidas de Diversão em Matérias de Urbanismo. Em *Centro de Estudos de Direito do Ordenamento do Urbanismo e do Ambiente*, n.º 1 , pp. 55-70.
- SIMON, P. (2005). Gentrification of Old Neighborhoods and Social Integration in Europe. Em KAZEPOV, Y. *Cities of Europe - Changing Contexts, Local Arrangements and the Challenge to Urban Cohesion*. Blackwell. Londres. pp. 210-232.
- SOLÀ-MORALES, M. (1987). La segunda historia del proyecto urbano. Em *Revista Urbanismo* nº 5, pp. 21-31.
- STOKER, J. (1998). Governance as theory: five propositions. Em *International Social Science Journal* , vol. 50, n.º 155, pp. 17-28.
- TUROK, I. (2004). Regions and Competitiveness. Em *Regional Studies*, vol. 38, n.º 9, pp.1069-1083.
- VASCONCELOS, D. (2003). Inovação e competitividade: novas políticas. Em: L. V. TAVARES, A. MATEUS, F. CABRAL (Coord.), & F. VILLAS-BOAS (Rev.), *Reformar Portugal - 17 estratégias de mudança*. 7ª Edição, Oficina do livro. Lisboa. pp. 107-126.
- VÁSQUEZ, I. & CONCEIÇÃO, P. (2002). A diversidade de programas de intervenção na cidade do Porto: avaliar o passado para enquadrar novos desafios. Em *Sociedade e território* n.º 33, p. 65-76.
- VÁSQUEZ, I. (1998). Conclusões gerais do VIII Congresso Ibero-americano de urbanismo. Em: *VIII Congresso Ibero-americano de urbanismo*. Porto. pp. 27-28.
- VEGARA, P. (1998). Ciudades en un mundo global. Em: *VIII Congresso Ibero-americano de urbanismo*. pp. Porto. 57-68.

OUTRAS FONTES CONSULTADAS:

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1947). *Casas de renda limitada: planta de localização de 6 blocos junto ao Bairro de Ramalde*. CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1957). *Estudo das Vias de acesso e do nó de cruzamento da Via Rápida de Leixões com a via de ligação à Ponte da Arrábida (20 de agosto de 1957)*. CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1940). *Estudo sobre Zonamento Industrial do Porto e Zonas Verdes* (estudo decorrido entre 1940/05/11 e 1941/03/14 sob a responsabilidade do Eng.º Miguel Resende). CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1941). *Estudo sobre Zonamento Industrial do Porto e Zonas Verdes* (estudo decorrido entre 1940/05/11 e 1941/03/14 sob a responsabilidade do Eng.º Miguel Resende). CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1961). *Projecto de alinhamentos para a execução dos arruamentos da zona industrial de Ramalde (19 de Dezembro de 1961)*. CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1954). *Zona Industrial de Ramalde: Informação ao requerimento n.º 753/54 do Snr. Ângelo Pinto*. CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1969). *Complemento do acesso sul ao viaduto sobre a Via Marechal Carmona*. CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1939). *Levantamento aéreo de 1939*. CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1992). *Levantamento Aerofotogramétrico: levantamento à escala 1/30 000*. Departamento de Planeamento Estratégico - Câmara Municipal do Porto. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1948). *Nó de cruzamento da via rápida para Leixões com a Estrada da Circunvalação* (estudo decorrido entre Janeiro de 1948 e Agosto de 1948). CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (sem data atribuída). *Plano de Projecto de casas populares junto à zona Industrial de Ramalde* (estudo decorrido sob a orientação do Arq. Giovanni Muzio). Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização - Câmara Municipal do Porto. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1942). *Plano Geral de Urbanização - Zooning – 1º Estudo* (estudo decorrido entre 1940 e 1942, sob a orientação do Arq. Giovanni Muzio). Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização - Câmara Municipal do Porto. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1942). *Plano Geral de Urbanização* (estudo decorrido entre 1940 e 1942, sob a orientação do Arq. Giovanni Muzio). Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização - Câmara Municipal do Porto. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1987). *Plano Geral de Urbanização*. Gabinete de Planeamento Urbanístico da Câmara Municipal do Porto. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1952). *Plano Geral de Urbanização: Plano regulador da Cidade do Porto: rede fundamental das comunicações* (estudo sob a orientação do Eng.º Antão de Almeida Garrett). CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1952). *Plano Geral de Urbanização: Plano regulador da Cidade do Porto: Unidades residenciais (freguesias)* (estudo sob a orientação do Eng.º Antão de Almeida Garrett). CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1942). *Plano Regulador* (estudo decorrido entre 1940 e 1942, sob a orientação do Arq. Giovanni Muzio). Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização - Câmara Municipal do Porto. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (sem data atribuída) *Plano regulador da zona industrial* (estudo decorrido sob a orientação do Arq. Giovanni Muzio). Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização - Câmara Municipal do Porto. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1960). *Planta da Cidade do Porto*. CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (sem data atribuída). *Planta da Zona do Campo Alegre e Industrial*. Estudo decorrido sob a orientação do Arq. Giovanni Muzio. Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização - Câmara Municipal do Porto. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (sem data atribuída). *Planta da Zona Industrial* (estudo decorrido sob a orientação do Arq. Giovanni Muzio). Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização - Câmara Municipal do Porto. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (sem data atribuída). *Planta geral da zona industrial de Ramalde (colorida)* (estudo decorrido sob a orientação do Arq. Giovanni Muzio). Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização – Câmara Municipal do Porto. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1932). *Planta Topográfica da cidade do Porto referida ao ano de 1932: divisão da cidade do Porto em zonas e bairros para efeitos de limpeza*. CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1956). *Projecto de Aproveitamento para Instalações Industriais da faixa marginante NE da Via Rápida de Leixões (Zona Industrial de Ramalde)* (estudo concluído em Fevereiro de 1956 sob a responsabilidade do Eng.º Miguel Resende). CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1967). *Prolongamento da Av. Antunes Guimarães... sobre a via Marechal Carmona*. CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1961). *Supressão da ligação de Marechal Carmona a António Cardoso* (estudo com Plantas à Escala 1/5000 e texto). CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (sem data atribuída). *Traça das Ruas Primárias da Cidade do Porto* (estudo sob a orientação do Eng.º Ezequiel dos Campos). CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1989). *Viaduto da Zona Industrial de Ramalde sobre a linha de caminho de Ferro* (estudo com Desenhos à Esc 1/1000 datados de Abril de 1983). CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (1954). *Zona Industrial de Ramalde* (estudo iniciado em 1950 e concluído em 12 de Outubro de 1954). CMP. Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP) (sem data atribuída). *Zona Industrial de Ramalde: Via Nascente da Rua Manuel Pinto de Azevedo*. CMP. Porto.

Listagem telefónica de 1959

Listagem telefónica de 1970

Listagem telefónica de 1980/81

Listagem telefónica de 1990/91

Listagem telefónica de 2000/2001

PÁGINAS DA INTERNET COM INFORMAÇÃO RELEVANTE CONSULTADAS:

<http://www.aeportugal.pt/>

<http://www.amp.pt/>

<http://www.bcn.es/22@bcn>

<http://www.cm-porto.pt/>

<http://www.dgotdu.pt/>

<http://www.igeo.pt>

<http://www.ine.pt>

<http://www.pai.pt/>

<https://www.apdl.pt/>

ⁱ Na década de sessenta foram publicadas obras como *Townscape*, de Gordon Cullen, e *Death and Life of Great American Cities*, de Jane Jacobs. (COUCH, 2003)

ⁱⁱ Com o decréscimo da carga movimentada, em parte explicada pela transferência de grande parte do comércio marítimo do porto londrino para portos localizados mais a sul (Southampton e Felixstowe) ou até para o principal porto mundial da actualidade (Roterdão) e pelas transformações estruturais comuns características da desindustrialização (como alterações nas tecnologias de transporte, a introdução dos contentores, a intensa competitividade mundial,...), as docas e as indústrias complementares começam a fechar.

ⁱⁱⁱ Com a nova Lei dos Solos de 1980, surgiram as “*urban Development Corporations*” (UDC), agências governamentais de desenvolvimento sob a tutela da Secretaria de Estado do Ambiente, que respondiam (e respondem) directamente ao Governo. As suas áreas de intervenção, delimitadas pela mesma Secretaria de Estado, foram designadas por “*Urban Development Areas*” (UDA). E tinham como objectivo assegurar a reconversão das suas áreas de jurisdição, colocando os solos e os edifícios em uso efectivo, encorajando o desenvolvimento da indústria e do comércio existentes, atraindo novas actividades económicas e garantindo que a habitação e os equipamentos estivessem disponíveis, por forma a criar um ambiente atractivo ao investimento privado. Embora não substituíssem as autarquias locais, eleitas democraticamente, as UDC retiraram-lhes grande parte dos seus poderes. Face ao carácter de urgência e para resolverem rapidamente os problemas identificados, actuaram (e actuam) de forma agressiva, menos burocrática e mais flexível, tendo um período máximo de vigência, limitado a 10 anos.

^{iv} A população trabalhadora continuou a optar pelo automóvel particular. O fenómeno é explicado pelo aumento da população devido ao elevado número de imóveis construídos (e que superaram as melhores expectativas), pela falta de coordenação com outros sistemas de transportes; e pela inacessibilidade dos transportes públicos a algumas zonas.

^v Entre outras medidas, consolidou-se as mais variadas redes de infra-estruturas urbanas (água, gás, cabo, etc.), estendeu-se um sistema cuidado de recolha selectiva de resíduos; incorporou-se placas térmicas de energia solar em todas as novas construções, etc.

^{vi} 70% dos custos relativos às infra-estruturas estão a cargo dos proprietários do solo em transformação, sendo os outros 30% comportados pelas companhias concessionárias. Com o aumento da capacidade de edificação, relativamente à anterior normativa do PGM, é gerado um ganho que deverá ser usado para financiar o plano de infra-estruturas. Desta forma, tenta-se com ligeiros aumentos dos índices compensar custos e garantir cedências de solo que não baixem a densidade actual, o esmero numa centralidade.

^{vii} Por exemplo, na década de 90, “*a região onde se observava um maior contributo relativo do sector das Administrações Públicas para o VAB (Valor Adicionado Bruto) era a região de Lisboa e Vale do Tejo, onde se concentram os serviços da administração central. De seguida, surgiam as Regiões Autónomas, onde se localizam os serviços associados aos órgãos dos governos regionais.*” (SILVA, 2005, pp. 10-11)

^{viii} A este propósito refere-se a operação de reabilitação do centro histórico do Porto (Património Cultural da Humanidade desde 1996), não obstante o peso de décadas de degradação que tem dificultado a sua revitalização funcional. Assim como, a intervenção na “*frente ribeirinha urbana*”, como uma outra aposta bem conseguida.

^{ix} Ao longo das últimas décadas, o desenvolvimento urbano na cidade-aglomeração do Porto apoiou-se nos investimentos públicos sectoriais, sobretudo no domínio das infra-estruturas de transporte (o porto de Leixões, aeroporto de Francisco Sá Carneiro, pontes sobre o Douro e rede viária regional).

^x Esta sub-região concentra, também, metade da riqueza criada na Região do Norte. No entanto, a evolução do PIB *per capita* tem testemunhado um movimento descendente comparativamente com a média nacional, afastando-se assim da média da EU'25 (AMP, 2008b) Este fenómeno afecta sobretudo o Grande Porto.

^{xi} As vias rápidas que cruzam a VCI são:

a Auto-estrada n.º28, que corresponde a uma secção do IC1, e une a cidade do Porto a Viana do Castelo; a Estrada nacional n.º14 que garante a ligação do Porto a Braga; a Auto-estrada n.º3 faz a ligação do Porto a Valença (passando por Braga) e o Itinerário complementar n.º29, que liga Porto a Gondomar.

Refere-se ainda a importância da Auto-estrada n.º4 que faz a ligação de Matosinhos a Amarante, apesar de este eixo viário não atravessar a cidade do Porto.

^{xii} A classificação determina o “*destino básico dos terrenos, fazendo a distinção fundamental entre solo rural e solo urbano. A qualificação regula o aproveitamento dos terrenos em função da sua actividade dominante, estabelecendo o uso e edificabilidade*”.

^{xiii} Obedecer ao princípio da tipicidade significa que a Lei indica a designação, o conteúdo típico (material e documental) e o procedimento correspondente dos instrumentos. Por um lado, este princípio procura evitar a multiplicação de mecanismos de intervenção urbanística dispersos e desconhecidos dos seus destinatários e, por outro, visa legitimar a actuação da Administração.

^{xiv} As Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG) correspondem a subsistemas urbanos a sujeitar a estudos urbanísticos. Demarcam espaços de “...*intervenção específica e, o que interessa para a sua demarcação, não é tanto a configuração e estrutura do território existente mas, principalmente, o programa de acções que se aplicam a um determinado espaço territorial.*” (COSTA LOBO, PARDAL, CORREIA, & LÔBO, 1995, p. 235) Para algumas UOPG, o PDM define como forma de concretização, um PP, ou um PU, para outras define Unidades de Execução.

^{xv} Neste sentido, PORTAS (1995, p. 24) defende que o PP e o PU “*não devem desenhar como imposição o que é apenas suposição. Ou seja, quando se desconhece o quem, o quando e o como promove e essa informação, que depende da oportunidade, seja imprescindível para justificar os destinos de uso, os segmentos de mercado e, portanto, a tipologia a adoptar*”.

^{xvi} A natural articulação das soluções apresentadas por este instrumento justificam, então, que o estudo das propostas para esta área esteja enquadrado na observação sucinta, mas necessariamente abrangente, do Plano Director Municipal do Porto (PDMP).

O PDMP é uma figura legal com objectivos concretos e composto por diferentes elementos gráficos e escritos. É constituído por Regulamento, Planta de ordenamento (contendo as cartas da Qualificação do solo, do Património e da Hierarquia da rede rodoviária) e por Planta de condicionantes; é ainda acompanhado por Relatório com programa de execução e financiamento, Planta de enquadramento, Planta de sistemas de espaços colectivos, Planta de estrutura ecológica municipal, Planta de transportes públicos e intermodalidade—interfaces, Planta de zonamento acústico preliminar, Planta de acções urbanísticas, Planta geotécnica (constituída pelas cartas Geomorfológica, Zonamento geotécnico, Condicionantes geológico-geotécnicos) e por Planta da situação actual. Quanto à finalidade, este plano define como objectivos valorizar a identidade urbana da cidade através da conservação dinâmica dos tecidos urbanos, requalificar o espaço público, valorizar as componentes ecológicas e paisagísticas, racionalizar o sistema de transportes e reduzir as assimetrias urbanas existentes. A especificação destes fins é precedida por uma análise da realidade existente e a sua concretização está dependente das propostas apontadas.

Após um período inicial onde foram desenvolvidas investigações temáticas, consultas a diversas entidades internas e externas à Câmara Municipal, processos de participação e de discussão das diversas opções, entre outras tarefas fundamentais para o verdadeiro conhecimento do território, e indispensáveis no processo de elaboração do plano, o PDMP estabeleceu “*um conjunto de propostas de intervenção coerentes que, na sua globalidade, conformam uma estratégia orientadora das transformações da cidade para os próximos anos*”. (CMP, 2003b, p. 153) As propostas, consideradas fundamentais, procuram ser uma solução para os problemas levantadas por diversos temas, não estanques e obviamente interligados, e que, no caso do PDMP são os seguintes:

- o enquadramento metropolitano e regional
- as centralidades
- a mobilidades
- a coesão sócio-territorial (procurando minimizar a forte assimetria entre os sectores Nascente e Poente)
- o sistema de espaços colectivos e a estrutura ecológica municipal
- os tecidos urbanos

As respostas a estas questões-chave, na forma de propostas e encontradas em várias peças gráficas, justificadas por um relatório e reguladas pelo respectivo regulamento definem a estratégia do PDMP. Não sendo suficiente uma leitura isolada do relatório, uma simples observação das plantas ou o mero conhecimento do regulamento, é no cruzamento dos vários elementos que se encontra o modelo espacial defendido para o Porto, enquanto município, mas enquadrado num contexto regional.

^{xvii} “*Em face das aprovações superiormente determinadas, as expansões previstas são as seguintes:*

1. *Linha N-S, a ligar a Av. de França para Sul até às Devesas em Gaia, incluindo um novo atravessamento no Rio Douro (junto à Arrábida), e que servirá o Pólo III da Universidade e a zona comercial da Rotunda-Campo Alegre. (...)*
3. *Uma nova linha a ligar Matosinhos Sul -Boavista (Av. de França) pela Avenida da Boavista.”* (CMP, 2003b, p. 183)

^{xviii} Nas plataformas multimodais podem existir estações do comboio ferroviário de bitola Ibérica (Fib), do comboio ferroviário de bitola europeia (Feu), do metro (M), paragens do eléctrico (E), paragens da expansão do Transporte colectivo em sítio próprio sobre carril (TCSPC), paragens principais de transportes urbanos (PPU), terminais rodoviários inter-urbanos, de lógica metropolitana (TRI), terminais rodoviários urbanos (TRU), terminal rodoviário de turismo (TRT), parques diurnos rodoviários urbanos (PDU), parques para bicicletas (PPB), parques de estacionamento de franja (Pfr), park and ride (P+R) e praças de táxis (Tx).

^{xix} Embora o Prólogo ao Plano da Cidade do Porto não tivesse tido efeitos práticos imediatos, constituiu uma importante reflexão sobre o desenvolvimento urbano do Porto, não só no que concerne à forma como se tinha vindo a desenrolar e suas consequências, mas também relativamente ao modo de programar a sua expansão.

O interesse deste plano também recai sobre os acessos viários ao centro da cidade, considerando os que então existiam exíguos e frequentemente irregulares e sem muitas perspectivas de melhoria e alargamento. No esquema global de traçado das vias estruturadoras que deveriam ser realizadas para colocar a cidade no seu tempo propõe novos arruamentos, mais francos e modernos.

O autor alerta ainda para a importância da criação de um Plano Regional de Urbanização, consciente da influência que a cidade do Porto detinha sobre as aglomerações vizinhas. Reconhecendo Vila Nova de Gaia, Matosinhos e Leça da Palmeira como peças importantes na vida económica (por incluírem importantes pólos industriais e o porto do Porto), Ezequiel de Campos defende a execução de um plano que abranja não apenas a cidade portuense, mas um que defenda os interesses da Federação de Municípios do Porto, à semelhança das práticas levadas a cabo por outras grandes cidades europeias, seguindo a lógica de Patrick Geddes. Este Plano Regional, curiosamente é esquecido e não volta a ser defendido. (GARRETT, 1974, p. 5)

^{xx} Os objectivos de cada uma das várias fases indispensáveis à preparação do plano, segundo o autor, deveriam ser três. No primeiro momento, considerava ser indispensável a elaboração da planta actualizada da cidade. O conhecimento das vias e dos edifícios, seria completado pelo estudo do ambiente natural, económico e social da cidade e da região envolvente. A análise dos vários factores permitiria supor a evolução do território. No segundo instante esboçava-se um plano geral, onde se sugeria o arranjo de jardins, parques, edifícios públicos, e a abertura e regularização de ruas. A par das propostas urbanas, e sabendo ser impossível a realização simultânea das várias obras, efectuar-se-ia um estudo dos recursos financeiros, para estipular a prioridade dos projectos e o momento da sua execução. Na terceira e última etapa definia-se o plano final, desenhado em escala adequada na planta definitiva, e decidia-se os pormenores de execução para cada fase de obras.

A metodologia de elaboração do plano é considerada um dos principais contributos prestados por este trabalho, pois embora o estudo tivesse como objecto a cidade do Porto, a metodologia poderia ser aplicada a qualquer cidade.

^{xxi} Em Março de 1945, é pedido a Antão de Almeida Garrett, professor engenheiro, para elaborar o Antepiano Regional do Porto. Após a realização do Antepiano, este é entregue em 1946 e aprovado ministerialmente em 1950. Entretanto, Almeida Garrett é convidado para concluir o Plano Geral de Urbanização do Porto. É então elaborado o respectivo Antepiano, concluído em 1947 e aprovado 1951. De 1951 a 1952 procede-se à elaboração do Plano Regulador da cidade do Porto. A sua aprovação superior ocorre em 1954.

^{xxii} Em 1956, é lançado o Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, cujo desenvolvimento conduz à necessidade de revisão do Plano Regulador da cidade. Para esta tarefa foi contratado o arquitecto urbanista Robert Auzelle, que ordenando a cidade no seu todo, concluiu um Plano Director em 1962.

A intenção do Plano de Melhoramento para a Cidade do Porto era a de resolver o problema da falta de habitação económica e erradicação das ilhas da cidade.

^{xxiii} É corrente atribuírem a autoria do Projecto da Área Industrial de Ramalde ao arquitecto Arménio Losa. Apesar de este ter trabalhado como técnico camarário e efectivamente ser responsável por alguns estudos para a cidade do Porto, no âmbito deste trabalho, nunca se conseguiu encontrar um documento que confirmasse esta versão.

ANEXOS

ANEXO A

TECNOLOGIAS, INFRA-ESTRUTURAS E SISTEMAS DE MOBILIDADE

A expansão das cidades e a incontrolável atracção pela periferia, é uma das características mais relevantes das conurbações da época da globalização.

Numa análise rápida, facilmente se justificaria esta dispersão territorial com o avanço das Tecnologias, infra-estruturas e sistemas de mobilidade. É inegável que são um factor determinante na recomposição do tecido urbano e que, inclusive, potenciam novas formas de ver a cidade (a dinâmica do automóvel acelerou a percepção do espaço que, segundo autores mais pessimistas, pode derivar na indiferenciação dos lugares – é uma das hipóteses). De facto, as novas tecnologias da informação, da comunicação e dos transportes, pela sua introdução recente na vida quotidiana, por ainda se estar longe de adivinhar as potencialidades do seu desenvolvimento e pelo papel que têm desempenhado na transformação do território, têm sido alvo de estudos de muito especialistas e merecem uma análise mais atenta que, todavia, não se pretende isolada.

Actualmente, é inegável a importância dos transportes – quer sejam privados ou não – nas deslocações, a influência da televisão, rádio, telefone e Internet na troca de informações, da refrigeração no armazenamento e conservação e até do microondas na dessincronização de ritmos. Estas técnicas, hoje banalizadas por muitos, só se desenvolveram porque a sociedade o permitiu e exigiu. Se quando telefone foi inventado, a comunicação entre terras longínquas fosse dispensável, provavelmente o sucesso do pequeno aparelho não teria sido o mesmo e hoje não viveríamos num mundo dominado por telefones, telemóveis e antenas. A sociedade escolhe as características específicas das técnicas e adapta-as à sua vida quotidiana, impedindo, porém, a imposição destas. Isto é, quando entende certas inovações dispensáveis, estas encontram dificuldades em se implantarem e não se fazem acompanhar dos efeitos teoricamente esperados. A história mostra-nos imensos exemplos da importância das técnicas e como é que estas foram capazes de revolucionar o seu contexto: a invenção do telefone (nas comunicações), o aparecimento da lâmpada (na alteração dos modos de vida), do motor de explosão (nas deslocações), ...

Mas se é verdade que as TSIM só prevalecem se a sociedade assim o permitir, também é verdade que esta contribui para o seu aparecimento, quando exige resposta para os seus problemas: mais conforto, mais segurança, mais qualidade, mais mobilidade. E a cidade acolhe as inovações, adapta-se e transforma-se.

Pelo território surgem postos de transformação, postes de iluminação, cabos eléctricos, reclusos, enterram-se canos para águas, cabos para comunicação de dados; erguem-se edifícios de vários andares; dilata-se a rede de estradas. As noções tradicionais de tempo e espaço alteram-se. A distância entre locais passa a ser calculada pelo tempo que se demora a percorrer o trajecto e não pela distância real. A proximidade de vizinhança física da cidade tradicional é substituída pela proximidade relacional, aproximando os espaços selectivamente e relativizando as distâncias. Estar perto de um nó viário, de um local com internet é estar perto de tudo; inversamente é estar longe de tudo. E as comunicações viárias, outrora dominantes, passam a complementar e a ser complementadas pelas telecomunicações.

As telecomunicações assumem um papel fundamental nas áreas urbanas, permitindo múltiplos e vários contactos, rápidos e eficazes. Porém, embora as tecnologias acabem por suprimir ou diminuir as distâncias físicas, nem sempre podem substituir as viagens. *“Para os produtores localizados a grande distância dos consumidores, continuarão também a ser indispensáveis meios eficientes de transporte de mercadorias, pelo que as telecomunicações devem ser encaradas como complementares, embora tornem as distâncias cada vez mais fáceis de transpor.”*

O facto de novas tecnologias só serem capazes de substituir parte das deslocações contraria o optimismo de alguns autores que defendem que as telecomunicações estão aptas para se oporem à tendência, desde finais do século XIX, da crescente concentração de pessoas e actividades em centros urbanos de dimensão cada vez maior; críticos que inclusive prevêem o triunfo do tele-trabalho e a substituição dos transportes pelas telecomunicações.

Se é verdade que a descentralização da indústria (entre outras actividades) e por conseguinte, das bacias de emprego e habitação, podem diminuir o número de deslocações e resolver problemas de trânsito da antiga metrópole, também é verdade que esse abrandamento não se tem constatado. As actividades que desocupam os grandes centros urbanos, na sua maioria pouco dinâmicas, criam um vazio que é rapidamente ocupado por uma outra função acabando por reforçar o centro com actividades estratégicas, criadoras de novos postos de trabalho, e, portanto, por contribuir para a sua nobilitação.

Logo, não é provável que a concentração urbana e as vantagens que dela derivam desapareçam, antes pelo contrário, as tecnologias tendem a favorecer as maiores aglomerações excluindo funções menos dinâmicas e inovadoras, e acolhendo as que dependem das relações inter-regionais, e até internacionais.

Por outro lado, o teletrabalho não está a conhecer o sucesso esperado. O relacionamento entre as pessoas é muito importante, mesmo no local do trabalho, onde os níveis de produtividade e de satisfação demonstram ser maiores do que no serviço isolado. De facto, esta nova forma de laborar, apesar de respeitar o ambiente (umas das questões mais importantes na actualidade) e de teoricamente abolir as distâncias (porque está tudo à distância de um “clique”), transforma o local de trabalho – a casa – numa “prisão”, ao mesmo tempo que penaliza as regiões que não têm acesso a esta nova tecnologia.

À visão optimista – cujas vantagens passam pelo descongestionamento do tráfego urbano; poupança de energia; redução da poluição atmosférica; economias no orçamento familiar; sector vital na produção e emprego – contrapõe-se uma pessimista cujos especialistas defendem que, a ocorrer a descentralização e desconcentração da população, a par da sua dependência tecnológica, a desregulação dos sistemas físicos e sociais de sobrevivência é possível, principalmente, com o abandono dos contactos “face-a-face”, o fim do comércio de bairro, a perda de importância do relacionamento social no local de trabalho, o desaparecimento da partilha informal da informação, etc. Completam o seu discurso afirmando que as infraestruturas técnicas são vulneráveis e sujeitas a avarias generalizadas.

Obviamente que este panorama corresponde à perda de importância das cidades como local de residência das pessoas, de trabalho e até de convívio. Apesar de muitas dúvidas sobre o futuro das técnicas, pois os cenários desenvolvidos até agora não são consistentes, têm-se evidenciado contradições das alterações em curso e parece ser ilusório pensar-se que a cidade está a morrer.

As telecomunicações, ainda que muitos se recusem a acreditar, em vez de substituírem os transportes, parecem contribuir para o acréscimo das deslocações físicas e para a aceleração do crescimento

metropolitano. Das várias razões que explicam este fenómeno pode-se referir o facto da diversidade de oferta técnica ser ainda pouco apelativa e reforçar a ideia de que nem todas as informações podem ser telecomunicáveis, existindo muitos bens que necessitam de transportes físicos. Um outro motivo provém da facilidade das telecomunicações tornarem menos custosas e comuns muitas das trocas de informações e, por conseguinte, aumentarem o número de negócios. Estas transacções promovem deslocações de bens e estimulam contactos de tipo face-a-face (por exemplo entre fornecedores e clientes) impulsionando movimentos de pessoas. Ao mesmo tempo que contribuem para a propagação das actividades apoiadas no uso intensivo de informações.

ANEXO B

A OBSOLESCÊNCIA URBANA: RAZÕES E TIPOS

A deterioração urbana é explicada por uma grande variedade de factores e processos. Por exemplo, as áreas em declínio podem ser o resultado da transferência de actividades (que optam por outras localizações) ou por deixarem de servir o seu propósito original. Noutros casos o fenómeno é explicado pelo comportamento de rebanho dos utilizadores e dos próprios investidores. Neste caso, a crescente perda de poder atractivo do local – descrevendo um processo em espiral –, de oportunidades decorrentes da concentração, conduz a um desinteresse pelo local. A deterioração pode ainda ser o resultado de restrições legislativas. Simultaneamente, estas áreas podem pertencer a organismos públicos – desinteressados - que não relevam a necessária vontade para desenvolver novos usos urbanos. (Por exemplo, antigos portos ou estações de caminhos de ferro desactivadas.).

Quanto aos tipos de obsolescência, segundo Rojas (2004) existem três: física, funcional e económica.

A obsolescência física, quer de edifícios quer de espaços públicos, acontece quando as estruturas ficam degradadas ao ponto destas já não terem a capacidade de acolher as funções para as quais estão destinadas. Normalmente, resulta da falta de manutenção, incluindo obras de conservação, mas a obsolescência física também pode ter origem em desastres naturais, tais como incêndios ou inundações, ou actividades diárias e urbanas, como por exemplo, as vibrações provocadas por obras de construção em edifícios contíguos ou pelos veículos.

A obsolescência funcional surge quando as estruturas – edifícios ou espaços públicos - já não cumprem as funções para as quais foram desenhadas originalmente e são abandonadas. É o caso das tradicionais casas de famílias de rendimentos altos localizadas nos centros históricos, que são desocupadas por questões de moda ou quando se mostram incapazes de assegurar o conformo esperado numa habitação moderna. São ainda exemplos, os edifícios hospitalares que se mostram desajustados com a introdução de novas tecnologias médicas, as estações ferroviárias que deixam de ser usadas, as bibliotecas quando não podem albergar as novas tecnologias da informática, os conventos sem clérigos, ...

A obsolescência económica sucede quando já não é rentável manter os usos originais num edifício, uma vez que o terreno que ocupa, pela localização, aumentou o seu valor económico e intensificaram-se as pressões para demolir a construção e encontrar um novo e mais lucrativo uso. A obsolescência económica está directamente relacionada com o desenvolvimento espacial da aglomeração urbana e os atributos e importância que certas zonas ganham relativamente a outras.

ANEXO C

O DESENVOLVIMENTO DAS POLÍTICAS URBANAS PARA INTERVENÇÃO NA CIDADE EXISTENTE

Para compreender os objectivos da regeneração urbana é necessário conhecer o desenvolvimento das políticas urbanas para intervenção na cidade existente, no Reino Unido, pois aquela corresponde à mais recente fase na evolução das políticas iniciadas em 1945. Conforme mencionado anteriormente, no período pós-guerra, as políticas urbanas pretendiam, sobretudo, a reconstrução de edifícios e a erradicação de problemas físicos existentes. Roberts (2000) afirma, por isso, que as intervenções urbanas foram influenciadas pela política de **“Reconstrução”**. A política de **“Revitalização”**, que marcou a década de 1960, distinguiu-se da anterior pela crescente influência dos investimentos privados e por as intervenções/abordagens passarem do nível estritamente local para o regional. Nos anos 70, a **“Renovação”** conduziu a operações executadas em pequenas áreas que, todavia, não foram capazes de travar a expansão urbana. A política de **“Redesenvolvimento”** foi fortemente influenciada pela importância do desenvolvimento económico. Conscientemente imitou as estratégias das políticas urbanas americanas que privilegiavam os mecanismos do mercado privado e desvalorizavam as intervenções públicas. Nos anos 90, tornou-se evidente que as estratégias urbanas nem sempre se traduziam nas formas físicas mais adequadas ao desenvolvimento do comércio, dos serviços, das finanças e do mercado habitacional. Assim, reconheceu-se que as intervenções urbanas teriam de começar a considerar estratégias dos mais variados domínios, tais como saúde, educação, segurança, cultura, entre outros. A necessidade das políticas reflectirem a coordenação entre os vários sectores intensificou o diálogo entre as várias instituições e fortaleceu o papel das parcerias multisectorizadas. (CARTER, 2000)

ANEXO D1

A DESCENTRALIZAÇÃO DO PODER EM PORTUGAL E A CRIAÇÃO DA AMP

Após a revolução de 25 de Abril de 1974 foram criadas as condições para a descentralização do poder. O poder local viu acrescidas as suas competências e lançaram-se as bases para a definição da política regional e da institucionalização do processo de planeamento.

A Área Metropolitana do Porto (AMP) foi formalmente instituída com a promulgação da Lei nº 44/91 de 2 de Agosto, intitulada “Lei da Criação das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto”. A criação da Área Metropolitana (igualmente designada por “Região Metropolitana”) do Porto resultou da vontade reformista da administração central associada à necessidade de se reforçar o poder das instâncias locais de governação. A par da descentralização do poder e reforço das relações de articulação entre o poder central (Governo) e as autarquias locais, ambicionava-se a articulação e rentabilização dos investimentos a adjudicar pelo governo para o território da área metropolitana e a coordenação de serviços de âmbito supramunicipal. A legislação que instituiu a Área Metropolitana do Porto definiu também a estrutura do governo metropolitano e as suas competências.

Prosseguindo com a política de descentralização, no final da década de 1990, foi proposta a formação de “regiões administrativas” regidas por instâncias políticas e administrativas intermédias (que actuariam nas escalas local e regional). Esta proposta não teve a anuência da população portuguesa, consultada em 1998, por refendo público.

Na ausência de uma administração regional, com poderes deliberativos e executivos, foi preconizado um conjunto de novas medidas tendentes à descentralização das instituições e funções do estado central, que incluíam a criação de novas formas de cooperação intermunicipal e visavam o reforço da capacidade de intervenção aos níveis regional e local. Com o objectivo de assegurar meios necessários para os governos locais enfrentarem os desafios e problemas contemporâneos e estimularem a competitividade dos centros urbanos nos vários âmbitos (económico, social, ambiental) foi publicada nova legislação (Lei nº 10/2003 de 13 de Maio) que revogou a anterior. Utilizando o antigo modelo estabelecido para as regiões metropolitanas de Lisboa e Porto (lei nº44/91) como base, esta lei define as novas tipologias metropolitanas, distinguindo as Grandes Áreas Metropolitanas (GAM) das Comunidades Urbanas (ComUrb). A definição de cada unidade estava dependente de critérios de continuidade territorial e população absoluta. Neste contexto, e de acordo com a lei de 2003 a, AMP adoptou a designação de Grande Área Metropolitana do Porto (GAMP). Em 2008 foi publicada a Lei n.º46/2008, 27 de Agosto, a qual estabeleceu o novo regime jurídico das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.

Actualmente, a AMP é uma unidade territorial contínua de municípios contíguos ao concelho do Porto ou na sua área de influência imediata, cujos limites se tem expandido ao longo dos tempos. Aos municípios que integravam inicialmente a AMP (Espinho, Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Póvoa de Varzim, Valongo, Vila do Conde e Vila Nova de Gaia), associaram-se, em 2005, os concelhos de Trofa, Santo Tirso, Santa Maria da Feira, São João da Madeira e Arouca; e em 2008, juntaram-se os de Oliveira de Azeméis e Vale da Cambra.

A administração do território da AMP, está a cargo do governo metropolitano que tem por objectivo a coordenação da entidade metropolitana no seu todo. Neste sentido, são das suas competências a articulação de serviços públicos de âmbito metropolitano (nomeadamente no domínio dos transportes, águas, energia e tratamentos de resíduos), a elaboração de estratégias de planeamento territorial de forma integrada e consensual entre os intervenientes, e a definição e atribuição de verbas e investimentos designados para a coordenação supramunicipal a nível económico, político e social.

Todavia, as decisões dos órgãos metropolitanos carecerem de carácter obrigatório e vinculativo para os municípios da área metropolitana. (ARAÚJO, 2007). Assim, a Autoridade Metropolitana está, na prática, privada de poderes realmente deliberativos e executivos, para estabelecer em conjunção com todas as partes, de forma concertada, as futuras estratégias de desenvolvimento. Por esta razão, o planeamento metropolitano é de difícil concretização, e a elaboração e implementação dos próprios planos municipais continua a ser uma prerrogativa interna dos municípios. Neste sentido, esbate-se a intenção de criar uma visão conjunta para o território. Acresce que a eleição dos representantes dos órgãos institucionais metropolitanos ainda não é por sufrágio público, o que compromete a legitimidade democrática e a identificação da população com o órgão metropolitano. (ARAÚJO, 2007) Por outras palavras, os governos metropolitanos revelam fraca capacidade executiva e o objectivo fulcral de constituir uma instância intermédia de poder entre a administração central e as autarquias locais ainda não foi alcançado.

ANEXO D2

A COMPOSIÇÃO INSTITUCIONAL DA AMP

O nível de administração metropolitana que rege a Área Metropolitana do Porto (assim como a de Lisboa) respeita uma fórmula de associação municipal entre os concelhos que a compõe, sendo o sistema de governação da área metropolitana partilhado entre os governos locais e o Poder Central. Este governo metropolitano, responsável pela administração do território da AMP, tem a seu cargo as seguintes tarefas:

- A coordenação da entidade metropolitana no seu todo, sendo da sua competência a atribuição dos investimentos destinados à gestão supramunicipal,
- O planeamento e coordenação da actuação de entidades públicas de âmbito metropolitano, nomeadamente no domínio dos transportes, águas, energia e tratamentos de resíduos.
- O planeamento, incluindo a elaboração e implementação de documentos formais de administração dos diversos territórios a serem aplicados a nível local e de carácter metropolitano (podendo existir um plano metropolitano);

A estrutura organizativa das entidades metropolitanas é composta por dois órgãos institucionais com diferentes atribuições e responsabilidades: a Assembleia Metropolitana e a Junta Metropolitana. Estes são apoiados pela Comissão Executiva Metropolitana.

A Assembleia Metropolitana, que corresponde ao órgão deliberativo das acções a encetar no seio da entidade metropolitana, é constituída por um grupo de membros eleitos pelas assembleias municipais de cada um dos municípios integrantes e tutelada por um presidente e dois vice-presidentes eleitos entre os demais representantes do órgão metropolitano.

A Junta Metropolitana é órgão representativo das câmaras municipais da área metropolitana (na anterior legislação, alterada em 2008, a Junta era o órgão executivo). É formada pelos presidentes das câmaras municipais dos municípios que compõem a AMP, que elegem entre si um presidente e dois vice-presidentes.

A comissão executiva Metropolitana é uma estrutura permanente de apoio técnico aos órgãos da Área Metropolitana do Porto, responsável pela execução das deliberações da Assembleia Metropolitana, das deliberações e das linhas orientadoras definidas pela Junta Metropolitana. (artigo 23º dos Estatutos) É composta por três membros designados pela Junta Metropolitana, sujeita a ratificação pela Assembleia Metropolitana, sendo um deles Presidente, o outro Vice-presidente e o terceiro Vogal. O exercício de funções na comissão executiva metropolitana é incompatível com o exercício de funções em órgãos executivos dos municípios, sendo -lhe aplicável o regime de incompatibilidades dos eleitos locais. Esta decisão justifica, em parte, as últimas alterações da lei, cuja explicação também recaiu no facto dos representantes do anterior órgão executivo acumularem as funções de autarcas municipais e mandatários da Junta Metropolitana. Pois, estando a sua condição de membro da Junta dependente da condição de Presidente de Câmara, e estando esta função dependente da vontade da população, que os elegia, frequentemente, os autarcas mostravam-se reticentes a acatar medidas opostas ao benefício do seu

próprio município. Ao mesmo, a dimensão e complexidade do órgão executivo, que incluía membros de todos os municípios, dificultava ou mesmo inviabilizava a celeridade decisória e o consenso entre os representantes da Junta Metropolitana.

Apesar novo regime jurídico das áreas metropolitanas, parecem não estar reunidas as condições que permitam afirmar que existe uma base de cooperação supramunicipal quanto ao funcionamento interno da área metropolitana e à concertação entre as partes (municípios) que compõem a entidade administrativa metropolitana. O seu modelo de gestão ainda se assemelha a uma fórmula associativa de municípios, com as funções da instância metropolitana a parecerem não transcender as competências dos municípios.

ANEXO E

O CONTEXTO DA INTERVENÇÃO DOS ARQUITECTOS ITALIANOS MARCELLO PIACENTINI GIOVANNI MUZIO

Em 1932, Oliveira Salazar convida o Eng.º Duarte Pacheco para ministro das obras Públicas e Comunicações. Perante o panorama nacional, caracterizado pela escassa instalação de redes de saneamento básico, pelos deficientes arruamentos urbanos, pelos insuficientes jardins e parques, e pela falta de equipamentos e habitações sociais, Duarte Pacheco, Engenheiro electrotécnico, inicia a sua missão de reorganizar o território nacional, fixando novas imagens urbanas, cenários com que o regime totalitarista de então se identificava. Diante da inoperacionalidade e da incapacidade dos planos gerais de melhoramento responderem às novas exigências, e incitarem a verdadeiros planos de conjunto que ordenassem o território, propõe a criação de uma nova figura de plano. Em 21 de Dezembro de 1934 é publicado o decreto 24802, que impunha às Câmaras Municipais um prazo de 5 anos para elaborarem o seu plano Geral de Urbanização. A nova legislação, mais ambiciosa que a de 1865, baseada na primeira legislação urbanística francesa (a chamada lei Cornudet, publicada em 1919, criada para ordenar zonas devassadas pela guerra que exigiam a urgente reconstrução, garantindo, porém, a sua integração em planos de conjunto) ocupa-se de um vasto leque de questões organizativas e processuais. (LÔBO, 1995, p. 38)

O recém-criado documento, reconhecendo o papel de agentes activos e intervenientes das câmaras, confere-lhes amplos poderes para actuarem nos seus territórios através de uma real política de solos. As transformações são parcialmente financiadas pelas verbas do Fundo do Desemprego cuja aplicação em obras públicas é, à luz do da legislação de 1934 sobre Planos Gerais de Urbanização, justificada pela intenção de promover a criação de emprego e “riqueza pública”. (Decreto-lei 24802 de 21 de Dezembro de 1934.)

Para forçar a prática do desenvolvimento ordenado dos aglomerados, o Governo limita o recurso à expropriação no caso de não disporem de um plano aprovado. A legislação obriga também as câmaras municipais a elaborarem as plantas topográficas das zonas principais e de maior interesse público para, posteriormente, elaborarem os planos gerais de urbanização que o decreto exigia para todas as sedes dos municípios, localidades com mais de 2500 habitantes (que entre dois recenseamentos consecutivos tivessem um crescimento superior a 10%) e centros urbanos designadas pelo Governo.

Porém, o inexistente levantamento topográfico, suporte de qualquer proposta urbanística para o território, mostrou-se uma tarefa morosa e com mais imprevistos do que os esperados e só anos depois, em 1941, se dão por terminados os primeiros trabalhos. Só muito lentamente as aglomerações começam a dispor dos elementos fundamentais para a organização do território.

Por outro lado, a legislação também impunha que os responsáveis pela feitura do plano fossem urbanistas e contratados após um concurso público. Perante esta obrigação e a escassez de técnicos especializados, muitas câmaras acabaram por pedir ao ministro a dispensa do concurso e solicitar que a preferência do técnico (inexperiente) recaísse sobre uma escolha arbitrária, por convite. A escassez de urbanistas portugueses teve, ainda, como consequência a contratação de estrangeiros ao abrigo do artigo 9º, parágrafo 2º da legislação referida.

A responsabilidade e obrigação de organizar os planos gerais de urbanização foram atribuídas aos municípios, mas a sua in experiência obrigou a administração central a assumir o controlo. Assim, o Governo promoveu a elaboração de plantas topográficas, organizando os necessários concursos. Os encargos eram, contudo, responsabilidade das câmaras.

Os planos gerais de urbanização deveriam compreender: as zonas já edificadas, as zonas a urbanizar no interior ou nas periferias das localidades, as artérias de ligação às redes de ligação ordinária e acelerado e a quaisquer centros próximos de recreio, cura, repouso ou interesse turístico.

A imposição legal de 1934, que exigia a elaboração de Planos de Urbanização até 1939, foi, num primeiro momento, relegada pela Câmara Municipal do Porto. No entanto, a ausência do plano geral de urbanização que orientasse o crescimento e as sucessivas transformações acrescida pela indefinição da localização e enquadramento de importantes obras de vulto, como o ordenamento da Praça do Município, construção do Palácio dos Correios, fixação de bairros económicos e a urbanização da cidade a Oeste, entre outras, alterou este cenário de inércia e passividade. Perante a falta de técnicos experientes e organização apropriada, a CMP decide, em 1938, contratar um urbanista estrangeiro. A escolha recaiu sobre o Prof. Marcello Piacentini.

Os sucessivos adiamentos da visita a Portugal pelo arquitecto italiano e a demora, por parte da câmara do Porto, em fornecer o material de estudo prometido (pois, à semelhança de outras câmaras do país, ainda não tinha os elementos necessários para um trabalho sério, como, por exemplo, plantas com cotas e curvas de nível) origina atritos. O desrespeito pelas cláusulas, impostas e acordadas por ambas as partes, termina com a cessação do contrato em 1940. Da curta relação resultaram:

- os estudos iniciais elaborados pelo arq.^o Giorgio Calza Bini e pelo Eng.^o Vincenzo Cívico (colaboradores de Piacentini),
- um novo estudo da autoria do Arq.^o Piacentini, que *“afigura-se como uma variante ao estudo de Calza Bini e Cívico, com traçados mais adaptados ao terreno, mas de expressão menos clara.”* (GARRETT, 1974, p. 17)
- uma proposta camarária, que contou ainda com a colaboração, embora *“não muito proveitosa, talvez pela sua falta de prática nas lides de planeamento urbanístico. Ajudou, mas não sugeriu soluções.”* (GARRETT, 1974, p. 17), do Arq. Augusto Baccin, auxiliar de Piacentini, propunha adaptações reais ao terreno e envolvente, apesar da rede parecer incompleta e evidenciar excesso de ligações a norte; e
- o esboço, designado por plano de “massima” ou geral de urbanização da Cidade, que entregue à CMP em Agosto de 1939, é complementado por 25 desenhos enviados em Novembro.

Após a cessação de contrato entre a Câmara Municipal do Porto e Marcello Piacentini, é convidado Giovanni Muzio, em Fevereiro de 1940, para Consultor Urbanista do Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal do Porto.

ANEXO F

ESTUDO DA EVOLUÇÃO DAS ACTIVIDADES NA ÁREA INDUSTRIAL DE RAMALDE

O objectivo da CMP para o território actualmente ocupado pela AIR é reconverter este espaço numa zona empresarial onde se instalarão actividades inovadoras e comércio especializado. Neste sentido, através deste trabalho desenvolveu-se um estudo para tentar perceber qual o perfil económico dessa zona, através da caracterização das actividades presentemente instaladas, assim como, da sua evolução temporal. Pretendia-se saber (1) se área industrial foi uma área predominantemente ocupada por actividades industriais (conforme o propósito estabelecido na década de 50), (2) em que momento se assistiu à “fuga” das indústrias e (3) qual o padrão actual de actividades económicas.

Para esse efeito, poderá considerar-se que o trabalho foi executado em três fases distintas.

Numa primeira fase, recorreu-se à consulta das listagens telefónicas de alguns anos chave para identificar as várias empresas localizadas no território nessa altura. Para efeitos de estudo, considerou-se o hiato temporal global de 50 anos, intervalado em períodos de 10 anos para uma análise coerente e eficaz.

Nestes termos, as primeiras Páginas Amarelas consultadas foram relativas ao ano de 1959. Seguidamente, consultaram-se as listagens telefónicas de 1970/71, 1980/81, 1990/91 e 2000/2001. Para identificar as empresas localizadas em AIR no ano de 2010, usaram-se as Páginas Amarelas Electrónicas, disponíveis na Internet.

Não obstante se ter primado pelo máximo cuidado e rigor, ressalva-se desde já as seguintes possibilidades:

- Algumas actividades lá instaladas, em algum dos anos observados, não possuírem telefonem;
- Algumas das actividades económicas estarem, nos anos estudados, num processo de realocização;
- As Páginas Amarelas apenas indicarem a morada da sede da empresa (contudo, esta situação parece pouco provável para os primeiros anos estudados pois era frequentemente referida a localização das várias unidades).

Numa segunda fase, agruparam-se as várias actividades de acordo com a Classificação Portuguesa de Actividades Económicas, Revisão 3, (CAE-Rev.3), elaborada pelo Instituto Nacional de Estatística (INE).

Para garantir que a classificação não era arbitrária, recorreu-se ao site da AEPortugal, tendo-se introduzido os dados referentes às empresas obtidos nas Páginas Amarelas.

Sobre esta classificação importa referir que se constatou que, em algumas situações, o CAE não reflecte o correcto perfil económico das empresas. Por exemplo, as empresas Via Rápida e La Mobida têm diferentes classificações. No entanto, ambas exercem a mesma função: divertimento nocturno. Outra situação prende-se com o facto do CAE indicar correctamente a actividade económica que a empresa exerce mas esta não praticar essa função na AIR. Por exemplo, a “Recer-Indústria de Revestimentos Cerâmicos SA” está classificada como “Fabricação de azulejos, ladrilhos, mosaicos e placas de cerâmica” (Indústria transformadora), no entanto, na AIR apenas possui um *Showroom*.

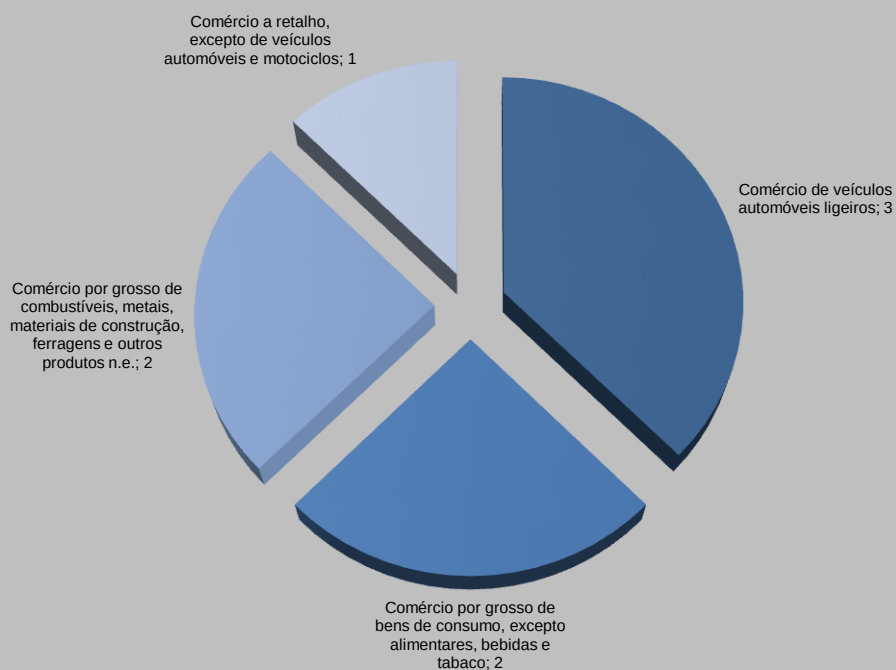
A terceira fase consistiu em, posteriormente, com base no CAE de cada uma das empresas, agrupar as mesmas num dos três grandes grupos: comércio, serviço e indústria.

No caso do comércio, foi ainda distinguido o comércio por grosso do restante comércio. Porém, no caso da indústria e dos serviços não se conseguiu identificar nenhum padrão que permitisse facilmente um novo reagrupamento.

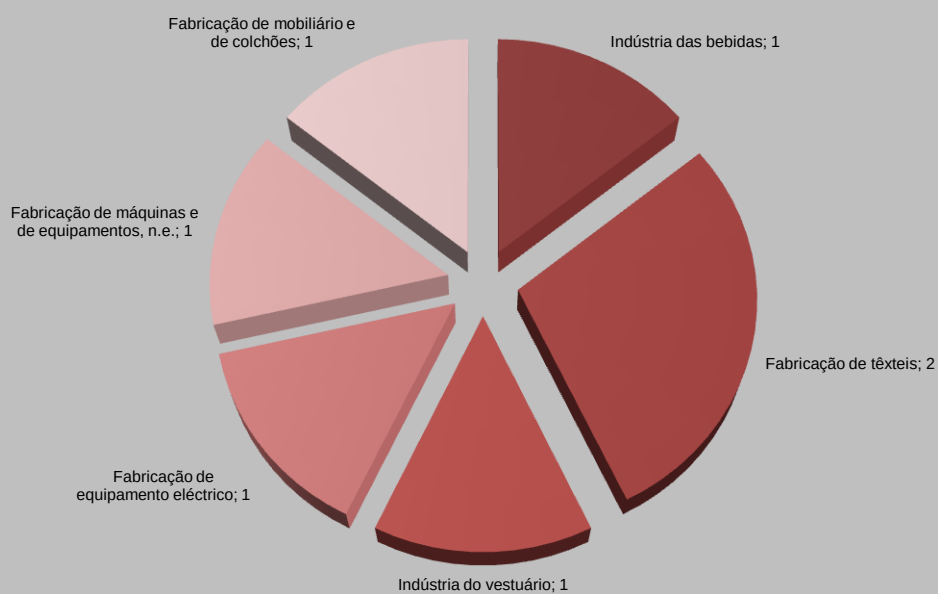
Assim, tendo em consideração a vasta diversidade de indústrias existentes, foi necessário adoptar um critério para a criação de subgrupos que permitissem o estudo das actividades económicas. Ao nível da indústria, procurou-se salientar apenas os mais relevantes, correspondendo estes aos casos em que esse tipo de indústria se verificava mais de 4 vezes em qualquer um dos anos estudados. Ou seja, quando se verificava que havia menos de 4 indústrias ligadas à mesma área, optou-se, para efeitos de estudo, por se inserir no subgrupo denominado “outras indústrias transformadoras”.

Relativamente à actividade de prestação de serviços, o critério adoptado para a criação dos subgrupos foi em tudo semelhante ao anterior, exceptuando que o valor adoptado para agrupar os serviços ligados à mesma área foi de 10.

Comércio 1960



Indústria 1960

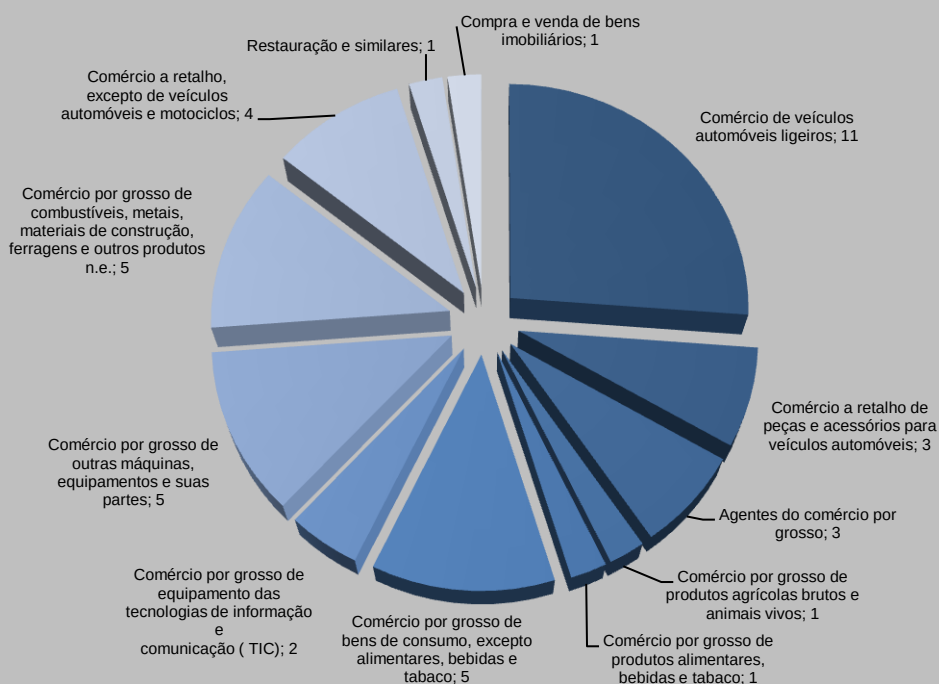


Serviços 1960

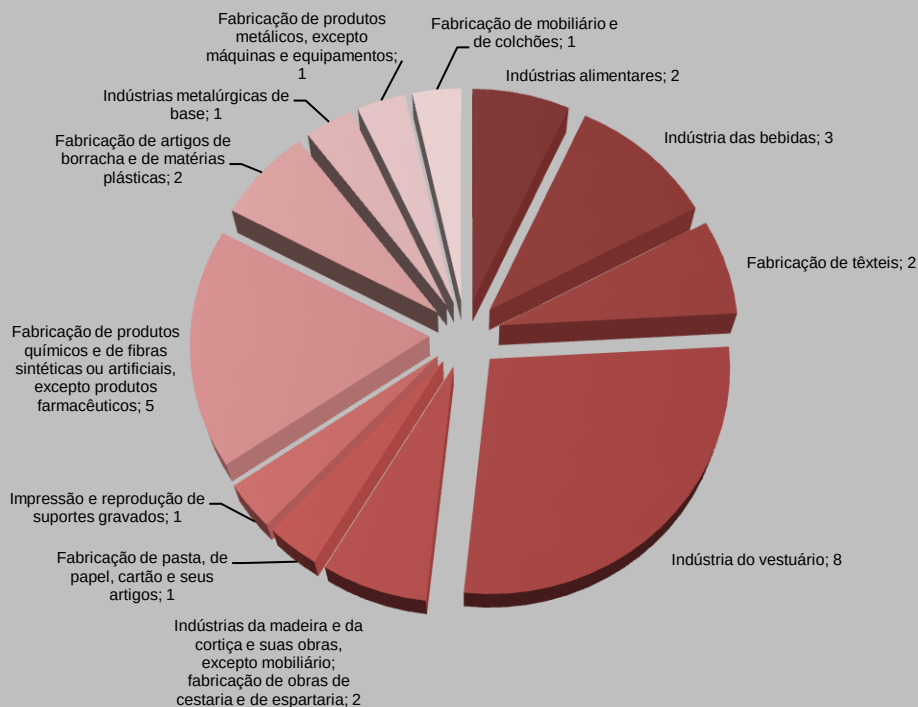


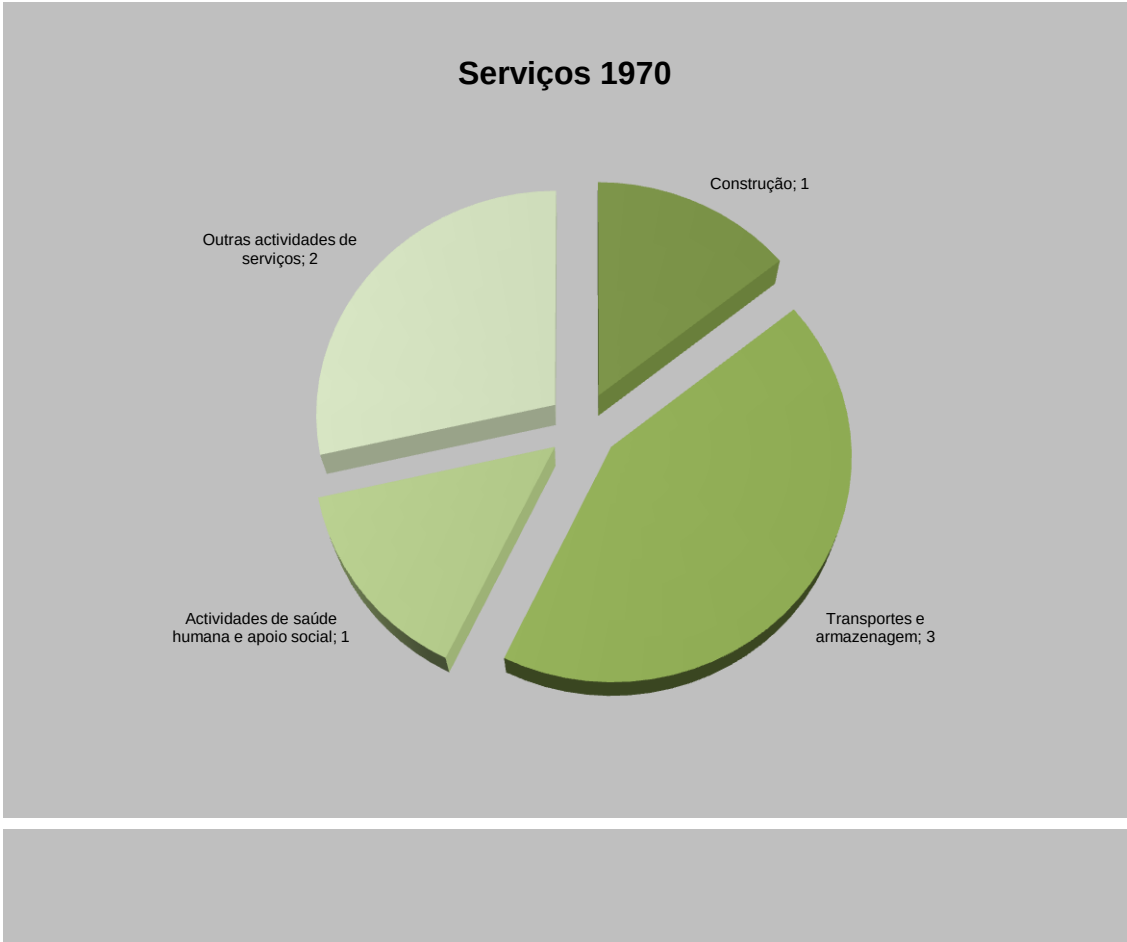
Outras actividades de
serviços; 1

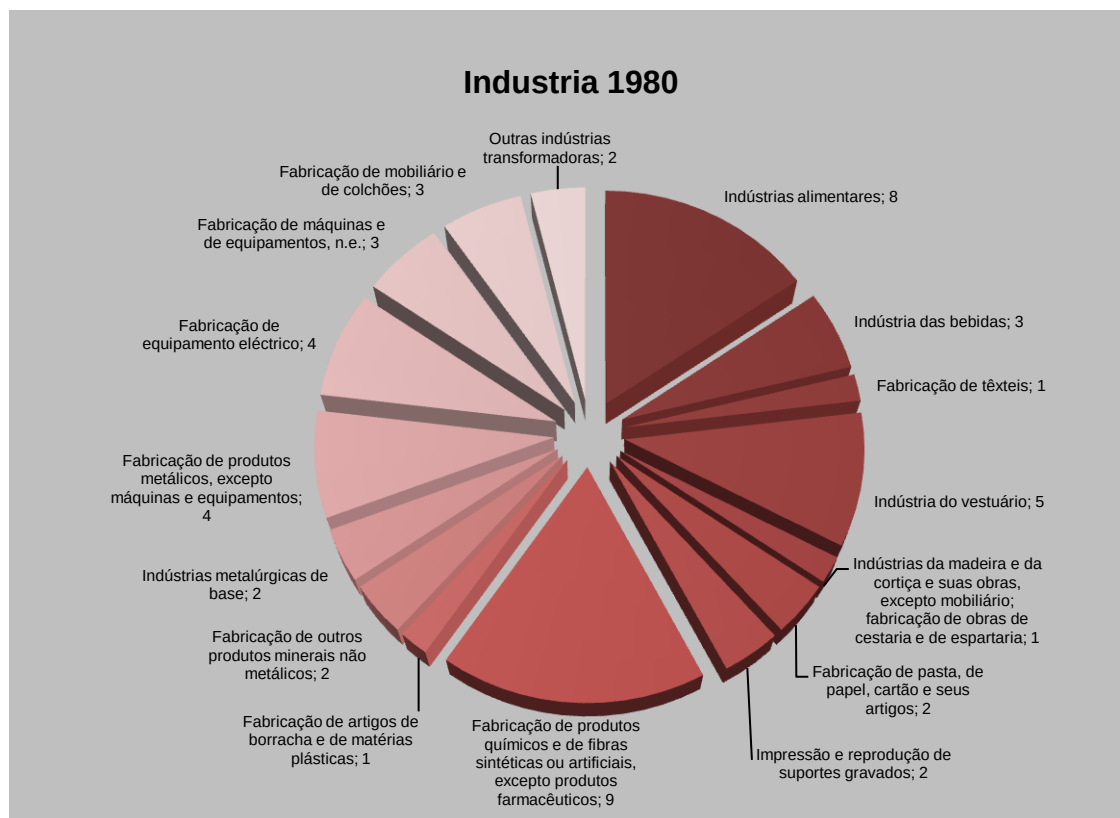
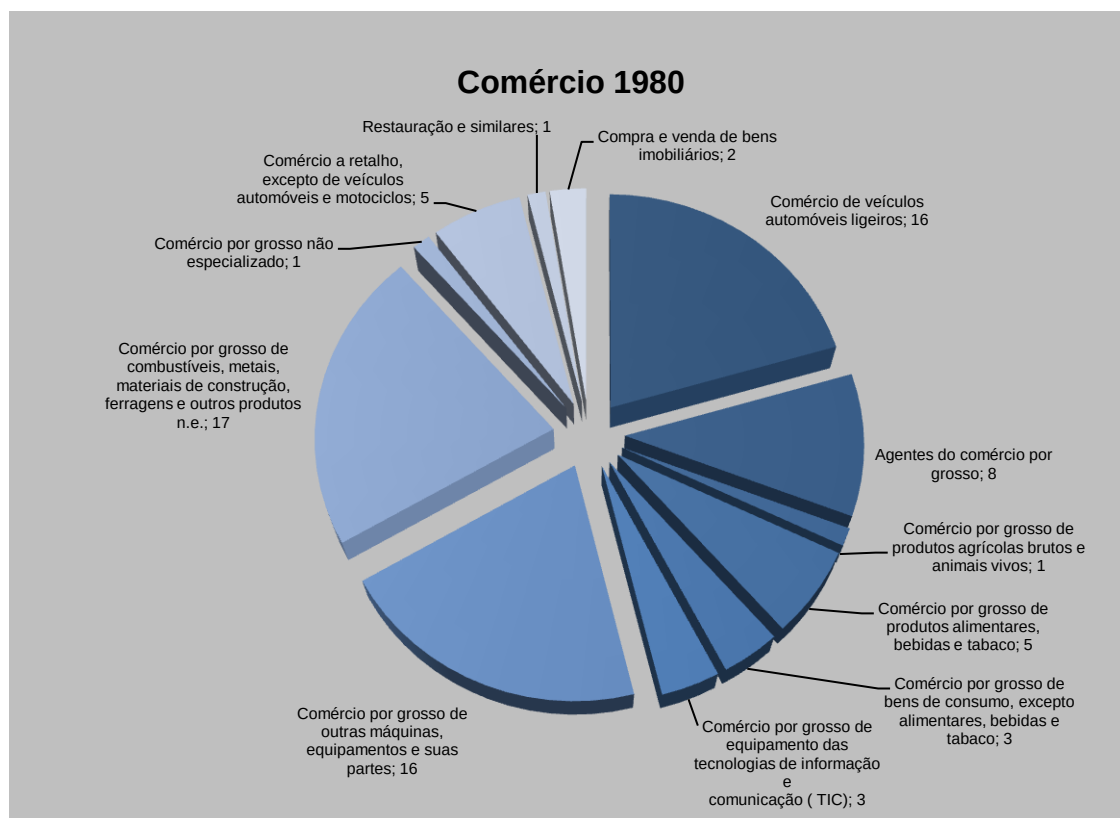
Comércio 1970

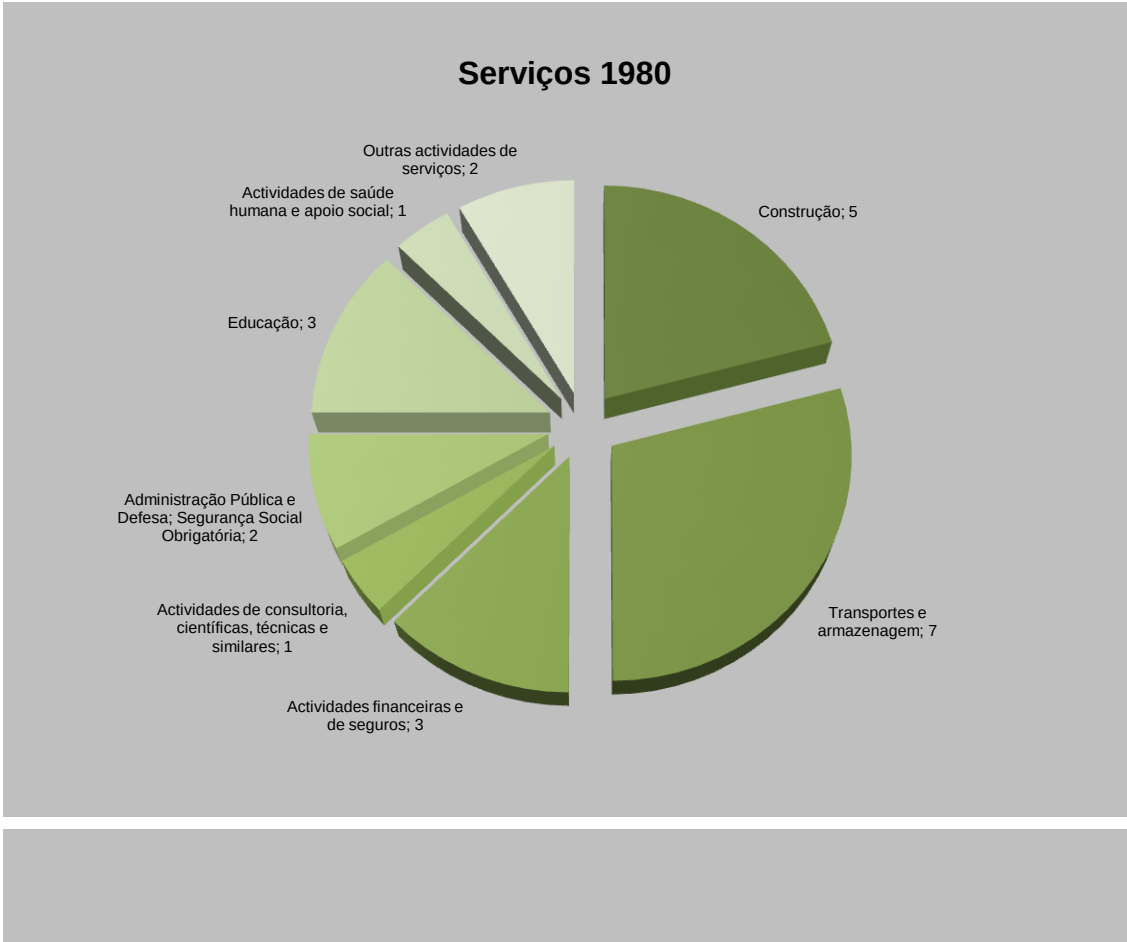


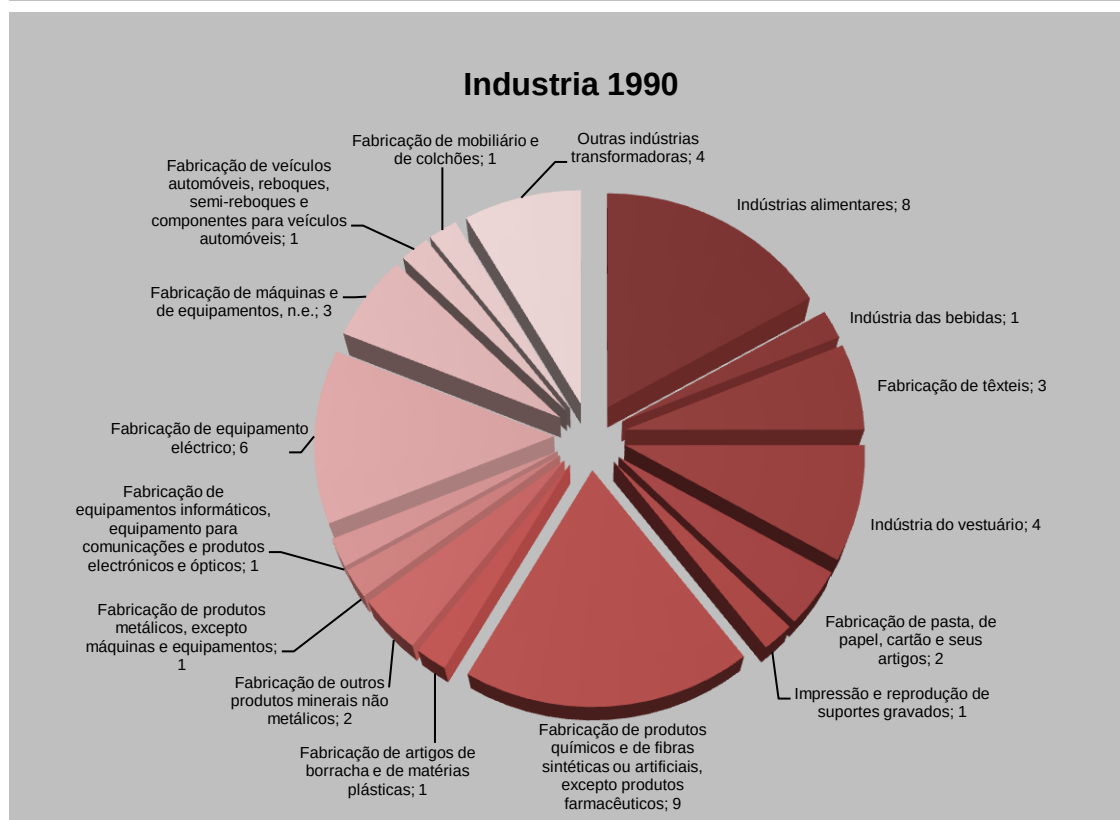
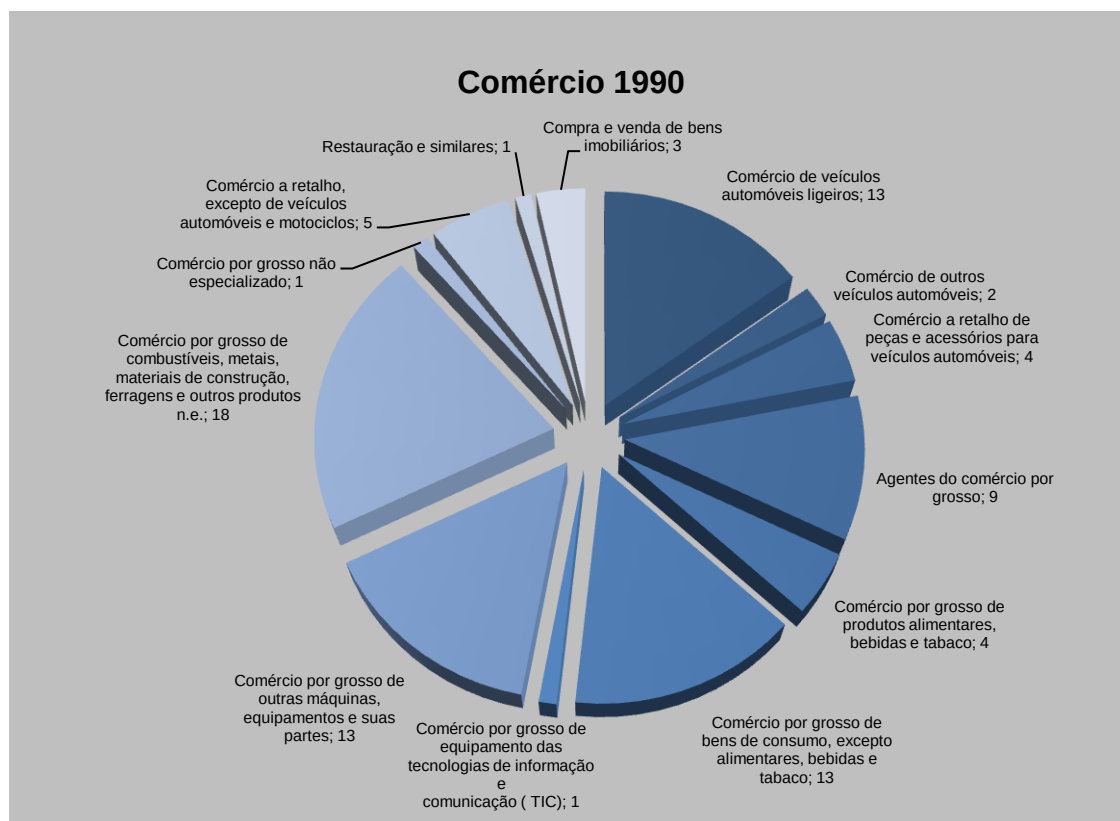
Industria 1970

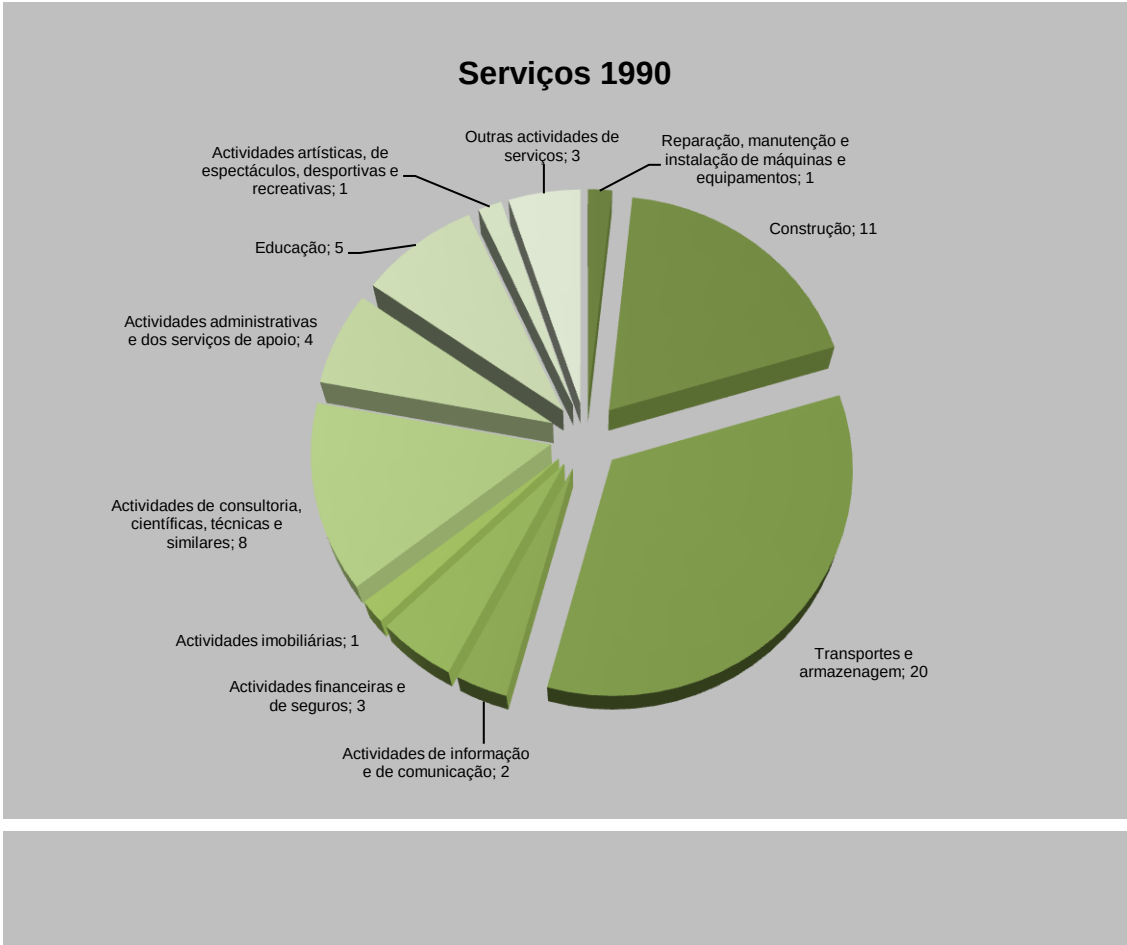


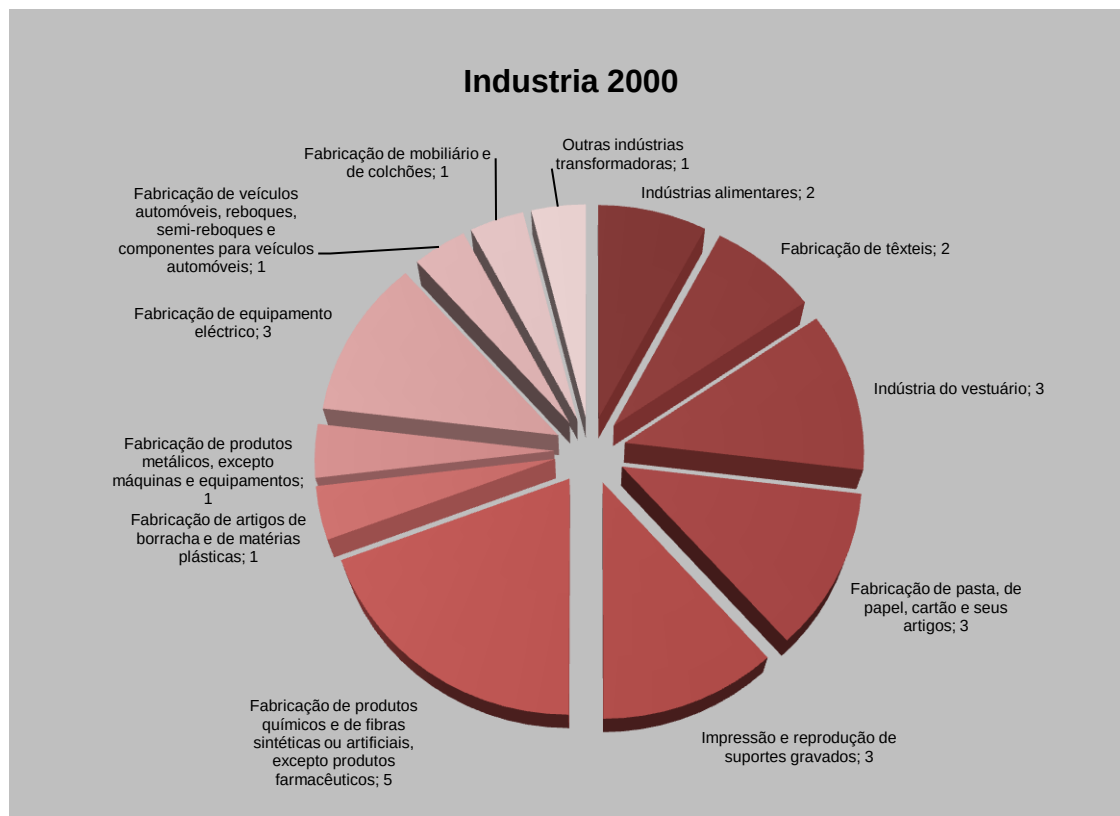
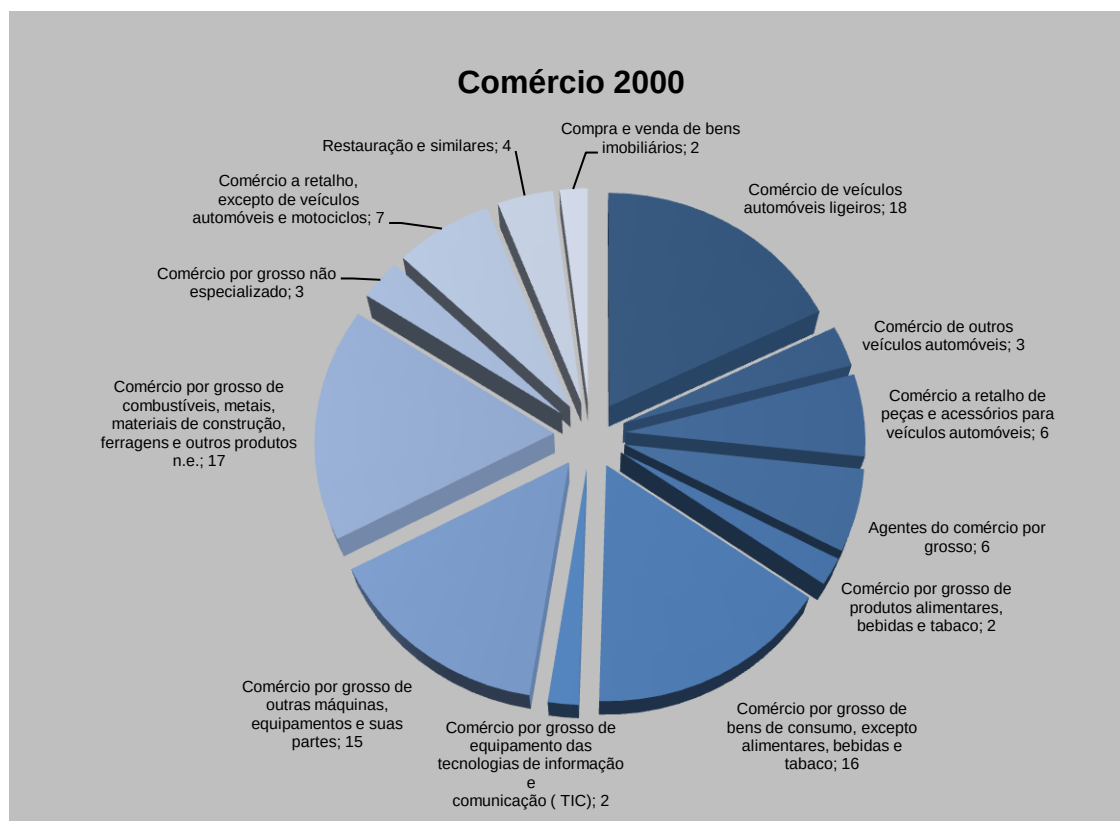


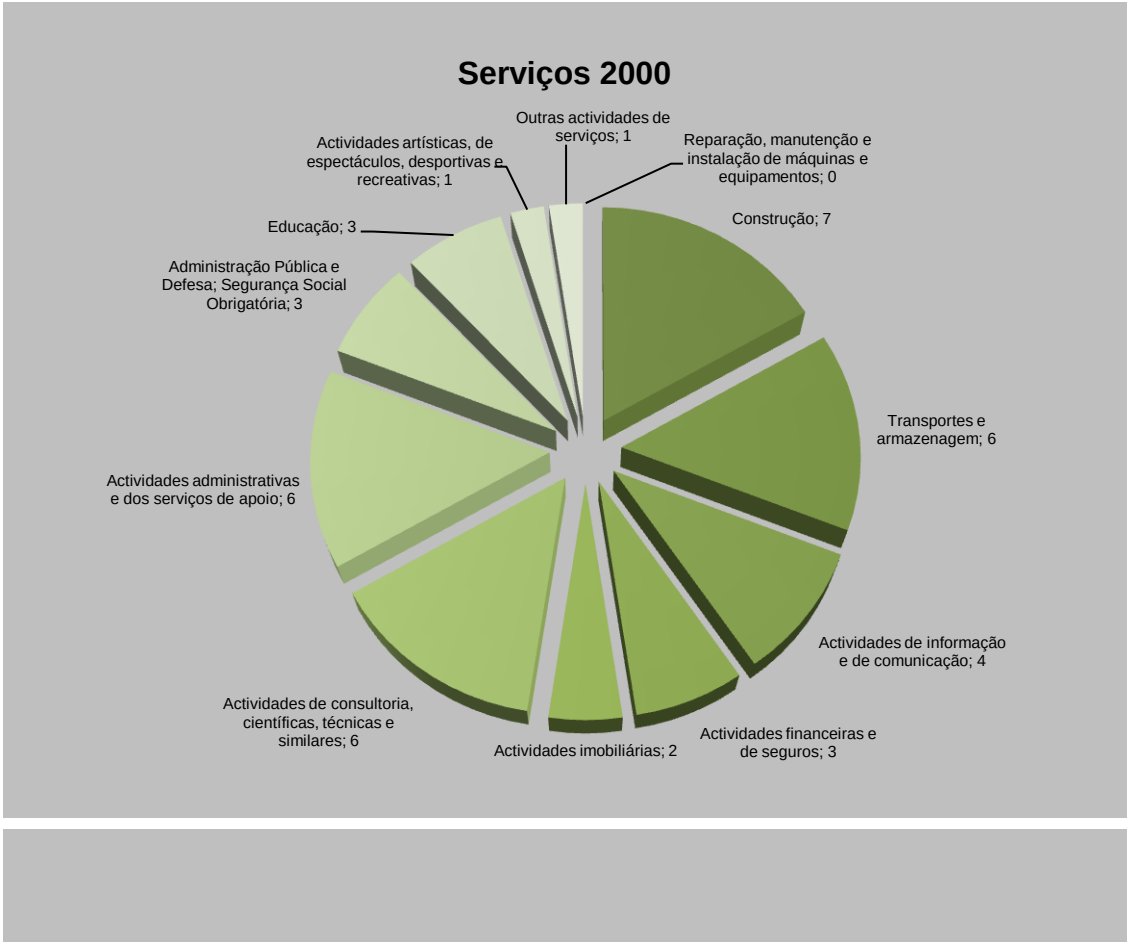




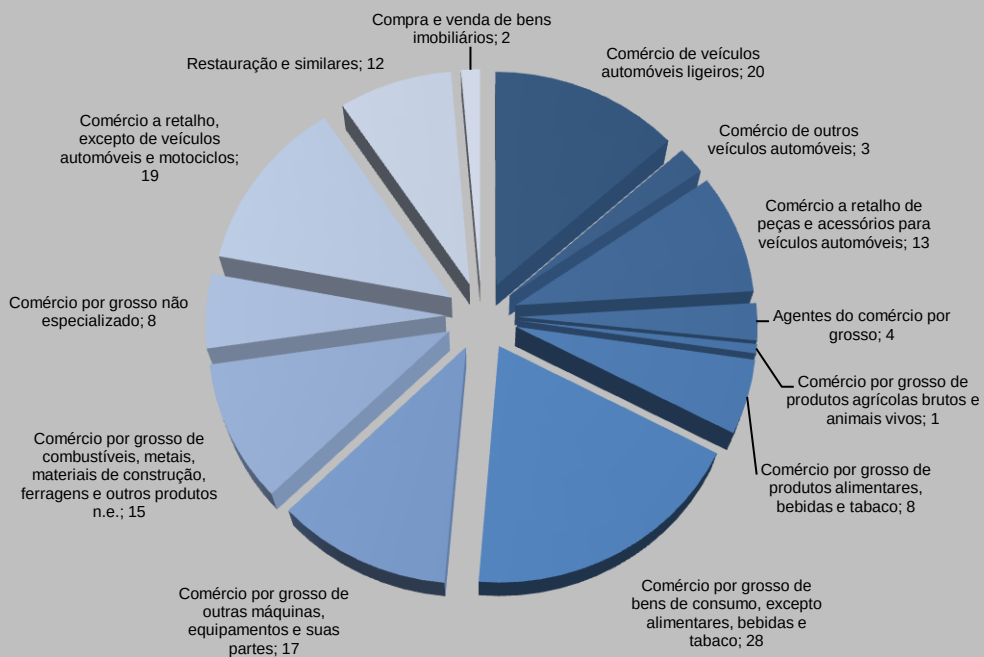




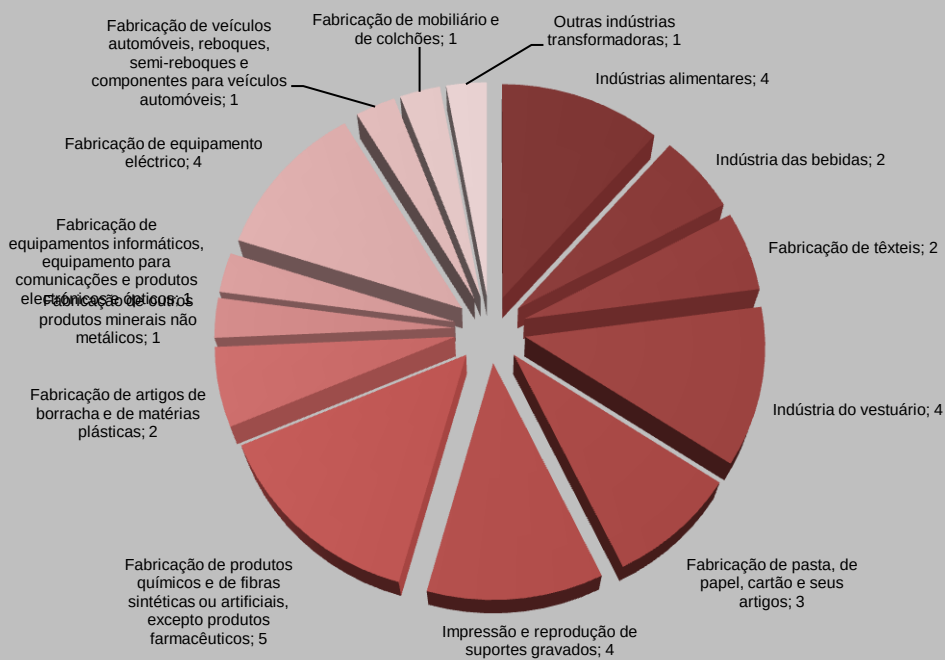


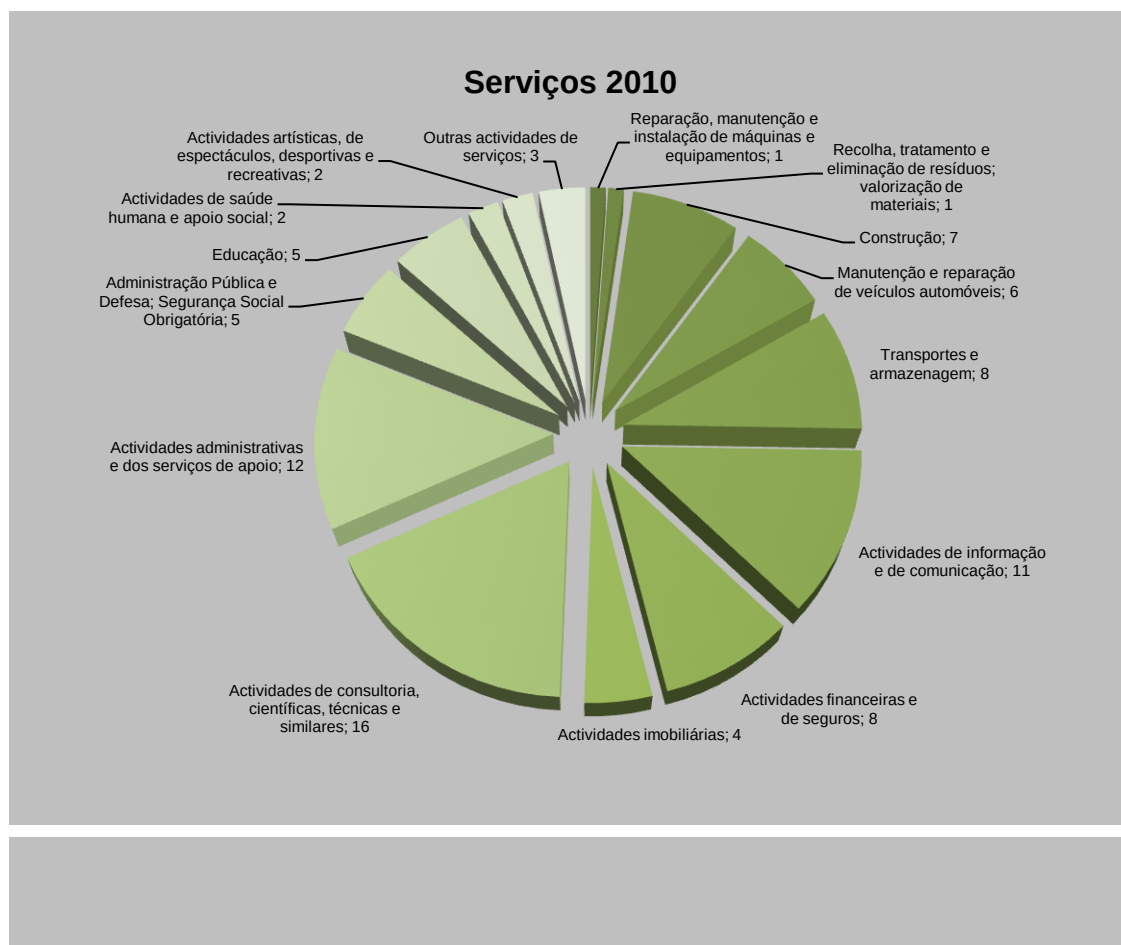


Comércio 2010



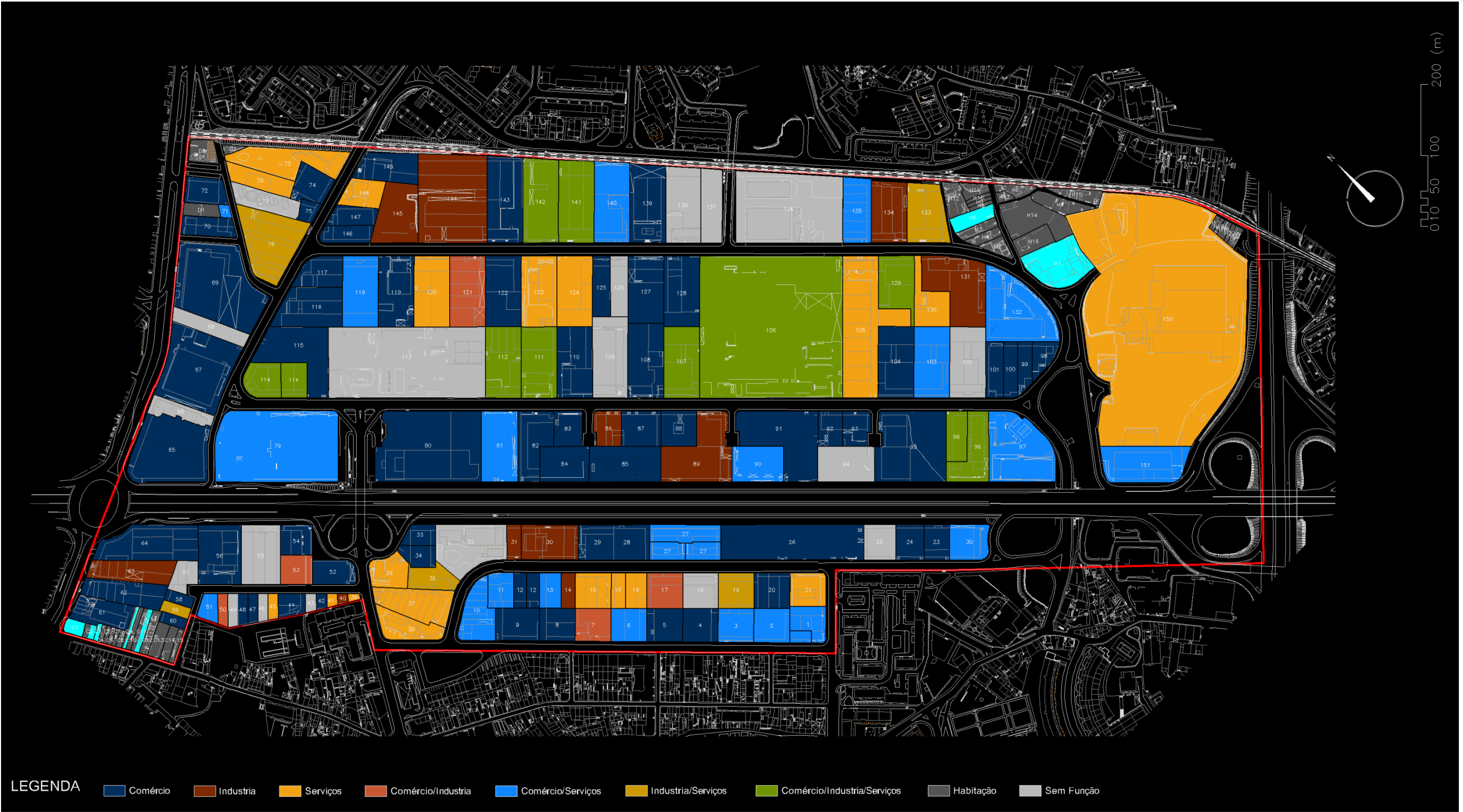
Industria 2010





ANEXO G

Planta com as actuais funções económicas (2010)



ANEXO H

PLANTA COM A INDICAÇÃO DOS LOTES E RUAS



Vista AIR NORTE_SUL



Vista AEP SUL_NORTE



Lotes AIR mais a SUL



Lotes AIR mais a NORTE

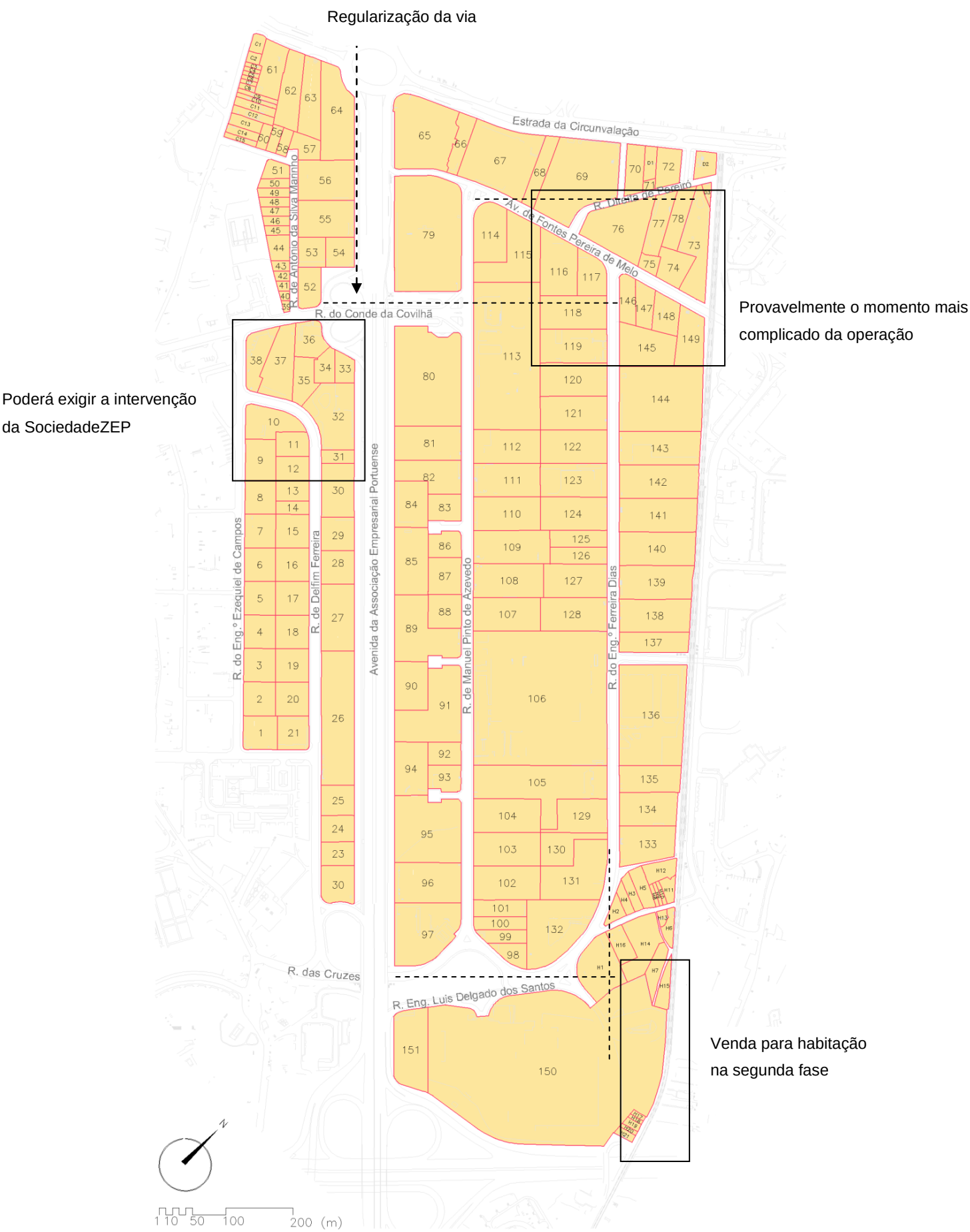


Vista aérea AIR NORTE_SUL



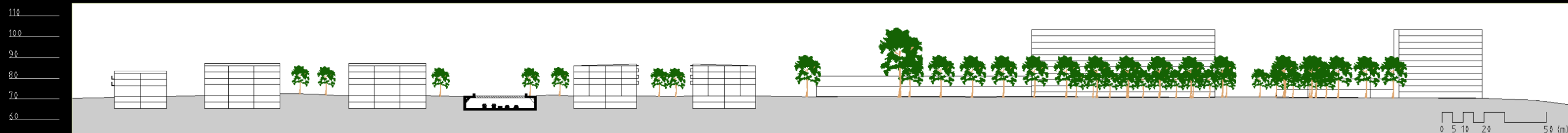
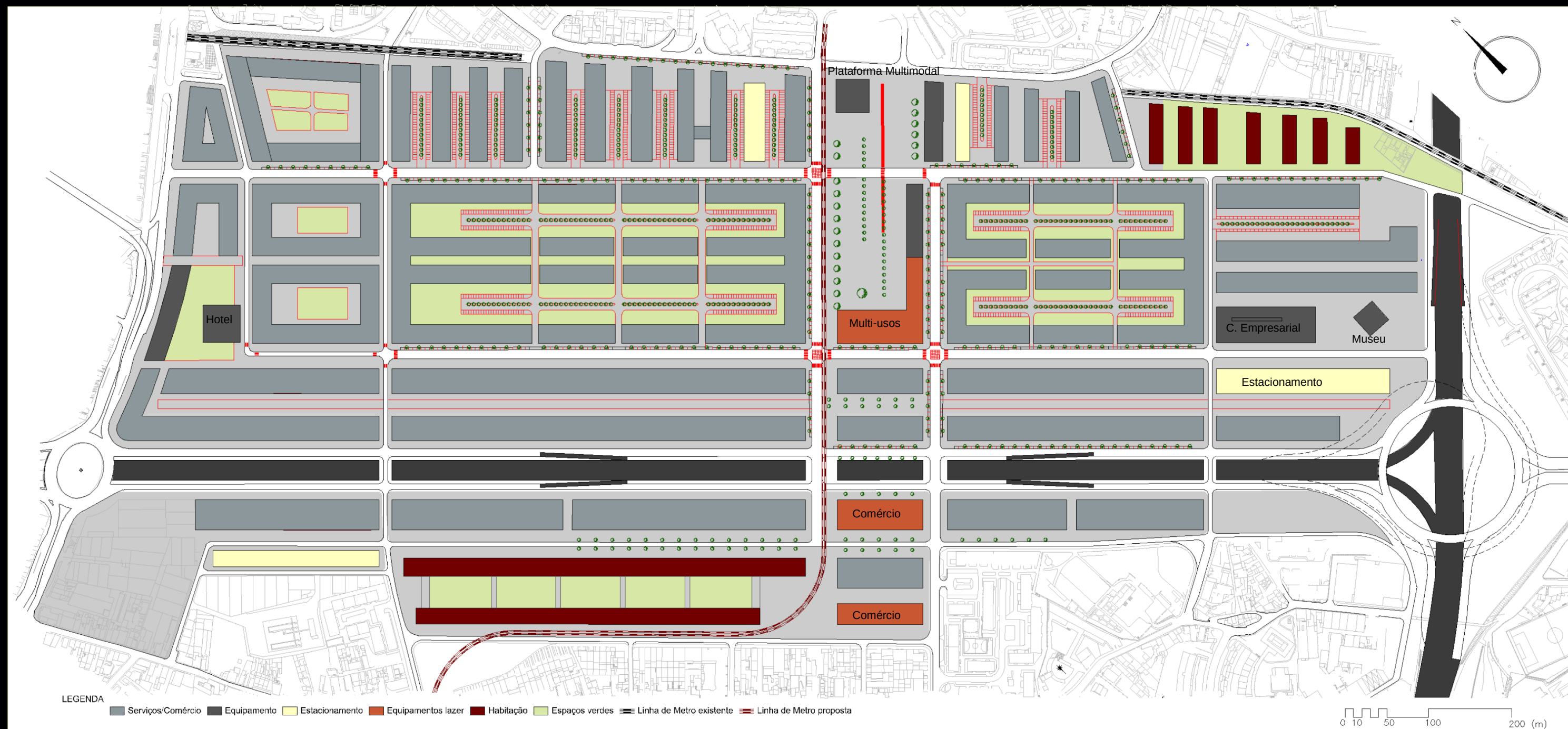
Vista aérea AIR SUL_NORTE

Fonte: Câmara Municipal do Porto



Planta da AIR com indicação de número dos lotes e Ruas. (Escala Ampliada)

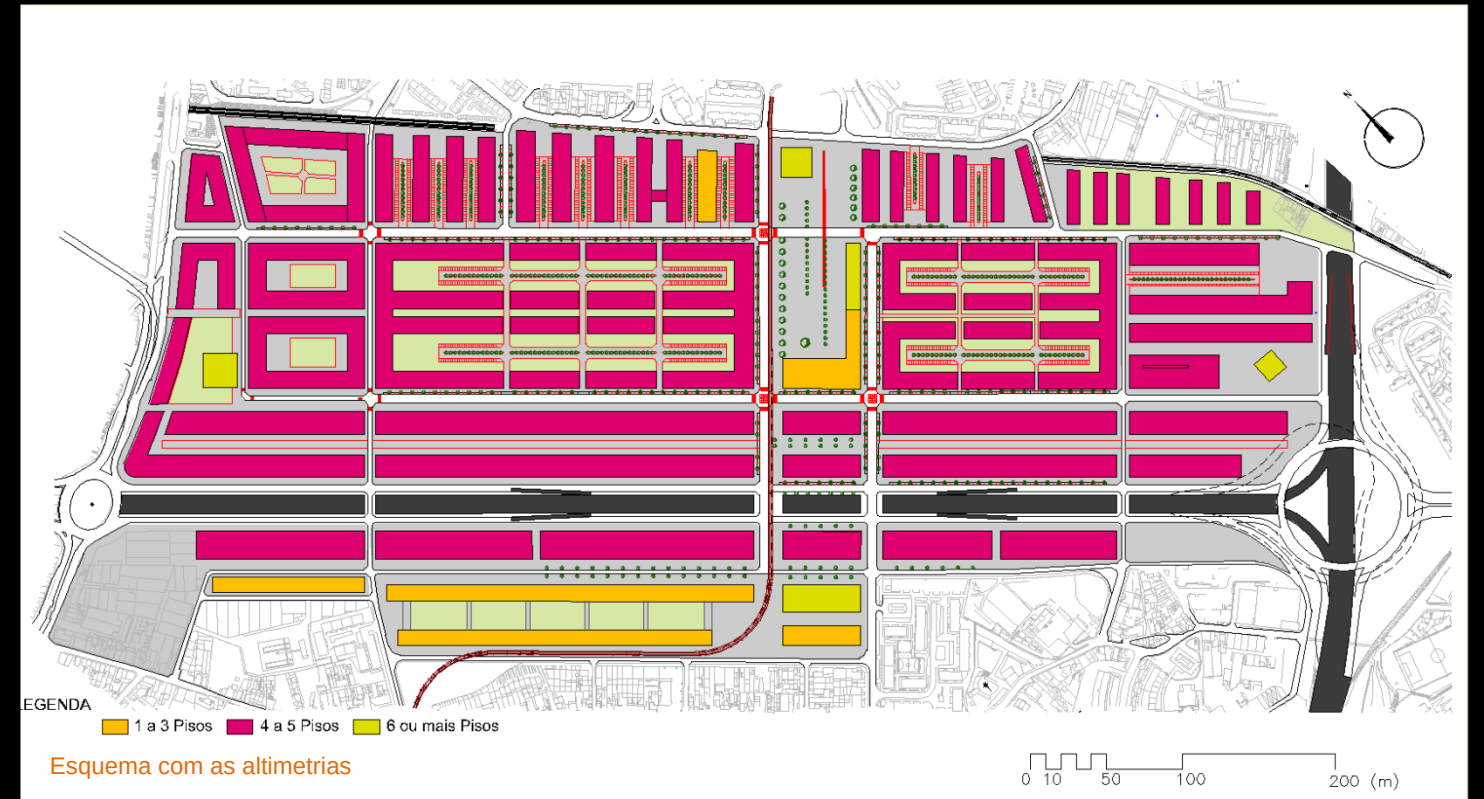
A REGENERAÇÃO URBANA DA ÁREA INDUSTRIAL RAMALDE



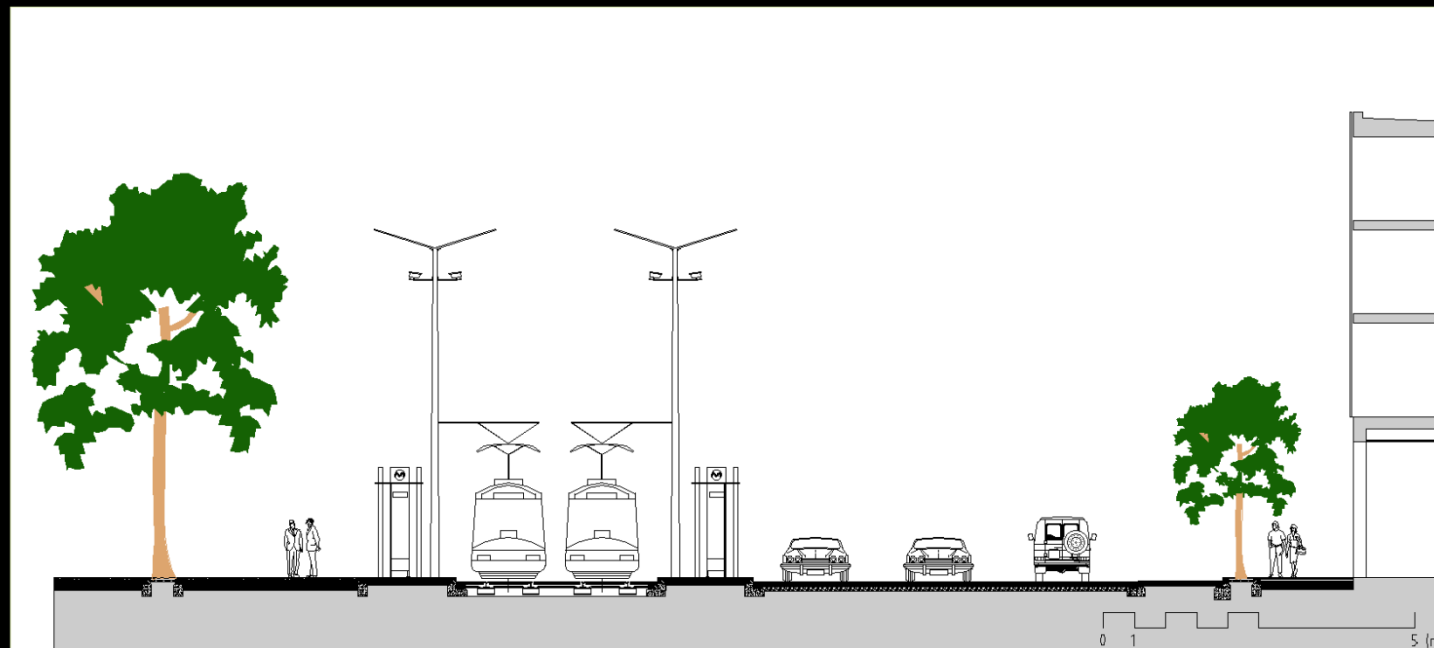
A REGENERAÇÃO URBANA DA ÁREA INDUSTRIAL RAMALDE



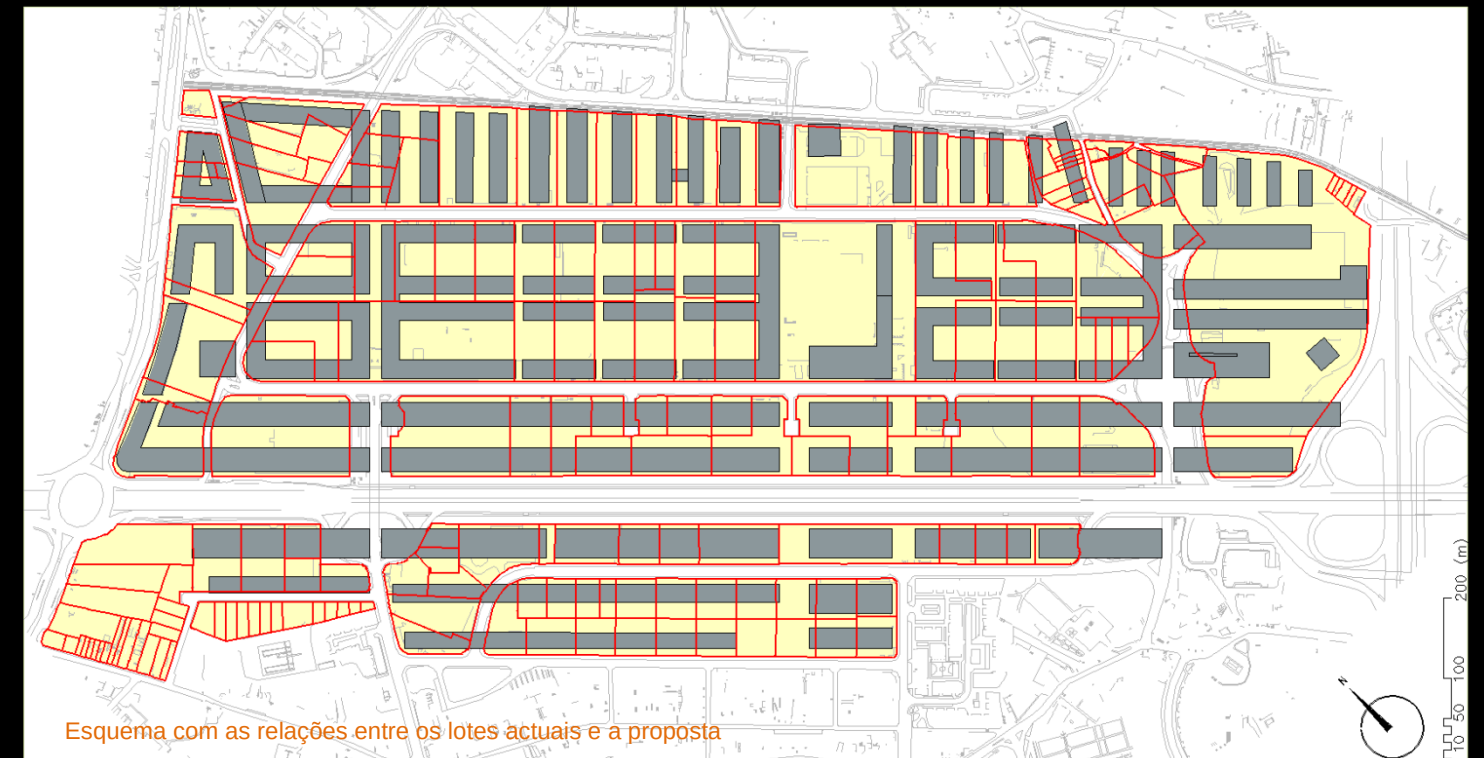
Esquema com enquadramento da Proposta



Esquema com as altimetrias



Perfil da via que rasga a praça, com o metro



Esquema com as relações entre os lotes actuais e a proposta

ANEXO L

LISTAGEM DAS VÁRIAS EMPRESAS

Informação Geral

Lote Nº	Área Bruta Construção	Área Prédio (Terreno)	Índice de Construção	Estados de Conservação	Nº Polícia Geral	Nome das Ruas
1	2731,6	2586,9	1,06	Razoável	14/ 26 /38	Rua do Eng. Ezequiel da Campos
2	1990,1	2417,8	0,82	Razoável	58/ 94	Rua do Eng. Ezequiel da Campos
3	2497,6	2383,5	1,05	Razoável	120/ 152	Rua do Eng. Ezequiel da Campos
4	2446,5	2346,1	1,04	Bom	164/ 182/ 186/ 200	Rua do Eng. Ezequiel da Campos
5	2107,6	2357,3	0,89	Razoável	204/242	Rua do Eng. Ezequiel da Campos
6	2095,0	2337,9	0,90	CMP: Mau	254/ 288	Rua do Eng. Ezequiel da Campos
7	2162,1	2342,6	0,92	Razoável	318/ 340	Rua do Eng. Ezequiel da Campos
8	2352,7	2290,9	1,03	Razoável	376/400	Rua do Eng. Ezequiel da Campos
9	2922,4	2825,2	1,03	CMP: Mau	416	Rua do Eng. Ezequiel da Campos
10	4240,9	3343,1	1,27	Bom	841/ 843	Rua Delfim Ferreira
11	2166,2	1799,7	1,20	Razoável	719/ 739	Rua Delfim Ferreira
12	1493,1	1807,0	0,83	Razoável	679/699	Rua Delfim Ferreira
13	1011,5	1506,3	0,67	Razoável	649	Rua Delfim Ferreira
14	1093,8	992,5	1,10	Bom	629	Rua Delfim Ferreira
15	2044,2	2511,5	0,81	Razoável	575/ 615	Rua Delfim Ferreira
16	2356,4	2501,7	0,94	Razoável	521/ 525/ 555	Rua Delfim Ferreira
17	2555,3	2518,0	1,01	Razoável	483/ 509	Rua Delfim Ferreira
18	2616,5	2489,3	1,05	Razoável	421/459	Rua Delfim Ferreira
19	2632,1	2514,8	1,05	Razoável	371/ 413	Rua Delfim Ferreira
20	2237,8	2523,9	0,89	Razoável	323/ 351	Rua Delfim Ferreira
21	2407,1	2373,2	1,01	Razoável	307	Rua Delfim Ferreira
				Razoável	57	Rua do Doutor Aires de Gouveia Osório
22	3176,2	2720,6	1,17	Bom	84	Rua Delfim Ferreira
23	1785,0	1760,8	1,01	Bom	118/ 148	Rua Delfim Ferreira
24	1983,9	1979,3	1,00	Bom	188	Rua Delfim Ferreira
25	1985,7	2235,4	0,89	Bom	192/224	Rua Delfim Ferreira
26	10397,8	9908,3	1,05	Bom	230/ 414	Rua Delfim Ferreira
27	10153,2	4956,4	2,05	Bom	424/462/500	Rua Delfim Ferreira
28	2257,9	2483,4	0,91	Razoável	530	Rua Delfim Ferreira

Lote Nº	Área Bruta Construção	Área Prédio (Terreno)	Índice de Construção	Estados de Conservação	Nº Polícia Geral	Nome das Ruas
29	2257,9	2483,4	0,91	Razoável	564/ 604	Rua Delfim Ferreira
30	5372,8	3940,1	1,36	Razoável	614/ 664	Rua Delfim Ferreira
31	804,2	994,5	0,81	CMP: Razoável	698/ 700	Rua Delfim Ferreira
32	2911,2	5973,2	0,49	Bom	760	Rua Delfim Ferreira
33	2231,0	1262,5	1,77	Bom	776	Rua Delfim Ferreira
34	889,3	1407,9	0,63	Razoável	776	Rua Delfim Ferreira
35	3573,4	2096,8	1,70	Bom	776/780	Rua Delfim Ferreira
36	848,5	2278,0	0,37	Razoável	1462/80	Rua do Conde da Covilhã
37	3504,7	4353,5	0,81	Razoável	800/840	Rua Delfim Ferreira
				Razoável	1400	Rua do Conde da Covilhã
38	2491,8	2811,6	0,89	Bom	480/ 488	Rua do Eng. Ezequiel da Campos
39	362,3	181,2	2,00	Bom	1435	Rua do Conde da Covilhã
40	204,6	216,3	0,95	Bom	17	Rua de António da Silva Marinho
41	276,3	285,3	0,97	Bom	29	Rua de António da Silva Marinho
42	317,3	327,7	0,97	Bom	41	Rua de António da Silva Marinho
43	403,6	403,6	1,00	Bom	53	Rua de António da Silva Marinho
44	946,3	1216,9	0,78	Bom	77/ 111	Rua de António da Silva Marinho
45	476,8	525,5	0,91	Bom	117	Rua de António da Silva Marinho
46	515,4	551,6	0,93	Bom	131	Rua de António da Silva Marinho
47	566,7	592,2	0,96	Bom	143	Rua de António da Silva Marinho
48	607,6	621,2	0,98	Bom	157	Rua de António da Silva Marinho
49	671,7	677,0	0,99	Bom		Rua de António da Silva Marinho
50	641,7	641,7	1,00	Bom	171/183	Rua de António da Silva Marinho
51	1044,9	974,9	1,07	Bom	197/ 249	Rua de António da Silva Marinho
52	1874,0	2034,7	0,92	Mau	6/ 48	Rua de António da Silva Marinho
53	2860,8	1848,3	1,55	CMP: Mau	84/ 104	Rua de António da Silva Marinho
54	1201,5	1922,6	0,62	Bom	66	Rua de António da Silva Marinho
55	3749,1	4601,1	0,81	Bom	108/ 152	Rua de António da Silva Marinho
56	3094,0	5053,0	0,61	Bom	168/ 204	Rua de António da Silva Marinho
57	1529,2	1454,2	1,05	Bom	228/ 236	Rua de António da Silva Marinho
58	652,1	652,1	1,00	Bom	250	Rua de António da Silva Marinho
59	646,5	646,5	1,00	Bom	266	Rua de António da Silva Marinho
60	585,8	585,8	1,00	Bom	282	Rua de António da Silva Marinho

Estratégias de Regeneração Urbana em áreas industriais

Lote Nº	Área Bruta Construção	Área Prédio (Terreno)	Índice de Construção	Estados de Conservação	Nº Polícia Geral	Nome das Ruas
61				Bom	14043/ 14069	Estrada da Circunvalação
62	2990,6	3617,0	0,83	Bom	14023	Estrada da Circunvalação
63	4624,7	3566,8	1,30	Bom	14001/ 14007	Estrada da Circunvalação
64	5681,1	6432,6	0,88	Razoável	13941/ 13975	Estrada da Circunvalação
65	7388,8	9212,8	0,80	Bom	12843/ 12861	Estrada da Circunvalação
66	6322,3	1941,4	3,26	Bom	????	Estrada da Circunvalação
67	5126,5	9826,1	0,52	Bom	12679	Estrada da Circunvalação
68	0,0	2220,8	0,00	Sem construções	12598	Estrada da Circunvalação
69	8955,7	11644,7	0,77	Bom	305	Av. de Fontes Pereira de Melo
				Bom	12541/ 12581	Estrada da Circunvalação
70	5522,4	2008,3	2,75	Bom	12495/ 12477	Estrada da Circunvalação
				Bom	1997/ 2009	Rua Direita de Pereiró
71	437,8	287,3	1,52	Bom	2021/ 2027	Rua Direita de Pereiró
72	1463,6	2065,1	0,71	Bom	12437	Estrada da Circunvalação
73	3610,3	5161,7	0,70	Bom	485/ 519	Av. de Fontes Pereira de Melo
74	3722,5	2300,6	1,62	Razoável	449/ 481	Av. de Fontes Pereira de Melo
75	1494,7	747,4	2,00	Razoável	441/ 447	Av. de Fontes Pereira de Melo
76	6384,5	6799,2	0,94	Em construção ou recuperação	315/ 423	Av. de Fontes Pereira de Melo
				Em construção ou recuperação	1942/ 2010	Rua Direita de Pereiró
77	1383,2	2620,3	0,53	Bom	2042/ 2058	Rua Direita de Pereiró
78	735,9	2375,6	0,31	Bom	2068	Rua Direita de Pereiró
79	15286,5	17035,2	0,90	Com intenção ou pedido de construção	1637	Rua do Conde da Covilhã
80	7677,0	14232,9	0,54	Bom	727	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
81	9093,6	5112,9	1,78	Bom	671 /711	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
82	4797,0	4082,7	1,17	CMP: Razoável	663	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
83	1714,1	1996,8	0,86	Bom	585	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
84	3705,2	3438,8	1,08	Bom	567	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
85	7552,5	5036,5	1,50	Razoável	567	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
86	1579,7	1877,7	0,84	Mau	507/539	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
87	2245,3	2738,7	0,82	Mau	461/ 495	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
88	2241,6	2513,7	0,89	Mau	419/ 455	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
89	11352,0	7093,4	1,60	CMP: Razoável	363	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
90	2607,5	3610,0	0,72	Mau	359	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
91	6440,3	7958,9	0,81	Mau	269/ 333	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
92	1682,3	1707,5	0,99	Bom	245	Rua de Manuel Pinto de Azevedo

Lote Nº	Área Bruta Construção	Área Prédio (Terreno)	Índice de Construção	Estados de Conservação	Nº Polícia Geral	Nome das Ruas
93	2066,3	1867,1	1,11	Razoável	173	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
94	6018,0	3991,8	1,51	Razoável	171	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
95	4060,2	9619,3	0,42	Com intenção ou pedido de construção	155/ 167	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
96	8230,6	5964,9	1,38	Razoável	15/21/ 65	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
97	3868,5	7959,2	0,49	Bom	7	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
98	1045,4	1396,4	0,75	Razoável	51	Rua do Eng. Ferreira Dias
99	2013,3	1383,5	1,46	Razoável	2	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
				Razoável	21	Rua do Eng. Ferreira Dias
100	2665,5	1576,8	1,69	Bom	4	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
101	1333,5	1987,7	0,67	Bom	12/ 14	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
102	4062,7	5052,2	0,80	Razoável	16/ 44	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
103	5848,4	5023,6	1,16	Mau	64/ 74/ 80/ 96	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
104	4992,2	5053,8	0,99	Razoável	114/ 134	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
105	7969,9	11099,0	0,72	Razoável	164	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
105				Razoável	469	Rua do Eng. Ferreira Dias
106	28274,1	40087,5	0,71	Com intenção ou pedido de construção	272	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
107	4279,4	5046,0	0,85	Mau	414/ 450	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
108	5165,2	5299,0	0,97	Razoável	462/ 500	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
109	6622,6	5657,1	1,17	Mau	510/ 540	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
110	4015,6	4996,5	0,80	Mau	574/604	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
111	6554,3	5030,9	1,30	Razoável	616/ 626	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
112	4375,1	5023,9	0,87	Mau	662/ 706	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
113	9326,2	21959,9	0,42	Em construção ou recuperação	878/ 886	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
114	4331,0	4249,1	1,02	Razoável	968/ 984/ 1000/ 1016	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
				Mau	182/ 206	Av. de Fontes Pereira de Melo
115	6371,6	6333,4	1,01	Razoável	242/ 246	Av. de Fontes Pereira de Melo
				Razoável	942	Rua de Manuel Pinto de Azevedo
116	5470,0	4891,9	1,12	Bom	280/ 318	Av. de Fontes Pereira de Melo
117	2531,6	2606,0	0,97	Bom	342/350	Av. de Fontes Pereira de Melo
118	5185,3	5003,7	1,04	Razoável	1173/ 1177	Rua do Eng. Ferreira Dias
119	1788,2	5018,3	0,36	Bom	1101/ 1143	Rua do Eng. Ferreira Dias

Lote Nº	Área Bruta Construção	Área Prédio (Terreno)	Índice de Construção	Estados de Conservação	Nº Polícia Geral	Nome das Ruas
120	4828,5	4987,8	0,97	Razoável	1063/1095	Rua do Eng. Ferreira Dias
121	4685,0	4986,3	0,94	Razoável	1003/ 1027	Rua do Eng. Ferreira Dias
122	4613,8	4994,7	0,92	Mau	953/ 993	Rua do Eng. Ferreira Dias
123	1285,6	5027,5	0,26	Razoável	905/925	Rua do Eng. Ferreira Dias
124	2317,8	4968,4	0,47	Mau	889	Rua do Eng. Ferreira Dias
125	2238,8	2138,0	1,05	Razoável	831/843	Rua do Eng. Ferreira Dias
126	2238,4	2135,9	1,05	Razoável	817	Rua do Eng. Ferreira Dias
127	3987,1	4749,5	0,84	Bom	747/ 793	Rua do Eng. Ferreira Dias
128	2728,8	4987,7	0,55	Mau	725/741	Rua do Eng. Ferreira Dias
129	4757,1	3921,6	1,21	Razoável	401/ 445	Rua do Eng. Ferreira Dias
130	2730,6	2966,3	0,92	Razoável	381/ 387	Rua do Eng. Ferreira Dias
131	7237,3	6798,8	1,06	Razoável	293/ 379	Rua do Eng. Ferreira Dias
132	7768,3	8015,1	0,97	Bom	115/161/ 181/ 251/ 253/ 279	Rua do Eng. Ferreira Dias
133	5554,6	4471,6	1,24	Bom	356/ 370/ 380	Rua do Eng. Ferreira Dias
134	4028,1	4300,4	0,94	Bom	398/ 420	Rua do Eng. Ferreira Dias
135	3687,5	3674,9	1,00	Bom	444/ 452/ 480	Rua do Eng. Ferreira Dias
136	4314,2	14657,2	0,29	Com intenção ou pedido de construção	514/ 544	Rua do Eng. Ferreira Dias
137	0,0	3160,1	0,00	Em construção ou recuperação	-----	Rua do Eng. Ferreira Dias
138	5448,5	5218,4	1,04	Em construção ou recuperação	718/ 740	Rua do Eng. Ferreira Dias
139	4832,0	5529,8	0,87	Em construção ou recuperação	750/ 794	Rua do Eng. Ferreira Dias
140	5019,6	5662,8	0,89	Razoável	800/ 806/ 828/ 840	Rua do Eng. Ferreira Dias
141	6765,3	5815,6	1,16	Razoável	860/ 896	Rua do Eng. Ferreira Dias
142	10640,3	5907,9	1,80	Bom	908/ 922/ 924/ 938	Rua do Eng. Ferreira Dias
143	4247,6	6061,0	0,70	Razoável	?/ 954/ ?	Rua do Eng. Ferreira Dias
144	10167,1	12032,5	0,84	Razoável	1010	Rua do Eng. Ferreira Dias
145	0,0	4744,6	0,00	Sem construções	-----	Rua do Eng. Ferreira Dias
146	1401,8	1750,0	0,80	Razoável	410/ 424	Av. de Fontes Pereira de Melo
147	1489,3	1737,0	0,86	Razoável	434/ 454	Av. de Fontes Pereira de Melo
148	2246,1	1737,0	1,29	Razoável	470/ 482/ 496	Av. de Fontes Pereira de Melo
149	2217,9	3371,7	0,66	Razoável	516/ 532	Av. de Fontes Pereira de Melo
150	20919,0	69317,5	0,30	Bom	----	Rua do Eng. Luís Delgado dos Santos
151	4060,2	5854,5	0,69	Bom	76	Rua do Eng. Luís Delgado dos Santos

Informação relativa ao 2010					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
1	14	R. Eng. E. Campos	Auto Silva Acessórios SA	45310	Acessórios e Peças p/ Automóveis e Camiões
	14	R. Eng. E. Campos	Rectisilva-Rectificadora de Motores Lda	45200	Motores - Reparações
	38	R. Eng. E. Campos	Alcatifas das Antas-Oliveiras Freire & C Lda	43330	Armazenistas - Importadores Alcatifas
	26	R. Eng. E. Campos	Vocação & Talento Unipessoal Lda	93130	Ginásios
2	58/94	R. Eng. E. Campos	Manuel Rodrigues Oliveira Sá & Filhos Lda (Cordoaria Oliveira Sá)	13941	Cabos
3	120	R. Eng. E. Campos	Africorte-Importação, Comércio de Ferramentas e Máquinas Lda	46140	Máquinas-Ferramentas
	120	R. Eng. E. Campos	Alternância-Ensino e Formação Profissional CRL	85591	Cooperativas
	152	R. Eng. E. Campos			
4	164/182	R. Eng. E. Campos	Sociedade Importadora Romafe Lda	46690	Rolamentos e Chumaceiras
	186/200	R. Eng. E. Campos	S L Soares & C Lda	47593	Decoração - Artigos
5	220	R. Eng. E. Campos	Pace-Car Automóveis Lda (Pace Car-Paintbox Lda)	45110	Automóveis - Stands
6	254/288	R. Eng. E. Campos	JOP/VAP (Grupafis-Sociedade de Administração e Organização Empresarial SA)	70220	Automóveis - Stands; (Audiovisuais - Produção)
7	318	R. Eng. E. Campos	Viamilleno-Comércio de Automóveis Lda	45110	Automóveis - Stands
	328	R. Eng. E. Campos	Reagente 5-Química e Electrónica Lda	46690	Laboratórios - Artigos e Equipamentos; Hospitais - Artigos e Equipamentos
	340	R. Eng. E. Campos	TDE-Travões, Discos e Embraiaçens Lda	45320	Acessórios e Peças p/ Automóveis e Camiões
	330-D	R. Eng. E. Campos	Micro-Máquinas-Sociedade de Computadores e Equipamentos Industriais Lda	26200	Computadores
8	400	R. Eng. E. Campos	Zona Norte-Importação de Moda Lda	46421	Roupas - Armazenistas e Fabricantes
	376/400	R. Eng. E. Campos	Auto-Lux (Diamantino Ferreira Navais de Carvalho Lda)	45310	Automóveis - Reparações Eléctricas; Acessórios e Peças p/ Automóveis e Camiões
9	416	R. Eng. E. Campos	Pingo Doce	46382	
10	841/843	R. Delfim Ferreira	Securitas-Serviços e Tecnologia de Segurança SA	80100	Vigilância - Empresas; Alarmes - Aparelhos e Sistemas

Informação relativa ao 2010					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
11	719	R. Delfim Ferreira	Yudigar Portugal-Fabricação e Comercialização de Mobiliário Metálico Lda	46650	Supermercados - Equipamentos; Manequins
	739	R. Delfim Ferreira	Grupo Tecnidata (NCIT-Serviços e Tecnologias de Informação SA+ Tecnisuporte-Sistemas Informáticos SA)	62020	Informática - Serviços
12	699	R. Delfim Ferreira	Rexel-Distribuição de Material Eléctrico SA	46430	Materiais Eléctricos
13	649	R. Delfim Ferreira	Depilclub-Portugal Lda	96022	Clubes (depilação laser)
	649	R. Delfim Ferreira	Dinamic Beauty-Projectos Desporto e Estética Lda	46900	Desporto - Artigos e Equipamentos
	649	R. Delfim Ferreira	Fitness Ocasão Lda	46900	Desporto - Artigos e Equipamentos
	649	R. Delfim Ferreira	Sweet Line You Lda	46690	Estética - Artigos e Equipamentos; Desporto - Artigos e Equipamentos
	649	R. Delfim Ferreira	Uniquespa-Produtos e Serviços de Estética e Beleza Lda	46450	Institutos de Beleza
	649	R. Delfim Ferreira	Mediwell Lda	86906	Estética - Centros
14	629	R. Delfim Ferreira	Socorte-Indústria de Fitas e Viés Lda	13961	Passamanarias; Têxteis - Lar
15	575/615	R. Delfim Ferreira	Secretaria Geral Comum dos Tribunais do Porto	84230	Tribunais
16	525	R. Delfim Ferreira	Paljor-Equipamentos Serviços Lda	82990	Soldadura - Artigos e Equipamentos
17	483	R. Delfim Ferreira	B - Indústrias Invicta SA	20160	Plásticos - Matérias-Primas
	509	R. Delfim Ferreira	A - Bock-Comércio de Tubos e Acessórios Lda	46900	Tubos Flexíveis
18	421/459	R. Delfim Ferreira			
19	371	R. Delfim Ferreira	D - Laranjinha (Hall & C Lda)	14190	Confecções p/ Crianças e Bebés
	383	R. Delfim Ferreira	C - Tvtel Grande Porto Comunicações SA	61900	Televisão - Estações
	413	R. Delfim Ferreira	A - CTT-Correios de Portugal SA (Distribuição)	53100	Telecomunicações
		R. Delfim Ferreira	B - Vodafone . Cash and Carry	61200	
20	323	R. Delfim Ferreira	C - Fredevet-Químico Veterinária Lda (Sparmedis - distribuição farmacêutica)	46460	Produtos Farmacêuticos - Armazenistas e Importadores
	351	R. Delfim Ferreira	A - Socequi-Sociedade de Equipamentos Industriais Lda	46690	Ar Condicionado; Desumidificação; Permutadores de Calor; Termoacumuladores; Caldeiras - Agentes e Fabricantes
	337	R. Delfim Ferreira	B - Fimag-Importação e Comércio de Acessórios Lda	45310	Acessórios e Peças p/ Automóveis e Camiões
21	57	R. D. Aires G. Osório	Vodafone (secção de engenharia)	61200	

Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
22	84	R. Delfim Ferreira	Grupafis-Sociedade de Administração e Organização Empresarial SA	70220	Sociedades Gestoras de Participações Sociais
	84	R. Delfim Ferreira	Jop	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
	84	R. Delfim Ferreira	Sporjop	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
23		R. Delfim Ferreira	Citroën - CAM	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
24	188	R. Delfim Ferreira	C.A.M. - Camiões, Automóveis e Motores, S.A (FORD e Citroën)	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
25	192/224	R. Delfim Ferreira			
26	230	R. Delfim Ferreira	Peugeot (Gamobar-Sociedade de Representações SA)	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
27	424	R. Delfim Ferreira	Cibercar-Automóveis,Reparação e Comércio SA	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes; Automóveis - Reparções Mecânicas
	424	R. Delfim Ferreira	Euroselo Portugal-Equipamentos de Segurança SA	46900	Prevenção e Segurança
	426	R. Delfim Ferreira	Factor Humano-Serviços de Limpeza e Sanidade Lda	81210	Desinfecção e Desinfestação - Empresas
	424/462	R. Delfim Ferreira	Diliva-Sociedade de Investimentos Imobiliários SA	68100	Propriedades - Compra e Venda
	424/462	R. Delfim Ferreira	Jaguar-Automóveis Lda	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
	462/500	R. Delfim Ferreira			
	500	R. Delfim Ferreira	Alternância-Ensino e Formação Profissional CRL	80220	Cooperativas
	500	R. Delfim Ferreira	Tecnoprojecto Internacional-Projectos e Realizações Industriais SA	42990	Instalações Eléctricas
	500	R. Delfim Ferreira	Twt-Planificação e Organização do Transporte SA	52291	Transportes de Carga
28	530	R. Delfim Ferreira	Europeças SA	45320	Acessórios e Peças p/ Automóveis e Camiões
29	564	R. Delfim Ferreira	Via Invicta - Capital Samba (Socidisco-Sociedade de Empreendimentos Hoteleiros Lda)	56305	Discotecas (Dança)
30	614	R. Delfim Ferreira	Litografia Império Lda	18120	Artes Gráficas
	638/664	R. Delfim Ferreira	Majora (Mário J. Oliveira & Irmão Lda)	32400	Editores
31	698	R. Delfim Ferreira	Onara-Indústria e Comércio de Têxteis Lda	14131	Pronto-A-Vestir; Confecções p/ Senhoras
32	760	R. Delfim Ferreira			

Informação relativa ao 2010					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
33	776	R. Delfim Ferreira	Recer-Indústria de Revestimentos Cerâmicos SA	23312	Pavimentos e revestimentos cerâmicos.
34	776	R. Delfim Ferreira	Transporel-Sociedade de Equipamentos de Elevação e Transporte Lda	46690	Empilhadores e Porta-Paletes
35	780	R. Delfim Ferreira	Cm & Araújo-Engenharia e Projectos Lda	71120	Projectos, Estudos e Serviços (Arquitectura e Engenharia)
	780	R. Delfim Ferreira	RNTV-Região Norte Televisão SA	61900	Televisão - Estações
	780	R. Delfim Ferreira	Vortal-Comércio Electrónico, Consultadoria e Multimédia SA	62090	Internet - Serviços
	776/780	R. Delfim Ferreira	Linanda-Indústria de Confeccões Lda	14131	Confeccões p/ Homens
36	146	R. Conde Covilhã	Escritórios do Instituto do emprego e formação Profissional.	84130	
37	800/840	R. Delfim Ferreira	CINFU - Centro de Formação Profissional da Indústria da Fundição	85591	Formação Profissional - Centros
	1400	R. Conde Covilhã	Cenfim-Centro de Formação Profissional da Indústria Metalúrgica e Metalomecânica-Delegação Norte	85591	Formação Profissional - Centros
38	480/488	R. Eng. E. Campos	Instituto do Emprego e Formação Profissional-Delegação Regional Norte	85591	Formação Profissional - Centros
39	1435	R. Conde Covilhã	Banco Espírito Santo	64190	Bancos
40	17	R. Ant. Silva Marinho	Interescape-Fabricação de Escapes p/ Automóveis Lda	29320	Escapes; Automóveis - Reparações Mecânicas
41	29	R. Ant. Silva Marinho	Clean Breeze-Tecnologias de Tratamento de Ar e Água Lda	81292	Ar Condicionado - Descontaminação e Tratamento; Certificação Energética
42	41	R. Ant. Silva Marinho	Tramy Portugal-Comércio Internacional Unipessoal Lda	46494	Armazéns Cash and Carry
43	53	R. Ant. Silva Marinho	----		
44	77/111	R. Ant. Silva Marinho	Oficina de automóveis	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
45	117	R. Ant. Silva Marinho	Escola Profissional de Tecnologia e Electrónica Estel (Entec-Ensino Técnico-Profissional Lda)	85591	Escolas Técnicas e Profissionais
46	131				
47	143	R. Ant. Silva Marinho	Norte Soccer (Difersa Portugal-Representação e Comércio de Artigos de Campismo Lda)	47640	Campismo - Materiais
48	157	R. Ant. Silva Marinho	O T A-Organização Técnica de Abrasivos Lda	46732	Abrasivos
49					

Informação relativa ao 2010					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
50	171/183	R. Ant. Silva Marinho	Eyssa Tesis-Tecnologia de Sistemas Electrónicos SA	27900	Sinalização - Sistemas (Sinalização de tráfego e Parques de Estacionamento. Sistemas e projecto)
	171/183	R. Ant. Silva Marinho	Pinhol SA	46690	Hidráulica - Equipamentos e Componentes
51	197	R. Ant. Silva Marinho	Homemarket-Comércio e Decoração SA	47593	Materiais Eléctricos
	211/ 249	R. Ant. Silva Marinho	Dieselsys - Diagnóstico de Sistemas de Auto Lda (Bosch Service)	45200	Actividade: Automóveis - Reparações Mecânicas
52	6/48	R. Ant. Silva Marinho	F Marques da Silva SA	46720	Metais Ferrosos e Não Ferrosos ; cobre
53	104	R. Ant. Silva Marinho	Belbrisa-Casa de Estores Lda	22230	Decoração - Artigos
	84/ 92	R. Ant. Silva Marinho	Controsol-Controlo Solar e Decoração Lda	47784	Estores e Persianas; Isolamento Térmico; Toldos e Palas; Decoração - Artigos
54	66	R. Ant. Silva Marinho	Juncor-Acessórios Industriais e Agrícolas Lda	46900	Correias Transportadoras
55	152	R. Ant. Silva Marinho	Desocupado ou armazém		
56	168/204	R. Ant. Silva Marinho	Max Mat (Modelo-Distribuição de Materiais de Construção SA)	46732	Madeiras
57	228/ 236	R. Ant. Silva Marinho	A - Carpintaria	????	
			B - Para arrendar		
58	250	R. Ant. Silva Marinho	Mater-Máquinas e Tecnologia Industrial SA	46620	Máquinas - Ferramentas (Máquinas e equipamentos para as indústrias de moldes e metalomecânicas)
59	266	R. Ant. Silva Marinho	Maxdigital-Impressões Digitais Lda	82300	Digitalização; Artes Gráficas
	266	R. Ant. Silva Marinho	Tecniforma-Oficinas Gráficas, Lda.	18120	Artes Gráficas
60	282	R. Ant. Silva Marinho	Carglass (Autoglass-Vidros p/ Viaturas Lda)	45320	Automóveis - Vidros
61	14043/ 14069	Est. Circunvalação	Carlfe-Road Fit-Centros de Manutenção de Veículos Automóveis SA	45310	
62	14023	Est. Circunvalação	Segrobe-Empresa Técnica de Electrodomésticos SA	46430	Fogões e Fogareiros Domésticos
63	14001/ 14007	Est. Circunvalação	Marpres-Marinho Pires & Gonçalves Lda	31091	Móveis e Mobílias - Lojas e Fabricantes
64	13941/ 13975	Est. Circunvalação	Aki (Bricodis)	47523	Bricolage Artigos de casa e jardim
65	12843/ 12861	Est. Circunvalação	Moviflor	47591	
66		Est. Circunvalação	Estacionamento Moviflor		
67	12679	Est. Circunvalação	Fernando Simão (Opel)	45110	Automóveis - stands
68	12598	Est. Circunvalação	Sem construções		
69	12541/ 12581	Est. Circunvalação	Salvador Caetano-Comércio de Automóveis SA	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes

Informação relativa ao 2010					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
70	12495/ 12477	Est. Circunvalação	Interlusa-Manfred H Muller & C Lda	46720	Importador de Componentes e Matérias-Primas; P/Fabrico de Candeeiros; Metais Não Ferrosos
71	2021/ 2027	R. Direita Pereiró	Pequeno Grão-Exploração de Café Lda	56301	Café - Armazenistas e Retalhistas
	2021/ 2027	R. Direita Pereiró	Remax - Seeking House-Mediação Imobiliária SA	68311	Mediadores Imobiliários
72	12437	Est. Circunvalação	Officep-Office Centre Portugal Equipamento de Escritório Lda (Staples Office Center)	47781	artigos de escritório
73	519	Av. Fontes P. Melo	Serviço Nacional de Bombeiros e Protecção Civil	84250	Administração Pública e Serviços Públicos Bombeiros
	485	Av. Fontes P. Melo	IMTT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres	84114	Institutos Públicos
74	473/ 481	Av. Fontes P. Melo	Silva e Cunha & Ferreira Lda (vogue	56305	
	459	Av. Fontes P. Melo	Para arrendar		
	457	Av. Fontes P. Melo	La Movida Beach	56305	
75	441/ 447	Av. Fontes P. Melo	Noctigest-Serviços de Gestão e Actividades de Lazer Lda	82990	Discotecas (Dança)
76	407	Av. Fontes P. Melo	Paintdrive-Reparação de Automóveis Lda	45200	Automóveis - Reparações Mecânicas
	357	Av. Fontes P. Melo	Somamaq-Importação de Moda SA	46421	Modas
	371	Av. Fontes P. Melo	Afrolatin connection	85520	
	1942/ 1962	R. Direita Pereiró	Gac-Ingredientes e Produtos Alimentares Unipessoal Lda	46382	Produtos Alimentares
	2010	R. Direita Pereiró	Liberty Seguros SA	65120	Seguros - Companhias
77	2042/ 2058	R. Direita Pereiró	Sem construções		
78	2068/ 2078	R. Direita Pereiró	Zuir-Inspeção de Veículos Automóveis SA	71200	Automóveis - Inspeção
79	1637	R. Conde Covilhã	Auto-Sueco	45190	Camiões - Agentes e Representantes ; Automóveis - Concessionários e Representantes
	1637	R. Conde Covilhã	Expressglass II-Prestação de Serviços de Montagem de Peças Auto Lda	45200	Automóveis - Reparações Mecânicas
80	727	R. M. Pinto Azevedo	Recheio-Cash & Carry SA	46390	Armazéns Cash and Carry
81	711	R. M. Pinto Azevedo	Fase-Estudos e Projectos SA	71120	Projectos, Estudos e Serviços (Arquitectura e Engenharia)
	671 /711	R. M. Pinto Azevedo	Auto-Sueco (é o mesmo que GO)	45190	Acessórios e Peças p/ Automóveis e Camiões
	711	R. M. Pinto Azevedo	Asfc-Sgps SA	64202	Consultores
82	663	R. M. Pinto Azevedo	Auto_Sueco, Lda (Maznova-Comércio e Reparação de Automóveis SA + Volvo)	45190	

Informação relativa ao 2010					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
83	585	R. M. Pinto Azevedo	Cimpomotor-Veículos Automóveis SA (Cimpomóvel Dealer-Veículos Automóveis SA)	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
84	567	R. M. Pinto Azevedo	Mota & Teixeira SA	46690	Compressores de Ar; Lixas; Máquinas p/ Madeira; Pneumática - Equipamentos e Componentes
85	567	R. M. Pinto Azevedo	Organizações Quitex-Importadora e Exportadora Lda	46190	Brinquedos e Jogos - Armazenistas e Fabricantes
	567	R. M. Pinto Azevedo	Bar Via Rápida (Ma - Actividades Hoteleiras)	56302	Bares (discoteca)
86	507/539	R. M. Pinto Azevedo	Sociedade de Saboaria do Bolhão Lda	20411	Produtos p/ Limpeza
87	461/ 495	R. M. Pinto Azevedo	Moysés Cardoso & C Lda	46740	Ferro
88	419/ 455	R. M. Pinto Azevedo	Nova Cimnor-Companhia Distribuidora de Produtos p/ Indústria SA	46720	Fundições; Ferro Velho
89	363	R. M. Pinto Azevedo	Ambar (Américo Barbosa) Complexo Industrial Gráfico SA	17230	Escritórios - Artigos e Equipamentos
90	359 - I	R. M. Pinto Azevedo	PCP-Projectos de Comunicações e Publicidade SA	73110	Publicidade - Agências e Serviços
	359 - J	R. M. Pinto Azevedo	Amipan Lda	47240	Pastelarias e Confeitarias
	359 armz GH	R. M. Pinto Azevedo	Garagem Aurora (Manuel António Alves & C Lda)	45200	Automóveis - Reparações Mecânicas
91	269/ 333	R. M. Pinto Azevedo	Socobel-Distribuição de Calçado A C E	46422	Sapatarias
92	245	R. M. Pinto Azevedo	Foz Car-Comércio de Automóveis e Barcos Lda (Porsche)	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
93	173	R. M. Pinto Azevedo	Canon Portugal SA	46660	Fotografia e Cinema - Artigos e Equipamentos
94	171	R. M. Pinto Azevedo	Desocupado para arrendar		
95	167	R. M. Pinto Azevedo	Alexandre Cardoso II-Gestão e Investimentos SA	46421	
	167	R. M. Pinto Azevedo	Comertex-Representações Têxteis SA	47711	Pronto-A-Vestir
96	21	R. M. Pinto Azevedo	Cervejaria A Mostarda	56107	Cervejarias
	31	R. M. Pinto Azevedo	Irma Rodrigues-Representações SA	46421	confeções para senhoras
	41	R. M. Pinto Azevedo	Humberto Silva-Instalações Eléctricas Lda	43210	Instalações Eléctricas
	65	R. M. Pinto Azevedo	Alquimia da Côr-Produções Digitais Lda	18130	Formação Profissional - Centros; Design
	65 - armz	R. M. Pinto Azevedo	Concepthome-Comércio de Mobiliário Lda	47591	Móveis e Mobílias - Lojas
	65	R. M. Pinto Azevedo	Suministros-Importaciones Y Mantenimientos Electrónicos SA	46180	Informática - Serviços
	21	R. M. Pinto Azevedo	Pedaços Divinos Lda	56101	Cervejarias
	15	R. M. Pinto Azevedo	Act (Eusébio & Rodrigues Lda)	82990	Design

Informação relativa ao 2010					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
97	7	R. M. Pinto Azevedo	Colorstar Lda	46750	Produtos Químicos - Fabricantes
	7	R. M. Pinto Azevedo	Coreasa-Conservadores Reunidos SA	46381	Conservas
	7	R. M. Pinto Azevedo	Vorwerk Portugal-Electrodomésticos Lda	47540	Electrodomésticos
	7	R. M. Pinto Azevedo	Cinclus-Planeamento e Gestão Projectos SA	71120	Projectos, Estudos e Serviços (Arquitectura e Engenharia)
	7	R. M. Pinto Azevedo	Huntsman Performance Products Spain Sucursal Em Portugal	46750	Produtos Químicos - Armazenistas e Importadores
98	51	R. Eng. Ferreira Dias	Purovinum-Comércio de Bebidas Lda (Garrafeira do Tio Pepe)	47250	Vinhos do Porto
	27	R. Eng. Ferreira Dias	Osfone Negócios-Comércio de Aparelhos de Telecomunicações Lda	47420	Telecomunicações
99	2	R. M. Pinto Azevedo	N A Indústria Hoteleira, Lda (Boi na Brasa)	56101	
	21	R. Eng. Ferreira Dias	Volt	56305	Discotecas (Dança)
100	4	R. M. Pinto Azevedo	Civiparts-Comércio de Peças e Equipamentos SA	45320	Acessórios e Peças p/ Automóveis e Camiões
101	12/14	R. M. Pinto Azevedo	Soler & Palau, Lda	46690	Ventilação - Equipamentos e Montagem Actividade: Aquecimento Doméstico
102	16/44	R. M. Pinto Azevedo	Desocupado		
103	64	R. M. Pinto Azevedo	Angulusridet-Comércio por Grosso de Material e Aparelhos de Informática, SA	62020	Informática - Equipamentos, Acessórios e Consumíveis
	64	R. M. Pinto Azevedo	Invictapneus-Comércio e Serviços, Lda (Pneuvita)	45320	Jantes
	64	R. M. Pinto Azevedo	Sado Rent - Automóveis de Aluguer s/ Condutor, SA	45320	Automóveis - Aluguer com e sem Condutor
	74	R. M. Pinto Azevedo	Construções de Armazéns da Via Rápida, SA	68200	Propriedades - Compra e Venda
	74	R. M. Pinto Azevedo	MBA Pronto Medical-Artigos Médicos Lda	46900	Hospitais - Artigos e Equipamentos; Medicina - Artigos e Equipamentos; Medicina - Artigos e Equipamentos
	74	R. M. Pinto Azevedo	Prevel-Star Alarmes (Star-Companhia Segurança Privada Lda)	80100	Alarmes - Aparelhos e Sistemas
	80	R. M. Pinto Azevedo	Presselivre-Imprensa Livre SA (Correio da manha; Record)	58130	Jornais
	80/96	R. M. Pinto Azevedo	Universal Afir-Aços Especiais e Ferramentas, SA	46720	Aço ; Cobre
104	114/134	R. M. Pinto Azevedo	Navitina-Actividades Hoteleiras SA (Sala 114)	56305	Discotecas (Dança)
105	164	R. M. Pinto Azevedo	Pinto & Cruz Lda (Motequi-Motores e Equipamentos, SA)	43290	Máquinas p/ Cortar Relva; Bombas; Motosserras;Elevadores e Ascensores - Fabricantes; Motores Diesel

Informação relativa ao 2010					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
106	272	R. M. Pinto Azevedo	Acembex-Comércio e Serviços, Lda (RAR - Transportes)	46214	Exportadores e Importadores
	272	R. M. Pinto Azevedo	Centrar-Centro Serviços de Gestão, SA	82990	
	272	R. M. Pinto Azevedo	RAR-Refinarias de Açúcar Reunidas, SA	10810	Açúcar;
	272	R. M. Pinto Azevedo	RAR-Serviços de Assistência Clínica Lda	86906	Clínicas Médicas
107	414/450	R. M. Pinto Azevedo	SCC-Sociedade Central de Cervejas e Bebidas, SA	11050	Cerveja - Fabricantes e Distribuidores
	414	R. M. Pinto Azevedo	Comercialcer-Comércio de Bebidas Lda	47250	Cerveja - Fabricantes e Distribuidores
	414	R. M. Pinto Azevedo	Transteme-Transportes de Mercadorias Lda	49410	Transportes de Carga
108	462/ 500	R. M. Pinto Azevedo	Baviera-Comércio de Automóveis, SA	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes; Automóveis - Stands
109	510/ 540	R. M. Pinto Azevedo	Devoluto		
110	574	R. M. Pinto Azevedo	mitsubishi - CAM-Camiões, Automóveis e Motores SA	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
111	626	R. M. Pinto Azevedo	Basf Construction Chemicals Portugal SA	20592	Produtos Químicos - Fabricantes; Materiais de Construção
	626	R. M. Pinto Azevedo	BTC Speciality Chemical Distribution Unipessoal Lda	46750	Produtos Químicos - Fabricantes
	626	R. M. Pinto Azevedo	Dystar-Anilinas Têxteis Unipessoal Lda	46750	Produtos Químicos - Armazenistas e Importadores
	626	R. M. Pinto Azevedo	Flint Group Ibéria SA-Sucursal em Portugal	20301	Artes Gráficas - Artigos e Equipamentos
	616/ 626	R. M. Pinto Azevedo	J. e J. Logística, Lda.	52102	Logística - Empresas
112	662	R. M. Pinto Azevedo	Autoglass-vidros para viaturas, Lda. (Carglass)	45320	Automóveis - Vidros
	684	R. M. Pinto Azevedo	Plásticos e Perfis Decorativos Dursil Lda	22230	Perfis
	684	R. M. Pinto Azevedo	World Editing-Edição de Publicações Lda	58190	Revistas
	706	R. M. Pinto Azevedo	Instromet Portugal-Controlo Regulação de Gás Lda	46900	Gás - Agentes e Distribuidores
113	878/886	R. M. Pinto Azevedo	Em construção		
114	968/ 984	R. M. Pinto Azevedo	Tintas Robbialac SA	20301	Tintas e Esmaltes - Armazenistas e Distribuidores
	192	Av. Fontes P. Melo	Precision-Centro de Manutenção Automóvel SA	45200	Automóveis - Reparações Mecânicas
	182/206	Av. Fontes P. Melo	Best outlet (Most Surprising-Comércio de Vestuário e Acessórios Lda)	47711	Pronto-A-Vestir
	1000/1016	R. M. Pinto Azevedo	Recauchutagem Nortenha SA	45310	Pneus e Câmaras de Ar - Agentes, Fabricantes e Importadores

Informação relativa ao 2010					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
115	242/ 246	Av. Fontes P. Melo	J. Pinto Leitão, Lda.	46731	Madeiras
116	280/318	Av. Fontes P. Melo	Auferma-Comércio Internacional SA	46430	Plataformas Elevatórias; Propriedades - Compra e Venda
117	342/350	Av. Fontes P. Melo	Fujifilm Portugal Lda	46494	Fotografia e Cinema - Artigos e Equipamentos
118	1177	R. Eng. Ferreira Dias	ASSADOR TÍPICO DA ZONA INDUSTRIAL-ACTIVIDADES HOTELEIRAS, LDA	56107	Restaurantes
	1177	R. Eng. Ferreira Dias	Dewpoint-Refrigeração e Equipamentos Hoteleiros Lda	47784	Frio - Instalações
	1177	R. Eng. Ferreira Dias	Ilha da Ilusão-Actividades das Artes do Espectáculo Lda	90010	Espectáculos - Organização e Promoção
	1177	R. Eng. Ferreira Dias	Semma-Investimentos Imobiliários SA	46410	Propriedades - Compra e Venda
	1177	R. Eng. Ferreira Dias	Sublime Café	56302	
119	1101/ 1143	R. Eng. Ferreira Dias	Sociedade Atlas Copco de Portugal Lda	46690	Geradores Eléctricos; Compressores de Ar; Grupos Electrogéneos
120	1095	R. Eng. Ferreira Dias	Associação p/o Museu da Ciência e Indústria	94995	Associações
	1075	R. Eng. Ferreira Dias	Desocupado		
	1063	R. Eng. Ferreira Dias	Oporto Indoor Games	77210	
121	1003	R. Eng. Ferreira Dias	Cottone-Gestão e Administração Lda	46410	Administração de Propriedades e de Condomínios
	1003	R. Eng. Ferreira Dias	Uscita-Desenvolvimento de Moda Lda	14132	Moda
	1017	R. Eng. Ferreira Dias	Sociedade de Importação e Exportação-Serafim Martins Lda (Armazém Tecidos de Decoração)	46160	Decoração – Artigos
122	953/993	R. Eng. Ferreira Dias	Lusilectra-Veículos e Equipamentos SA (Grupo Salvador Caetano)	45110	Empilhadores e Porta-Paletes
123	905/925	R. Eng. Ferreira Dias	J. e J. Logística, Lda.	52102	Logística - Empresas
124	889	R. Eng. Ferreira Dias	Guérin Rent-A-Car 2 Lda	77110	Automóveis - Aluguer com e sem Condutor
125	831/843	R. Eng. Ferreira Dias	Sociedade de Rolamentos SDR SA	46690	Rolamentos e Chumaceiras; Comercializamos rolamentos, máquinas, ferramentas e transmissão
126	817	R. Eng. Ferreira Dias	Desocupada (antiga Jaguar)		

Informação relativa ao 2010					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
127	747	R. Eng. Ferreira Dias	Stand Clemente (Clemente da Costa SA,AA - Renault)	45310	Automóveis - Concessionários e Representantes; Concessionário Renault
	793	R. Eng. Ferreira Dias	Fsparts-Comércio de Peças e Acessórios p/ Automóveis Lda (Ou Auto Partner-Peças e Serviços Lda)	45110	Acessórios e Peças p/ Automóveis e Camiões
128	737	R. Eng. Ferreira Dias	Alliance Unichem Farmacêutica SA (ou Alliance healthcare portugal)	46460	Produtos Farmacêuticos - Armazenistas e Importadores
129	401	R. Eng. Ferreira Dias	Doces Sabores II- Atividades Hoteleiras Lda	10712	Doces - Fabricantes
	415	R. Eng. Ferreira Dias	Lanço-Comércio de Matérias-Primas Lda	46370	Café - Importadores e Exportadores
	433	R. Eng. Ferreira Dias	Marta J Peixoto Unipessoal Lda	????	
	433	R. Eng. Ferreira Dias	CTT	53100	
130	381/ 387	R. Eng. Ferreira Dias	Prosegur-Companhia de Segurança Lda	80100	Vigilância - Empresas; Prevenção e Segurança; Transporte de Valores
131	293/ 379	R. Eng. Ferreira Dias	Relopa-Electrodomésticos, Térmica e Ventilação SA	27510	Electrodomésticos
132	161	R. Eng. Ferreira Dias	Hidurbe-Gestão de Resíduos SA	38212	Resíduos - Tratamento; Resíduos - Recolha
	161	R. Eng. Ferreira Dias	Somague-Engenharia SA	42990	Construção Civil - Empresas
	181	R. Eng. Ferreira Dias	Interbanco SA (Santander Consumer)	64190	Bancos
	251	R. Eng. Ferreira Dias	Philips Portuguesa SA	46430	Electrodomésticos
	253	R. Eng. Ferreira Dias	Pinhol-Equipamentos Industriais Lda	68100	Hidráulica - Equipamentos e Componentes
	279	R. Eng. Ferreira Dias	César Castro Lda (Hotelware)	47592	Hotelaria - Artigos e Equipamentos
133	370	R. Eng. Ferreira Dias	Ginocar-Indústria Gráfica Lda	18120	Jornais
	356/ 380	R. Eng. Ferreira Dias	Clube Portugal Telecom	94991	Clubes
	356/ 380	R. Eng. Ferreira Dias	Ep - Estradas de Portugal	84130	
134	398/ 420	R. Eng. Ferreira Dias	Sotocal-Sociedade Torrefactora de Cafés Angola Lda	10830	Café - Armazenistas e Retalhistas
135	452	R. Eng. Ferreira Dias	Dif Broker-Sociedade Corretora SA	64992	Corretores da Bolsa
	452/ 480	Rua do Eng. Ferreira Dias	SMC-Espanha Sucursal SA	46690	Pneumática - Equipamentos e Componentes
	444	R. Eng. Ferreira Dias	Rio Sul-Comércio e Indústria de Confecções Lda	46421	Bordados e Ajours
136	544	R. Eng. Ferreira Dias			
137	-----	R. Eng. Ferreira Dias	Em construção		
138	718/ 740	R. Eng. Ferreira Dias	Em construção		

Informação relativa ao 2010					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
139	750/ 794	R. Eng. Ferreira Dias	Alliance Unichem Farmacêutica SA (ou Alliance healthcare portugal)	46460	Produtos Farmacêuticos - Armazenistas e Importadores
	800/ 840	R. Eng. Ferreira Dias	Rolporto-Comércio e Indústria de Automóveis SA	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
140	806/ 828	R. Eng. Ferreira Dias	Multirent-Aluguer e Comércio de Automóveis SA	77110	automóveis - aluguer com e sem condutor
	884	R. Eng. Ferreira Dias	CGSO-Consultoria de Gestão e Sistemas de Organização Lda	70220	Consultores
141	884	R. Eng. Ferreira Dias	FPObras-Francisco Pinto Projectos e Construções Lda	71120	Ar Condicionado
	884	R. Eng. Ferreira Dias	Gedafe-Gabinete de Gestão Administrativa Lda	69200	Contabilidade - Escritórios e Serviços
	884	R. Eng. Ferreira Dias	Legrand Eléctrica SA	27122	Materiais Eléctricos
	884	R. Eng. Ferreira Dias	Pandolina-Comércio de Vestuário Lda	46421	Confecções p/ Senhoras
	896	R. Eng. Ferreira Dias	Optimus Telecomunicações SA	64200	Telecomunicações
		R. Eng. Ferreira Dias	Fase (escritórios)	71120	
	884	R. Eng. Ferreira Dias	Sanjortrans-Despachos Importação - Exportação - Transitários	52292	Agentes aduaneiros e similares de apoio ao transporte
142 (cont)	922	R. Eng. Ferreira Dias	Banco Santander Totta SA	64201	Bancos
	924	R. Eng. Ferreira Dias	SGALD Automotive	77110	Automóveis - Gestão de Frotas; Aquisição-Financiamento-Manutenção
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Alliance Healthcare SA	46460	
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Bayer Portugal SA	46460	Laboratórios Farmacêuticos
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Burótica-Sociedade de Estudos e Equipamentos Automáticos de Escritório SA	47410	Informática - Equipamentos, Acessórios e Consumíveis
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Cadbury Portugal-Produtos de Confeitaria Lda	46362	Produtos Alimentares
	924	R. Eng. Ferreira Dias	CTS Contabilidade Unipessoal Lda	69200	Contabilidade - Escritórios e Serviços
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Human Et Work-Soluções em Recursos Humanos Lda	62090	Pessoal - Recrutamento e Selecção
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Lilly Portugal-Produtos Farmacêuticos Lda - Delegação Norte	46460	Laboratórios Farmacêuticos
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Magcare Unipessoal Lda	46460	Higiene - Artigos e Equipamentos
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Milupa Comercial-Comercialização de Produtos Alimentares SA	10860	Produtos Alimentares

Informação relativa ao 2010					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
142 (cont)	924	R. Eng. Ferreira Dias	Laboratórios Pfizer, Lda (ou Pfizer Adams-Produtos de Confeitaria Lda)	46460	Laboratórios Farmacêuticos (ou Supermercados - Fornecedores)
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Quorum-Gestão e Promoção Imobiliária SA	41100	Propriedades - Compra e Venda
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Red Bull Portugal Unipessoal Lda	46342	Refrigerantes
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Rede de Força de Vendas Lda	46342	Direct Marketing
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Telindus-Comunicações e Serviços SA	62090	Telecomunicações
	938	R. Eng. Ferreira Dias	Corrêa & Terenas- Comércio Internacional Lda	46421	Pronto-A-Vestir
	938	R. Eng. Ferreira Dias	Fluidocontrol SA (Representantes da Asco Joucomatic)	46690	Pneumática - Equipamentos e Componentes; Válvulas; Automação; Ar Comprimido
	908/ 938	R. Eng. Ferreira Dias	Aviz Trade Center	68312	Propriedades - Compra e Venda
	908/ 938	R. Eng. Ferreira Dias	The Phone House- Comércio e Aluguer de Bens e Serviços Lda	47420	Telecomunicações
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Banco Espírito Santo, S.A.	64190	Bancos
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Motorola Portugal, Comunicações, Lda.	33200	Telecomunicações
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Laboratórios Farmacêuticos Stiefel (Portugal), Lda.	46460	Laboratórios Farmacêuticos
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Sanofi Pasteur MSD	46900	Análises Clínicas
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Sociedade Casa Agrícola Quinta do Silval, Lda.	11040	Agricultura e Pecuária
143	924	R. Eng. Ferreira Dias	Soespaço – Comércio Móveis de Escritório, Lda.	71110	
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Sofimac, Lda.	46640	
144	924	R. Eng. Ferreira Dias	Ludustech Consultores	74900	
	954	R. Eng. Ferreira Dias	Gustavo Cudell Lda	46690	Rega Sob Pressão - Sistemas
145	1010	R. Eng. Ferreira Dias	Ambar (Américo Barbosa) Complexo Industrial Gráfico SA	17230	Escritórios - Artigos e Equipamentos
146	-----	R. Eng. Ferreira Dias	Ambar (Américo Barbosa) Complexo Industrial Gráfico SA	17230	Sem construções
147	410/ 424	Av. Fontes P. Melo	Smart Center Porto - Ótima-	45110	
148	434/ 454	Av. Fontes P. Melo	Martins Ferreira-Comércio de Produtos Siderúrgicos SA	46720	Ferro Comercio por grosso de minérios e de metais
	482	Av. Fontes P. Melo	Visa Vital SA	82990	Organização de Empresas
	470/ 496	Av. Fontes P. Melo	Consolidar e Validar - Centro de Estudos em Ciências da Saúde, Lda.	74900	Formação Profissional - Centros

<i>Informação relativa ao 2010</i>					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
149	516/ 532	Av. Fontes P. Melo	Gilaba-Máquinas e Produtos Químicos SA	46750	Produtos Químicos - Armazenistas e Importadores
150		R. Eng. Del. Santos	STCP - Sociedade de transportes Colectivos do Porto, S.A.	49310	Estação Recolha de Francos
		R. Eng. Del. Santos	Controlauto-Controlo Técnico Automóvel SA	71200	Automóveis - Inspecção
151	76	R. Eng. Del. Santos	Porcelanosa Porto	46732	Materiais de Construção
	76	R. Eng. Del. Santos	Porceven Portugal-Promoção Imobiliária SA	68200	Propriedades - Compra e Venda
	?	R. Eng. Ferreira Dias	Sleeves International-Comercialização de Produtos Têxteis SA	46410	Wholesale of textiles
	?	R. Eng. Ferreira Dias	Teixeira Duarte-Engenharia e Construções SA	42990	Construção Civil - Empresas
	132/142	R. Eng. E. Campos			
	14075	Est. Circunvalação			
	??	R. M. Pinto Azevedo	Relopa-Electrodomésticos,Térmica e Ventilação SA	27510	Electrodomésticos

Informação relativa ao 2005					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
1	14	R. Eng. E. Campos	Auto Silva Acessórios SA	45310	Acessórios e Peças p/ Automóveis e Camiões
	14	R. Eng. E. Campos	Rectisilva-Rectificadora de Motores Lda	45200	Motores - Reparações
	26	R. Eng. E. Campos	Oficina do Corpo	93130	
	38	R. Eng. E. Campos	Alcatifas das Antas-Oliveiras Freire & C Lda	43330	Alcatifas
2	58/ 94	R. Eng. E. Campos	Oliveira Sá, Comercial (Manuel Rodrigues Oliveira Sá & Filhos Lda)	13941	Cabos
3	120	R. Eng. E. Campos	Alternância-Ensino e Formação Profissional CRL	85591	Cooperativas
	152	R. Eng. E. Campos	Arga-Distribuição Auto Lda	45310	Acessórios e Peças p/ Automóveis e Camiões
4	168/182	R. Eng. E. Campos	Sociedade Importadora Romafe Lda	46690	Rolamentos e Chumaceiras
	186/ 200	R. Eng. E. Campos	S L Soares & C Lda	47593	Exportadores e Importadores
5	220	R. Eng. E. Campos	Pace-Car Automóveis Lda	45110	Automóveis - Stands
	242	R. Eng. E. Campos	Paint Box 2-Reparação e Comércio Automóvel Lda	45110	Automóveis - Stands
6	254/ 288	R. Eng. E. Campos	JOP/VAP (Grupafis-Sociedade de Administração e Organização Empresarial SA)	70220	
7	318	R. Eng. E. Campos	Sem Uso		
	328	R. Eng. E. Campos	Reagente 5-Química e Electrónica Lda	46690	Laboratórios - Artigos e Equipamentos
	330	R. Eng. E. Campos	Companhia Portuguesa de Informática,Análise e Projectos Lda	95110	Reparação e Manutenção de Computadores
8	376/400	R. Eng. E. Campos	Auto-Lux (Diamantino Ferreira Navais de Carvalho Lda)	45310	Automóveis - Reparações Eléctricas; Acessórios e Peças p/ Automóveis e Camiões
9	416	R. Eng. E. Campos	Sem Uso		
10	841/843	R. Delfim Ferreira	Securitas II-Segurança Electrónica SA	80100	Alarmes - Aparelhos e Sistemas
11	719	R. Delfim Ferreira	Tecam (Dystal Shop-Comércio e Instalação de Equipamentos p/ Estabelecimentos Comerciais e Lojas Unipessoal Lda)	46130	Agentes do comércio por grosso de madeira e materiais de construção(manequins)
	739	R. Delfim Ferreira	Grupo Tecnidata (NCIT-Serviços e Tecnologias de Informação SA + Tecnisuporte-Sistemas Informáticos SA)	62020	Informática - Serviços
	739	R. Delfim Ferreira	Tecnidata SI-Serviços e Equipamentos Informáticos SA	62020	Computadores

Lote Nº	Informação relativa ao 2005				Classificação nas Páginas Amarelas
	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	
12	679	R. Delfim Ferreira	Rexel-Distribuição de Material Eléctrico SA	46430	
13	649	R. Delfim Ferreira	Ouchana-Comércio de Vestuário	47711	Boutiques
14	629	R. Delfim Ferreira	Socorte-Indústria de Fitas e Viés Lda	13961	Passamanarias
15	575/615	R. Delfim Ferreira	Secretaria Geral Comum dos Tribunais do Porto	84230	Tribunais
16	555	R. Delfim Ferreira	Albino dos Santos Araújo & C SA	46150	Aço Inoxidável
	525	R. Delfim Ferreira	Paljor-Equipamentos Serviços Lda	82990	Soldadura - Artigos e Equipamentos
17	483	R. Delfim Ferreira	Indústrias Invicta SA	20160	Plásticos - Matérias-Primas
	509	R. Delfim Ferreira	Bock-Comércio de Tubos e Acessórios Lda	46900	Tubos Flexíveis
18	421/459	R. Delfim Ferreira	Citroën (Aniceto Silva & C Lda)	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
19	371	R. Delfim Ferreira	Hall & C Lda	14190	Confecções p/ Crianças e Bebés
	383	R. Delfim Ferreira	Tvnel Grande Porto Comunicações SA	61900	Televisão - Estações
	399	R. Delfim Ferreira	Vodafone - cash & carry	61200	Telecomunicações
	413	R. Delfim Ferreira	CTT-Correios de Portugal SA	53100	Telecomunicações
20	337	R. Delfim Ferreira	Fimag-Importação e Comércio de Acessórios Lda	45310	Acessórios e Peças p/ Automóveis e Camiões
	351	R. Delfim Ferreira	Socequi-Sociedade de Equipamentos Industriais Lda	46690	Ar Condicionado; Desumidificação; Permutadores de Calor; Queimadores
21	57	R. D. Aires G. Osório	Escritórios	????	
		R. D. Aires G. Osório	Vodafone	61200	
22	84	R. Delfim Ferreira	Grupafis-Sociedade de Administração e Organização Empresarial SA	70220	Salão de Exposição Serviço Após-Venda Serviços Administrativos
23		R. Delfim Ferreira	Citroën - CAM	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
24	188	R. Delfim Ferreira	Ford (CAM-Camiões, Automóveis e Motores SA)	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
25	192/224	R. Delfim Ferreira	Hyundai (Entrepósito N H-Comércio de Maturas SA)	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
26	230/ 414	R. Delfim Ferreira	Peugeot (Gamobar-Sociedade de Representações SA)	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes

Lote Nº	Informação relativa ao 2005				Classificação nas Páginas Amarelas
	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	
27	424	R. Delfim Ferreira	Cibercar-Automóveis, Reparação e Comércio SA	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
	426	R. Delfim Ferreira	Factor Humano-Serviços de Limpeza e Sanidade Lda	81210	Desinfecção e Desinfestação - Empresas
	426	R. Delfim Ferreira	Transportes Montereal Lda	49410	Transportes de Carga
	424/462	R. Delfim Ferreira	Diliva-Sociedade de Investimentos Imobiliários SA	68100	Propriedades - Compra e Venda
	424/462	R. Delfim Ferreira	Jaguar-Automóveis Lda	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
	462/ 500	R. Delfim Ferreira	Cibercar-Automóveis, Reparação e Comércio SA	45110	
	500	R. Delfim Ferreira	Alternância-Ensino e Formação Profissional CRL	85591	Cooperativas
	500	R. Delfim Ferreira	Comerfix-Importação e Comércio de Máquinas p/ Fixação e Afins Lda	46630	Betão
	500	R. Delfim Ferreira	Edisol-Construção Civil Unipessoal Lda	41200	Construção Civil - Empresas
28	500	R. Delfim Ferreira	Twt-Planificação e Organização do Transporte SA	52291	Transportes de Carga
	530	R. Delfim Ferreira	Sem Uso		
	604	R. Delfim Ferreira	AR Telecom-Acessos e Redes de Telecomunicações SA	61100	Telecomunicações
29	564	R. Delfim Ferreira	Via Invicta - Capital Samba (Socidisco-Sociedade de Empreendimentos Hoteleiros Lda)	56305	Discotecas (Dança)
	604	R. Delfim Ferreira	Rivatlântica-Investimentos Imobiliários SA	47593	Decoração - Artigos
30	614	R. Delfim Ferreira	Litografia Império Lda	18120	Litografias
	638/664	R. Delfim Ferreira	Majora (Mário J. Oliveira & Irmão Lda)	32400	
31	698	R. Delfim Ferreira	Onara-Indústria e Comércio de Têxteis Lda	14131	Confecções p/ Senhoras
32	760	R. Delfim Ferreira	Clariant Químicos (Portugal) Lda	46750	Produtos Químicos - Armazenistas e Importadores
33	776	R. Delfim Ferreira	Recer-Indústria de Revestimentos Cerâmicos SA	23312	Cerâmicas
34	776	R. Delfim Ferreira	Transporel-Sociedade de Equipamentos de Elevação e Transporte Lda	46690	Empilhadores e Porta-Paletes
35	780	R. Delfim Ferreira	Cm & Araújo-Engenharia e Projectos Lda	71120	Projectos, Estudos e Serviços (Arquitectura e Engenharia)
	776/780	R. Delfim Ferreira	Linanda-Indústria de Confecções Lda	14131	
36	146	R. Conde Covilhã	Escritórios	????	

Informação relativa ao 2005					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
37	800/840	R. Delfim Ferreira	CINFU Centro de Formação Profissional da Indústria da Fundição	85591	
	1400	R. Conde Covilhã	Cenfim-Centro de Formação Profissional da Indústria Metalúrgica e Metalomecânica-Delegação Norte	85591	
38	480/ 488	R. Eng. E. Campos	Instituto do Emprego e Formação Profissional	84130	Formação Profissional - Centros
39	1435	R. Conde Covilhã	Banco Espírito Santo	64190	Bancos
40	17	R. Ant. Silva Marinho	Interescape-Fabricação de Escapes p/ Automóveis Lda	29320	Escapes; Tuning (Automóveis)
41	29	R. Ant. Silva Marinho	Clean Breeze-Tecnologias de Tratamento de Ar e Água Lda	81292	Ar Condicionado - Descontaminação e Tratamento
42	41	R. Ant. Silva Marinho	Telefast-Máquinas e Ferramentas Lda	46620	Comércio por grosso de máquinas-ferramentas
	41	R. Ant. Silva Marinho	Telenor-Sociedade de Máquinas e Electricidade Lda	46180	Equipamento Eléctrico
43	53	R. Ant. Silva Marinho	----		
44	77/ 111	R. Ant. Silva Marinho	Cimpomotor-Veículos Automóveis SA - MUDARAM	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
45	117	R. Ant. Silva Marinho	Escola Profissional de Tecnologia e Electrónica Estel	85591	Escolas Técnicas e Profissionais
46	143	R. Ant. Silva Marinho	Norte Soccer (Difersa Portugal-Representação e Comércio de Artigos de Campismo Lda)	47640	Campismo - Materiais
47					
48	157	R. Ant. Silva Marinho	O T A-Organização Técnica de Abrasivos Lda	46732	Abrasivos
49					
50	171/183	R. Ant. Silva Marinho	Eyssa Tesis-Tecnologia de Sistemas Electrónicos SA	27900	Sinalização - Sistemas
51	197	R. Ant. Silva Marinho	Homemarket-Comércio e Decoração SA	47593	Materiais Eléctricos
	211/ 249	R. Ant. Silva Marinho	Dieselsy - Diagnóstico de Sistemas de Auto Lda (Bosch Service)	45200	
52	6/ 48	R. Ant. Silva Marinho	F Marques da Silva SA	46720	Metais Ferrosos e Não Ferrosos
53	104	R. Ant. Silva Marinho	Belbrisa-Casa de Estores Lda	22230	Decoração - Artigos
	84/ 92	R. Ant. Silva Marinho	Controsol-Controlo Solar e Decoração Lda	47784	Estores e Persianas; Isolamento Térmico; Toldos e Palas; Decoração - Artigos
54	66	R. Ant. Silva Marinho	Juncor-Acessórios Industriais e Agrícolas Lda	46900	Correias Transportadoras
55	108	R. Ant. Silva Marinho	Alexandre Cardoso II-Gestão e Investimentos SA	46421	

Informação relativa ao 2005					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
56	168/ 204	R. Ant. Silva Marinho	Max Mat (Modelo-Distribuição de Materiais de Construção SA)	46732	Madeiras
57	228/ 236	R. Ant. Silva Marinho	Sociedade de Metais Pinto da Silva Lda	46720	Aço Inoxidável
58	250	R. Ant. Silva Marinho	Mater-Máquinas e Tecnologia Industrial SA	46620	Máquinas - Ferramentas
59	266	R. Ant. Silva Marinho	Maxdigital-Impressões Digitais Lda	82300	Digitalização
	266	R. Ant. Silva Marinho	Tecniforma-Oficinas Gráficas, Lda.	18120	Litografias
60	282	R. Ant. Silva Marinho	Carglass (Autoglass-Vidros p/ Viaturas Lda)	45320	Automóveis - Vidros
61	14043/ 14069	Est. Circunvalação	Carlfe-Centro de Manutenção de Veículos Automóveis SA	45310	
62	14023	Est. Circunvalação	Segrobe-Empresa Técnica de Electrodomésticos SA	46430	Fogões e Fogareiros Domésticos
63	14001/ 14007	Est. Circunvalação	Marpres-Marinho Pires & Gonçalves Lda	31091	
		Est. Circunvalação	Strapex-está o nome, mas não deve existir	46762	Embalagens. A empresa existe???
64	13941/ 13975	Est. Circunvalação	Aki (Bricodis)	47523	Artigos de casa e jardim
65	12843/ 12861	Est. Circunvalação	Moviflor	47591	
66		Est. Circunvalação	Estacionamento Moviflor		
67	12679	Est. Circunvalação	Fernando Simão (Opel)	45110	Automóveis
68	12598	Est. Circunvalação	Sem Construção		
69	305	Av. Fontes P. Melo	Salvador Caetano-Comércio de Automóveis SA	45110	
	12541/ 12581	Est. Circunvalação	Salvador Caetano-Comércio de Automóveis SA	45110	
70	12495/ 12477	Est. Circunvalação	Interlusa-Manfred H Muller & C Lda	46720	Importador de Componentes e Matérias-Primas; P/Fabrico de Candeeiros ; Metais Não Ferrosos
	1997/ 2009	R. Direita Pereiró	Interlusa-Manfred H Muller & C Lda	46720	Importador de Componentes e Matérias-Primas; P/Fabrico de Candeeiros ; Metais Não Ferrosos
71	2021/ 2027	R. Direita Pereiró	Pequeno Grão-Exploração de Café Lda	56301	Café - Armazenistas e Retalhistas
	2021/ 2027	R. Direita Pereiró	Prato Ibérico-Representações de Produtos Alimentares Lda	46382	Produtos Alimentares
	2021/ 2027	R. Direita Pereiró	Visionware - sistemas de informação, Lda.	62010	Informática - Serviços + Consultores
72	12437	Est. Circunvalação	Officep-Office Centre Portugal Equipamento de Escritório Lda (Staples Office Center)	47781	artigos de escritório

Lote Nº	Informação relativa ao 2005				Classificação nas Páginas Amarelas
	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	
73	485	Av. Fontes P. Melo	Direcção Geral de Viação	84114	
	519	Av. Fontes P. Melo	Serviço Nacional de Bombeiros e Protecção Civil	84250	Bombeiros
74	449/ 457	Av. Fontes P. Melo	La Movida Beach	56305	
	459/ 467	Av. Fontes P. Melo	Indiana Bill Portugal	93210	Parques Temáticos; Parque Diversões
	473/ 481	Av. Fontes P. Melo	Vogue	56305	
75	441/ 447	Av. Fontes P. Melo	Sem Uso		
76	315/ 423	Av. Fontes P. Melo	Sem Uso		
77	2042/ 2058	R. Direita Pereiró	Fábrica de Tintas Boa Nova Lda	20301	Tintas e Esmaltes - Armazenistas e Distribuidores
78	2068	R. Direita Pereiró	Zuir-Inspeção de Veículos Automóveis SA	71200	Automóveis - Inspeção
79	1637	R. Conde Covilhã	Auto-Sueco	45190	Camiões - Agentes e Representantes ; Automóveis - Concessionários e Representantes
80	727	R. M. Pinto Azevedo	Recheio-Cash & Carry SA	46390	Armazéns Cash and Carry
81	711	R. M. Pinto Azevedo	Fase-Estudos e Projectos SA	71120	Projectos, Estudos e Serviços (Arquitectura e Engenharia)
	671 /711	R. M. Pinto Azevedo	Auto-Sueco	45190	Camiões - Agentes e Representantes; Automóveis - Concessionários e Representantes
82	663	R. M. Pinto Azevedo	Auto_Sueco, Lda (Maznova- Comércio e Reparação de Automóveis SA + Volvo)	45190	Automóveis - Concessionários e Representantes
83	585	R. M. Pinto Azevedo	Cimpomotor-Veículos Automóveis SA	45110	
84	567	R. M. Pinto Azevedo	Mota & Teixeira SA	46690	Compressores de Ar; Lixas; Máquinas p/ Madeira; Pneumática - Equipamentos e Componentes
85	567	R. M. Pinto Azevedo	Organizações Quitex-Importadora e Exportadora Lda	46190	Brinquedos e Jogos - Armazenistas e Fabricantes
	567	R. M. Pinto Azevedo	Bar Via Rápida (Via - Actividades Hoteleiras)	56302	Bares
86	507/539	R. M. Pinto Azevedo	Sociedade de Saboaria do Bolhão Lda	20411	Sabão
87	461/ 495	R. M. Pinto Azevedo	Moysés Cardoso & C Lda	46740	Ferros , Aços e Chapas
88	419/ 455	R. M. Pinto Azevedo	Nova Cimnor-Companhia Distribuidora de Produtos p/ Indústria SA	46720	Fundições - Artigos e Equipamentos
89	363	R. M. Pinto Azevedo	Ambar (Américo Barbosa) Complexo Industrial Gráfico SA	17230	Dossiers e Pastas de Arquivo
90		R. M. Pinto Azevedo	Ambar (Américo Barbosa) Complexo Industrial Gráfico SA	17320	Dossiers e Pastas de Arquivo

Informação relativa ao 2005					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
91	269/ 333	R. M. Pinto Azevedo	Socobel-Distribuição de Calçado A C E	46422	Sapatarias
92	245	R. M. Pinto Azevedo	Foz Car-Comércio de Automóveis e Barcos Lda	451110	Barcos de Recreio
93	173	R. M. Pinto Azevedo	Copicanola-Sociedade de Equipamento de Escritório Lda	41100	Computadores
94	171	R. M. Pinto Azevedo	Ambar (Américo Barbosa) Complexo Industrial Gráfico SA	17230	Dossiers e Pastas de Arquivo
95	167	R. M. Pinto Azevedo	Alexandre Cardoso II-Gestão e Investimentos SA	46421	Comércio a retalho de vestuário para adultos
	155/ 167	R. M. Pinto Azevedo	Cibercar	45110	
96	21	R. M. Pinto Azevedo	Cervejaria A Mostarda	56107	Cervejarias
	31	R. M. Pinto Azevedo	Irma Rodrigues-Representações SA	46421	confeções para senhoras
	41	R. M. Pinto Azevedo	Nano Home-Tecnologia e Informática Lda	47410	Informática - Equipamentos e Acessórios
	65	R. M. Pinto Azevedo	Alquimia da Côr-Produções Digitais Lda	18130	Escolas Técnicas e Profissionais
	65	R. M. Pinto Azevedo	Concepthome-Comércio de Mobiliário Lda	47591	Móveis e Mobílias - Lojas
	21/65	R. M. Pinto Azevedo	Hipercentro - Centro Empresarial, Comércio e Indústria	????	
	15	R. M. Pinto Azevedo	Act (Eusébio & Rodrigues Lda)	82990	
	15	R. M. Pinto Azevedo	Act(Eusébio & Rodrigues Lda)	82990	Design
	15	R. M. Pinto Azevedo	Indutrace-Automação e Projectos Lda	46520	Com.grosso de electrodomesticos, aparelhos radio e de televisão
	15	R. M. Pinto Azevedo	Matota-Artigos de Papelaria SA	46491	Papelarias - Lojas
97	7	R. M. Pinto Azevedo	Ciba-Especialidades Químicas Lda	20593	Corantes e Pigmentos p/ Tintas
98	101/ 51	R. Eng. Ferreira Dias	Purovinum-Comércio de Bebidas Lda (Garrafeira do Tio Pepe)	47250	Vinhos do Porto
99	2/ 21	R. M. Pinto Azevedo	Discoteca Chic	56305	
	2/ 21	R. M. Pinto Azevedo	N A Indústria Hoteleira, Lda (Boi na Brasa)	56101	Restaurantes
100	4	R. M. Pinto Azevedo	Civipartes & Europa-Equipamentos SA	45320	Acessórios e Peças p/ Automóveis e Camiões
101	12/ 14	R. M. Pinto Azevedo	Soler & Palau, Lda	46690	Ventilação - Equipamentos e Montagem
102	16/ 44	R. M. Pinto Azevedo	Interbanco, SA	64190	Automóveis - Aluguer com e sem Condutor

Lote Nº	Informação relativa ao 2005				Classificação nas Páginas Amarelas
	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	
103	64	R. M. Pinto Azevedo	Angulusridet-Comércio por Grosso de Material e Aparelhos de Informática, SA	62020	Informática - Equipamentos e Acessórios
	64	R. M. Pinto Azevedo	Invictapneus-Comércio e Serviços, Lda (Pneuvita)	45320	Jantes
	64	R. M. Pinto Azevedo	Japorte-Sociedade Comercial de Acessórios de Automóveis, SA	45310	Pneus e Câmaras de Ar - Agentes, Fabricantes e Importadores
	74	R. M. Pinto Azevedo	Construções de Armazéns da Via Rápida, SA	68200	Propriedades - Compra e Venda
	74	R. M. Pinto Azevedo	CSP-Companhia Segurança Privada, Lda	80100	Alarmes – aparelhos e sistemas
	80/96	R. M. Pinto Azevedo	Universal Afir-Aços Especiais e Ferramentas, SA	46720	Aço
104	114/134	R. M. Pinto Azevedo	Concepthome-Comércio de Mobiliário Lda (Ocasão do Sofá)	47591	Móveis e Mobílias - Lojas
	146/ 150	R. M. Pinto Azevedo	Sem Uso		Para Arrendar
105	164	R. M. Pinto Azevedo	Pinto & Cruz Lda (Motequi-Motores e Equipamentos, SA)	43290	Máquinas p/ Cortar Relva; Motosserras
	469	R. Eng. Ferreira Dias	Pinto & Cruz Lda	43290	elevadores e ascensores – fabricantes; motores diesel; tubos e acessórios
106	272	R. M. Pinto Azevedo	Acembex-Comércio e Serviços, Lda (RAR - Transportes)	46214	Exportadores e Importadores
	272	R. M. Pinto Azevedo	Centrar-Centro Serviços de Gestão, SA	82990	
	272	R. M. Pinto Azevedo	RAR-Refinarias de Açúcar Reunidas, SA	10810	Açúcar;
107	414	R. M. Pinto Azevedo	Comercialcer-Comércio de Bebidas, Lda	47250	Cerveja - Fabricantes e Distribuidores
	414	R. M. Pinto Azevedo	SCC-Sociedade Central de Cervejas e Bebidas, SA	11050	Cerveja - Fabricantes e Distribuidores
	414	R. M. Pinto Azevedo	Transteme-Transportes de Mercadorias, Lda	49410	Transportes de Carga
	414/ 450	R. M. Pinto Azevedo	SCC-Sociedade Central de Cervejas e Bebidas, SA	11050	Cerveja - Fabricantes e Distribuidores
108	462/ 500	R. M. Pinto Azevedo	Baviera-Comércio de Automóveis, SA	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
109	510/ 540	R. M. Pinto Azevedo	Sem Uso		
110	574/604	R. M. Pinto Azevedo	Fernando Simão-Sociedade de Comércio de Automóveis Representações Lda	45110	Automóveis - Stands
111	616/ 626	R. M. Pinto Azevedo	Basf Curtex SA-(Sucursal em Portugal)	46750	Produtos Químicos - Fabricantes
	616/ 626	R. M. Pinto Azevedo	Dystar-Anilinas Têxteis Unipessoal Lda	46750	Produtos Químicos - Armazenistas e Importadores
	616/ 626	R. M. Pinto Azevedo	J. e J. Logística, Lda.	52102	

<i>Informação relativa ao 2005</i>					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
112	662	R. M. Pinto Azevedo	Autoglass-vidros para viaturas, Lda. (Carglass)	45320	Automóveis - Vidros
	684	R. M. Pinto Azevedo	Plásticos e Perfis Decorativos Dursil Lda	22230	Perfis
	684	R. M. Pinto Azevedo	World Editing-Edição de Publicações Lda	58190	Publicações
	706	R. M. Pinto Azevedo	Instromet Portugal, LDA	46900	Equipamentos/ Tecnologias Para Gás Natural
113	878/ 886	R. M. Pinto Azevedo	Sem Uso		
114	968/ 984	R. M. Pinto Azevedo	Tintas Robbialac SA	20301	Tintas e Esmaltes - Armazenistas e Distribuidores
	182/ 206	Av. Fontes P. Melo	Sem Uso		
	1000/ 1016	R. M. Pinto Azevedo	Sem Uso		
115	242/ 246	Av. Fontes P. Melo	J. Pinto Leitão, Lda.	46731	Madeiras
		R. M. Pinto Azevedo	J. Pinto Leitão, Lda.	46731	Madeiras
116	280/ 318	Av. Fontes P. Melo	Auferma-Comércio Internacional SA	46430	Importação
117	342/350	Av. Fontes P. Melo	Fujifilm Portugal S.A.	46494	Fotografia e Cinema - Artigos e Equipamentos
118	1177	R. Eng. Ferreira Dias	ASSADOR TÍPICO DA ZONA INDUSTRIAL-ACTIVIDADES HOTELEIRAS, LDA	56107	Restaurantes
	1177	R. Eng. Ferreira Dias	Biofluídos-Instalações de Redes de Gás e Climatização Lda	45330	Aquecimento Doméstico
	1177	R. Eng. Ferreira Dias	Dewpoint-Refrigeração e Equipamentos Hoteleiros Lda	47784	Frio - Instalações
		R. Eng. Ferreira Dias	Sublime Café	56302	
119	1101/ 1143	R. Eng. Ferreira Dias	Sociedade Atlas Copco de Portugal Lda	46690	Compressores de Ar
120	1075	R. Eng. Ferreira Dias	Techouse-Assistência Técnica de Informática e Electrónica Lda	47410	Informática – Serviços
121	1003	R. Eng. Ferreira Dias	Uscita-Desenvolvimento de Moda Lda	14132	Moda
	1017	R. Eng. Ferreira Dias	Sociedade de Importação e Exportação-Serafim Martins Lda (Armazém Tecidos de Decoração)	46160	Decoração – Artigos
122	953/ 993	R. Eng. Ferreira Dias	Lusilectra-Veículos e Equipamentos SA (Grupo Salvador Caetano)	45110	Empilhadores e Porta-Paletes
123	905/921	R. Eng. Ferreira Dias	J. e J. Logística, Lda	52102	
124	889	R. Eng. Ferreira Dias	Guérin Rent-A-Car 2 Lda	77110	Automóveis - Aluguer com e sem Condutor
	889	R. Eng. Ferreira Dias	Mitsubishi Motors	45110	Armazens ou Oficinas
125	831/843	R. Eng. Ferreira Dias	Sociedade de Rolamentos SDR SA	46690	Rolamentos e Chumaceiras
126	817	R. Eng. Ferreira Dias	Garagem Vitória-Automóveis Lda	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes

Lote Nº	Informação relativa ao 2005				Classificação nas Páginas Amarelas
	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	
127	747/ 793	R. Eng. Ferreira Dias	Armazém/ Oficina da Autopartner (Grupo Salavador Caetano e Fernando Simão)	45200	
128	737	R. Eng. Ferreira Dias	Sem Uso		
129	401	R. Eng. Ferreira Dias	Doces Sabores II- Actividades Hoteleiras Lda	10712	Doces - Fabricantes
	415	R. Eng. Ferreira Dias	Lanço-Comércio de Matérias-Primas Lda	46370	Café - Importadores e Exportadores
	433	R. Eng. Ferreira Dias	Multicert-Serviços de Certificação Electrónica SA (CTT)	62090	Outras actividades conexas a informatica
130	381/ 387	R. Eng. Ferreira Dias	Prosegur-Companhia de Segurança Lda	80100	Transporte de Valores; Alarmes - Aparelhos e Sistemas; Vigilância - Empresas
131	293/ 379	R. Eng. Ferreira Dias	Relopa-Electrodomésticos, Térmica e Ventilação SA	27510	Electrodomésticos - Fabricação de electrodomésticos
132	161	R. Eng. Ferreira Dias	Hidurbe-Gestão de Resíduos SA	38212	Protecção do Meio Ambiente - Equipamento e Serviços
	161	R. Eng. Ferreira Dias	Somague-Engenharia SA	42990	Construção Civil - Empresas
	199	R. Eng. Ferreira Dias	Somague-Engenharia SA	42990	Empreiteiros
	253	R. Eng. Ferreira Dias	Pinhol-Equipamentos Industriais Lda	68100	Acessórios p/ Indústria
133	356/ 380	R. Eng. Ferreira Dias	Ep - Estradas de Portugal	84130	
	356/ 380	R. Eng. Ferreira Dias	Ic Companys Portugal Lda (In Wear + Part Two + Matinique)	47510	Pronto-A-Vestir
134	398/ 420	R. Eng. Ferreira Dias	Sotocal-Sociedade Torrefactora de Cafés Angola Lda	10830	Café - Armazenistas e Retalhistas
135	452	R. Eng. Ferreira Dias	Dif Broker-Sociedade Corretora SA	64992	Corretores da Bolsa
	452/ 480	R. Eng. Ferreira Dias	SMC-Espanha Sucursal SA	46690	Pneumática - Equipamentos e Componentes
	444	R. Eng. Ferreira Dias	Rio Sul-Comércio e Indústria de Confecções Lda	46421	Bordados e Ajours
136	544	R. Eng. Ferreira Dias	RAR Transportes	49410	
137		R. Eng. Ferreira Dias	Sem Construções		
138	718/ 740	R. Eng. Ferreira Dias	António José da Cunha Lemos & Filhos Lda	46421	Malhas - Fabricantes
	718/ 740	R. Eng. Ferreira Dias	Escritórios não ocupados		
139	750/ 794	R. Eng. Ferreira Dias	Alliance Unichem Farmacêutica SA (ou Alliance healthcare portugal)	46460	Produtos Farmacêuticos - Armazenistas e Importadores
140	800/ 840	R. Eng. Ferreira Dias	Rolporto-Comércio e Indústria de Automóveis SA	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
	806/ 828	R. Eng. Ferreira Dias	Multirent-Aluguer e Comércio de Automóveis SA	77110	automóveis - aluguer com e sem condutor

Informação relativa ao 2005					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
141	884	R. Eng. Ferreira Dias	CGSO-Consultoria de Gestão e Sistemas de Organização Lda	70220	Consultores
	884	R. Eng. Ferreira Dias	FPObras-Francisco Pinto Projectos e Construções Lda	71120	Ar Condicionado
	884	R. Eng. Ferreira Dias	Gedafe-Gabinete de Gestão Administrativa Lda	69200	Contabilidade - Escritórios e Serviços
	884	R. Eng. Ferreira Dias	Legrand Eléctrica SA	27122	Materiais Eléctricos
	884	R. Eng. Ferreira Dias	Pandolina-Comércio de Vestuário Lda	46421	Confecções p/ Senhoras
	896	R. Eng. Ferreira Dias	Optimus Telecomunicações SA	64200	Telecomunicações
		R. Eng. Ferreira Dias	Fase (escritórios)	71120	
		R. Eng. Ferreira Dias	Sanjortrans-Despachos Importação - Exportação - Transitários	52292	
		R. Eng. Ferreira Dias	Vanos - Techconsult	????	
		R. Eng. Ferreira Dias	Vila Riso no Rio de Janeiro - organização de festas	82300	
		R. Eng. Ferreira Dias	Viladas, Lda.	????	
142 cont	910	R. Eng. Ferreira Dias	Viagens El Corte Inglés	79110	Viagens - Agências
	922	R. Eng. Ferreira Dias	Banco Santander Totta SA	64201	Bancos
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Bayer Portugal SA	46460	Laboratórios Farmacêuticos
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Burótica-Sociedade de Estudos e Equipamentos Automáticos de Escritório SA	47410	Codificação - Máquinas e Equipamentos
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Cardoso Teixeira e Silva Lda	69200	Contabilidade - Escritórios e Serviços
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Cineponto-Publicidade Lda	73110	Publicidade - Agências e Serviços
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Emegea-Representações Lda	46180	Representações (de moda)
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Ibtertelco-Electrónica Lda	46520	Audiovisuais - Equipamentos (Aluguer, Reparação e Venda)
	924	R. Eng. Ferreira Dias	My-Comércio Internacional Lda	46900	Trading
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Philips Portuguesa SA	46430	hospitais – artigos e equipamentos; iluminação - dispositivos - armazenistas e fabricantes
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Quorum-Gestão e Promoção Imobiliária SA	41100	Propriedades – compra e venda
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Quorum-Gestão e Promoção Imobiliária SA	41100	Mediadores Imobiliários
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Red Bull Portugal Unipessoal Lda	46342	Refrigerantes
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Rede de Força de Vendas Lda	46342	Direct Marketing
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Telindus-Comunicações e Serviços SA	62090	Telecomunicações

Lote Nº	Informação relativa ao 2005				Classificação nas Páginas Amarelas
	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	
142 cont	938	R. Eng. Ferreira Dias	Corrêa & Terenas- Comércio Internacional Lda	46421	Pronto-A-Vestir
	938	R. Eng. Ferreira Dias	Fluidocontrol SA (Representantes da Asco Joucomatic)	46690	Pneumática - Equipamentos e Componentes
	908/938	R. Eng. Ferreira Dias	Aviz Trade Center	68312	Propriedades - Compra e Venda
	908/938	R. Eng. Ferreira Dias	The Phone House- Comércio e Aluguer de Bens e Serviços Lda	47420	Telemóveis - Venda e Aluguer
		R. Eng. Ferreira Dias	Cafetaria Aviz	56102	
		R. Eng. Ferreira Dias	Ginásio Body Business	93130	
		R. Eng. Ferreira Dias	Tao Restaurante Chinês	56102	
143	954	R. Eng. Ferreira Dias	Gustavo Cudell Lda	46690	Rega Sob Pressão - Sistemas
144	1010	R. Eng. Ferreira Dias	Ambar (Américo Barbosa) Complexo Industrial Gráfico SA	17230	Dossiers e Pastas de Arquivo
145		R. Eng. Ferreira Dias	Sem Construções (Pertença da Ambar (Américo Barbosa) Complexo Industrial Gráfico SA)		
146	410/ 424	Av. Fontes P. Melo	Smart Center Porto - Vila da Feira Ótima - Comércio de Veículos Automóveis e Peças, Lda.	45110	
147	434/ 454	Av. Fontes P. Melo	Martins Ferreira-Comércio de Produtos Siderúrgicos SA	46720	Comercio por grosso de minerios e de metais
148	470/ 482/ 496	Av. Fontes P. Melo	Ina-Rolamentos Lda	46690	Rolamentos e Chumaceiras
149	516/ 532	Av. Fontes P. Melo	Gilaba-Máquinas e Produtos Químicos SA	46750	Produtos Químicos - Armazenistas e Importadores
150		R. Eng. Del. Santos	Centro Cultural e Desportivo dos Trabalhadores do Serviço de Transportes Colectivos do Porto	94991	
		R. Eng. Del. Santos	STCP - Sociedade de transportes Colectivos do Porto, S.A.	49310	Estação Recolha de Francos
		R. Eng. Del. Santos	Controlauto-Controlo Técnico Automóvel SA	71200	Automóveis - Inspecção
151	76	R. Eng. Del. Santos	Porcelanosa Porto	46732	Materiais de Construção
	76	R. Eng. Del. Santos	Porceven Portugal- Promoção Imobiliária SA	68200	Propriedades - Compra e Venda
	?	R. Delfim Ferreira	Portgás-Sociedade de Produção e Distribuição de Gás SA	35220	Gás - Agentes e Distribuidores
	14075	Est. Circunvalação	Dedois-Mobiliário de Autor (Jose Martins - Interiores mobiliário e decoração, Lda.)	74100	Decoração - Artigos

ANO 2000

Informação relativa ao 2000					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
1	14	R. Eng. E. Campos	Auto Silva Acessórios SA	45310	Acessórios e Peças p/ Automóveis e Camiões
	38	R. Eng. E. Campos	Mectel - Mecânica e Telecomandos, SA	46430	Aparelhos de medida
2	58/ 94	R. Eng. E. Campos	Oliveira Sá, Comercial (Manuel Rodrigues Oliveira Sá & Filhos Lda)	13941	Cabos
3	120	R. Eng. E. Campos	Alternância-Ensino e Formação Profissional CRL	85591	Cooperativas
	152	R. Eng. E. Campos	Arga-Distribuição Auto Lda	45310	Acessórios e Peças p/ Automóveis e Camiões
4	168/182	R. Eng. E. Campos	Sociedade Importadora Romafe Lda	46690	Rolamentos e Chumaceiras
	186/ 200	R. Eng. E. Campos	S L Soares & C Lda	47593	Exportadores e Importadores
5	204/226	R. Eng. E. Campos	Cimertex, Sociedade de máquinas e equipamentos, SARL - Oficinas e Peças	46630	Escavadoras; Máquinas para Terraplanagem – Venda; Pás mecânicas; Tractores – Agentes e Representantes
6	254/ 288	R. Eng. E. Campos			
7	328	R. Eng. E. Campos	Reagente 5-Química e Electrónica Lda	46690	Laboratórios - Artigos e Equipamentos
	330	R. Eng. E. Campos	Companhia Portuguesa de Informática, Análise e Projectos Lda	95110	Computadores
8	376/400	R. Eng. E. Campos	Auto-Lux (Diamantino Ferreira Navais de Carvalho Lda)	45310	Automóveis - Reparações Eléctricas; Acessórios e Peças p/ Automóveis e Camiões
9	416	R. Eng. E. Campos			
10	841/843	R. Delfim Ferreira	Securitas II-Segurança Electrónica SA	80100	Alarmes - Aparelhos e Sistemas
11	739	R. Delfim Ferreira	Tecnidata SI-Serviços e Equipamentos Informáticos SA	62020	Computadores
12	679	R. Delfim Ferreira	Tecnitel - aparelhagem eléctrica e automatismos industriais, lda	46430	
13	649	R. Delfim Ferreira	Tecnocarga - Agentes Transitários Internacionais, Lda - armazém	52291	
14	629	R. Delfim Ferreira	Socorte-Indústria de Fitas e Vies Lda	13961	Passamanarias
15	575/615	R. Delfim Ferreira			
16	555	R. Delfim Ferreira	Albino dos Santos Araújo & C SA	46150	Aço Inoxidável
	525	R. Delfim Ferreira	Electro Arco, SA	25931	Soldadura - Artigos e Equipamentos

Lote Nº	Informação relativa ao 2000				Classificação nas Páginas Amarelas
	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	
17	483	R. Delfim Ferreira	Indústrias Invicta SA	20160	Plásticos - Matérias-Primas
	509	R. Delfim Ferreira	Bock-Comércio de Tubos e Acessórios Lda	46900	Tubos Flexíveis
18	421/459	R. Delfim Ferreira	Citroën (Aniceto Silva & C Lda)	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
19	371	R. Delfim Ferreira	Hall & C Lda	14190	Confecções p/ Crianças e Bebés
	383	R. Delfim Ferreira	TvTel Grande Porto Comunicações SA	61900	Televisão - Estações
20	351	R. Delfim Ferreira	Socequi-Sociedade de Equipamentos Industriais Lda	46690	Ar Condicionado; Desumidificação; Permutadores de Calor; Queimadores
21	57	R. D. Aires G. Osório			
22	84	R. Delfim Ferreira	Grupafis-Sociedade de Administração e Organização Empresarial SA	70220	Salão de Exposição Serviço Após-Venda Serviços Administrativos
23		R. Delfim Ferreira			
24	188	R. Delfim Ferreira	Ford (CAM-Camiões, Automóveis e Motores SA)	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
25	192/224	R. Delfim Ferreira	Hyundai (Entrepósito N H-Comércio de Viaturas SA)	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
26	230/ 414	R. Delfim Ferreira	Peugeot (Gamobar-Sociedade de Representações SA)	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
27	424	R. Delfim Ferreira	Cibercar-Automóveis, Reparação e Comércio SA	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
	472	R. Delfim Ferreira	Soler & Palau, Lda	46690	Ventilação - Equipamentos e Montagem
	500	R. Delfim Ferreira	Alternância-Ensino e Formação Profissional CRL	85591	Cooperativas
	500	R. Delfim Ferreira	Comerfix-Importação e Comércio de Máquinas p/ Fixação e Afins Lda	46630	Betão
28	530	R. Delfim Ferreira	Mitsubishi Motors de Portugal, SA	45110	Camiões - Agentes e representantes
	564	R. Delfim Ferreira	Via Invicta - Capital Samba (Socidisco-Sociedade de Empreendimentos Hoteleiros Lda)	56305	Discotecas (Dança)
29	580	R. Delfim Ferreira	Newshop - comercialização de mobiliário, lda	46470	Móveis e Mobílias - Lojas
	604	R. Delfim Ferreira	Rivatlântica-Investimentos Imobiliários SA	47593	Decoração - Artigos
30	614	R. Delfim Ferreira	Litografia Império Lda	18120	Litografias
	638/664	R. Delfim Ferreira	Majora (Mário J. Oliveira & Irmão Lda)	32400	
31	698	R. Delfim Ferreira	Onara-Indústria e Comércio de Têxteis Lda	14131	Confecções p/ Senhoras

Informação relativa ao 2000					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
32	760	R. Delfim Ferreira	Clariant Químicos (Portugal) Lda	46750	Produtos Químicos - Armazenistas e Importadores
33	776	R. Delfim Ferreira	Salimpor-Sociedade de importação, Lda	46900	Exportadores e Importadores
34	776	R. Delfim Ferreira	Transporel-Sociedade de Equipamentos de Elevação e Transporte Lda	46690	Empilhadores e Porta-Paletes
35	776/780	R. Delfim Ferreira	Linanda-Indústria de Confecções Lda	14131	
	780	R. Delfim Ferreira	ApoQuímica - Corantes e Produtos Químicos, Lda	68100	Matéria Prima
36	146	R. Conde Covilhã			
37	800/840	R. Delfim Ferreira	CINFU Centro de Formação Profissional da Indústria da Fundição	85591	
	1400	R. Conde Covilhã	Cenfim-Centro de Formação Profissional da Indústria Metalúrgica e Metalomecânica-Delegação Norte	85591	
38	480/ 488	R. Eng. E. Campos	Instituto do Emprego e Formação Profissional	84130	Formação Profissional - Centros
39	1435	R. Conde Covilhã	Banco Espírito Santo	64190	Bancos
40	17	R. Ant. Silva Marinho	Interescape-Fabricação de Escapes p/ Automóveis Lda	29320	Escapes; Tuning (Automóveis)
41	29	R. Ant. Silva Marinho			
42	41	R. Ant. Silva Marinho	Telenor-Sociedade de Máquinas e Electricidade Lda	46180	Equipamento Eléctrico
43	53	R. Ant. Silva Marinho			
44	77/ 111	R. Ant. Silva Marinho			
45	117	R. Ant. Silva Marinho	Escola Profissional de Tecnologia e Electrónica Estel	85591	Escolas Técnicas e Profissionais
46	143	R. Ant. Silva Marinho	Norte Soccer (Difera Portugal-Representação e Comércio de Artigos de Campismo Lda)	47640	Campismo - Materiais
47					
48	157	R. Ant. Silva Marinho	O T A-Organização Técnica de Abrasivos Lda	46732	Abrasivos
49					
50	171/183	R. Ant. Silva Marinho	Eyssa Tesis-Tecnologia de Sistemas Electrónicos SA	27900	Sinalização - Sistemas
51	211	R. Ant. Silva Marinho	Paulo C Barbosa, Lda	46711	Oleos e massas lubrificantes
52	6/ 48	R. Ant. Silva Marinho	F Marques da Silva SA	46720	Metais Ferrosos e Não Ferrosos
53	84/ 92	R. Ant. Silva Marinho	Cartubo - Indústria de Cartão e Plástico, Lda (José Paulo Santos, Lda)	17290	Tubos de cartão

Informação relativa ao 2000					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
54	66	R. Ant. Silva Marinho	Juncor-Acessórios Industriais e Agrícolas Lda	46900	Correias Transportadoras
55	108	R. Ant. Silva Marinho	Alexandre Cardoso II-Gestão e Investimentos SA	46421	
56	168/ 204	R. Ant. Silva Marinho	Max Mat (Modelo-Distribuição de Materiais de Construção SA)	46732	Madeiras
57	228/ 236	R. Ant. Silva Marinho	Sociedade de Metais Pinto da Silva Lda	46720	Aço Inoxidável
58	250	R. Ant. Silva Marinho	Mater-Máquinas e Tecnologia Industrial SA	46620	Máquinas - Ferramentas
59	266	R. Ant. Silva Marinho	Tecniforma-Oficinas Gráficas, Lda.	18120	Litografias
60	282	R. Ant. Silva Marinho	Carglass (Autoglass-Vidros p/ Viaturas Lda)	45320	Automóveis - Vidros
61	14043/ 14069	Est. Circunvalação			
62	14023	Est. Circunvalação	Segrobe-Empresa Técnica de Electrodomésticos SA	46430	Fogões e Fogareiros Domésticos
63	14001/ 14007	Est. Circunvalação	Marpres-Marinho Pires & Gonçalves Lda	31091	
64	13941/ 13975	Est. Circunvalação	Aki (Bricodis)	47523	Artigos de casa e jardim
65	12843/ 12861	Est. Circunvalação			
66	----	Est. Circunvalação			
67	12679	Est. Circunvalação	António Augusto da Silva & C, Lda	45110	Automóveis
68	12598	Est. Circunvalação			
69	305	Av. Fontes P. Melo	Salvador Caetano-Comércio de Automóveis SA	45110	Automóveis - stands
70	12495/ 12477	Est. Circunvalação	Interlusa-Manfred H Muller & C Lda	46720	Importador de Componentes e Matérias-Primas; P/Fabricao de Candeeiros; Metais Não Ferrosos
71	2021/ 2027	R. Direita Pereiró			
72	12437	Est. Circunvalação	Offcep-Office Centre Portugal Equipamento de Escritório Lda (Staples Office Center)	47781	artigos de escritório
73	485	Av. Fontes P. Melo	Direcção Geral de Viação	84114	
	519	Av. Fontes P. Melo	Serviço Nacional de Bombeiros e Protecção Civil	84250	Bombeiros
74	449/ 457	Av. Fontes P. Melo	La Movida Beach	56305	
	459/ 467	Av. Fontes P. Melo	Indiana Bill Portugal	93210	Parques Temáticos; Parque Diversões
	473/ 481	Av. Fontes P. Melo	Vogue	56305	
75	441/ 447	Av. Fontes P. Melo			
76	315/ 423	Av. Fontes P. Melo			
77	2042/ 2058	R. Direita Pereiró	Fábrica de Tintas Boa Nova Lda	20301	Tintas e Esmaltes - Armazenistas e Distribuidores
78	2068	R. Direita Pereiró	Zuir-Inspecção de Veículos Automóveis SA	71200	Automóveis - Inspecção

Informação relativa ao 2000					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
79	1637	R. Conde Covilhã	Auto-Sueco	45190	Camiões - Agentes e Representantes ; Automóveis - Concessionários e Representantes
80	727	R. M. Pinto Azevedo	Recheio-Cash & Carry SA	46390	Armazéns Cash and Carry
81	671 /711	R. M. Pinto Azevedo	Auto-Sueco	45190	Camiões - Agentes e Representantes; Automóveis - Concessionários e Representantes
	711	R. M. Pinto Azevedo	Fase-Estudos e Projectos SA	71120	Projectos, Estudos e Serviços (Arquitectura e Engenharia)
82	663	R. M. Pinto Azevedo	Auto_Sueco, Lda (Maznova-Comércio e Reparação de Automóveis SA + Volvo)	45190	Automóveis - Concessionários e Representantes
83	585	R. M. Pinto Azevedo	Cimpomotor-Veículos Automóveis SA (SAAB, Suzuki, Kia Motors)	45110	
84	567	R. M. Pinto Azevedo	Mota & Teixeira SA	46690	Compressores de Ar; Lixas; Máquinas p/ Madeira; Pneumática - Equipamentos e Componentes
85	567	R. M. Pinto Azevedo	Bar Via Rápida (Via - Actividades Hoteleiras)	56302	Bares
	567	R. M. Pinto Azevedo	Organizações Quitex-Importadora e Exportadora Lda	46190	Brinquedos e Jogos - Armazenistas e Fabricantes
86	507/539	R. M. Pinto Azevedo	Sociedade de Saboaria do Bolhão Lda	20411	Sabão
87	461/ 495	R. M. Pinto Azevedo	Moysés Cardoso & C Lda	46740	Ferros , Aços e Chapas
88	419/ 455	R. M. Pinto Azevedo	Nova Cimnor-Companhia Distribuidora de Produtos p/ Indústria SA	46720	Fundições - Artigos e Equipamentos
89	363	R. M. Pinto Azevedo	Ambar (Américo Barbosa) Complexo Industrial Gráfico SA	17230	Dossiers e Pastas de Arquivo
90		R. M. Pinto Azevedo			
91	269/ 333	R. M. Pinto Azevedo	Socobel-Distribuição de Calçado A C E	46422	Sapatarias
92	245	R. M. Pinto Azevedo	Foz Car-Comércio de Automóveis e Barcos Lda	451110	Barcos de Recreio
93	173	R. M. Pinto Azevedo	Copicanola-Sociedade de Equipamento de Escritório Lda	41100	Computadores
94	171	R. M. Pinto Azevedo			
95	159/161	R. M. Pinto Azevedo	Cibercar-Automóveis Reparação e Comercio, SA	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
	159	R. M. Pinto Azevedo	Twt-Planificação e Organização do Transporte SA	52291	Transportes de Carga

Lote Nº	Informação relativa ao 2000				Classificação nas Páginas Amarelas
	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	
96	31	R. M. Pinto Azevedo	Irma Rodrigues-Representações SA	46421	confeções para senhoras
	65	R. M. Pinto Azevedo	AEG-Portuguesa, SA (Telefunken)	46520	Electrodomésticos
	65	R. M. Pinto Azevedo	Alquimia da Côr-Produções Digitais Lda	18130	Escolas Técnicas e Profissionais
	65	R. M. Pinto Azevedo	Metalúrgica Torgás	46140	Válvulas; Esquentadores
	15	R. M. Pinto Azevedo	Matota-Artigos de Papelaria SA	46491	Papelarias - Lojas
97	7	R. M. Pinto Azevedo	Ciba-Especialidades Químicas Lda	20593	Corantes e Pigmentos p/ Tintas
98	51	R. Eng. Ferreira Dias	Purovinum-Comércio de Bebidas Lda (Garrafeira do Tio Pepe)	47250	Vinhos do Porto
	51	R. Eng. Ferreira Dias	Uva-Prestação de Serviços Lda	82990	Vinhos - Armazenistas e Distribuidores
99	2/ 21	R. M. Pinto Azevedo			
100	4	R. M. Pinto Azevedo	Engrenauto Anglopartes-Comércio e Indústria de Peças Auto, SA	50300	Acessórios e Peças p/ Automóveis e Camiões
101	12/ 14	R. M. Pinto Azevedo			
102	16/ 44	R. M. Pinto Azevedo	Interbanco, SA	64190	Automóveis - Aluguer com e sem Condutor
103	64	R. M. Pinto Azevedo	Angulusridet-Comércio por Grosso de Material e Aparelhos de Informática, SA	62020	Informática - Equipamentos e Acessórios
	64	R. M. Pinto Azevedo	Japorte-Sociedade Comercial de Acessórios de Automóveis, SA	45310	Pneus e Câmaras de Ar - Agentes, Fabricantes e Importadores
	80/96	R. M. Pinto Azevedo	Universal Afir-Aços Especiais e Ferramentas, SA	46720	Aço
104	114/150	R. M. Pinto Azevedo			
105	164	R. M. Pinto Azevedo	Pinto & Cruz Lda (Motequi-Motores e Equipamentos, SA)	43290	Máquinas p/ Cortar Relva; Motosserras
	469	R. Eng. Ferreira Dias	Pinto & Cruz Lda	43290	elevadores e ascensores – fabricantes; motores diesel; tubos e acessórios
106	272	R. M. Pinto Azevedo	RAR-Refinarias de Açúcar Reunidas, SA	10810	Açúcar;
107	414	R. M. Pinto Azevedo	Central de Cervejas, EP (gás)	47250	Cerveja - Fabricantes e Distribuidores
108	462/ 500	R. M. Pinto Azevedo	Baviera-Comércio de Automóveis, SA	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
109	510/ 540	R. M. Pinto Azevedo			
110	574/604	R. M. Pinto Azevedo	Fernando Simão-Sociedade de Comércio de Automóveis Representações Lda	45110	Automóveis - Stands
111	616/ 626	R. M. Pinto Azevedo	Basf Curtex SA-(Sucursal em Portugal)	46750	Produtos Químicos - Fabricantes

Informação relativa ao 2000					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
112	662	R. M. Pinto Azevedo	Autoglass-vidros para viaturas, Lda. (Carglass)	45320	Automóveis - Vidros
	684	R. M. Pinto Azevedo	World Editing-Edição de Publicações Lda	58190	Publicações
	684	R. M. Pinto Azevedo	Plásticos e Perfis Decorativos Dursil Lda	22230	Perfis
113	878/ 886	R. M. Pinto Azevedo			
114	968/ 984	R. M. Pinto Azevedo	Robbialac Portuguesa, Tintas e Decoração, Lda (Tintas Robbialac SA)	20301	Tintas e Esmaltes - Armazenistas e Distribuidores
	1000/ 1016	R. M. Pinto Azevedo	Pinto Basto - P.B. Movimentação de cargas, Lda	46690	Empilhadores e Porta - «Palettes»
115	942	R. M. Pinto Azevedo	J. Pinto Leitão, Lda.	46731	Madeiras
	242/ 246	Av. Fontes P. Melo	J. Pinto Leitão, Lda.	46731	Madeiras
116	280/ 318	Av. Fontes P. Melo	Auferma-Comércio Internacional SA	46430	Importação
117	342/350	Av. Fontes P. Melo	Fujifilm Portugal S.A.	46494	Fotografia e Cinema - Artigos e Equipamentos
118					
119	1101/ 1143	R. Eng. Ferreira Dias	Sociedade Atlas Copco de Portugal Lda	46690	Compressores de Ar
120					
121	1017	R. Eng. Ferreira Dias	Sociedade de Importação e Exportação-Serafim Martins Lda (Armazém Tecidos de Decoração)	46160	Decoração – Artigos
122	953/ 993	R. Eng. Ferreira Dias	Lusilectra-Veículos e Equipamentos SA (Grupo Salvador Caetano)	45110	Empilhadores e Porta-Paletes
	993	R. Eng. Ferreira Dias	'K' Line	52291	Navegação - Agências
123					
124	889	R. Eng. Ferreira Dias	Guérin Rent-A-Car 2 Lda	77110	Automóveis - Aluguer com e sem Condutor
125	831/843	R. Eng. Ferreira Dias	Sociedade de Rolamentos SDR SA	46690	Rolamentos e Chumaceiras
126	805/ 807/ 817	R. Eng. Ferreira Dias	Garagem Vitória-Automóveis Lda	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
127	771	R. Eng. Ferreira Dias	Lusilectra-Veículos e Equipamentos Lda	45110	Empilhadores e Porta-Paletes
128					
129	401 / 405	R. Eng. Ferreira Dias	Robert Bosch, Ida	46520	
	415	R. Eng. Ferreira Dias	Lanço-Comércio de Matérias-Primas Lda	46370	Café - Importadores e Exportadores
130	381/ 387	R. Eng. Ferreira Dias	Prosegur-Companhia de Segurança Lda	80100	Transporte de Valores; Alarmes - Aparelhos e Sistemas; Vigilância - Empresas
131	293/ 379	R. Eng. Ferreira Dias	Relopa-Electrodomésticos, Térmica e Ventilação SA	27510	Electrodomésticos - Fabricação de electrodomésticos

Lote Nº	Informação relativa ao 2000				Classificação nas Páginas Amarelas
	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	
132	161	R. Eng. Ferreira Dias	Somague-Engenharia SA	42990	Construção Civil - Empresas
	199	R. Eng. Ferreira Dias	Somague-Engenharia SA	42990	Empreiteiros
	253	R. Eng. Ferreira Dias	Pinhol-Equipamentos Industriais Lda	68100	Acessórios p/ Indústria; Plásticos - Matérias-Primas
133	370	R. Eng. Ferreira Dias	In Wear - Comércio de Confecções, Lda	46410	Malhas - Fabricantes? Ou comércio!!!
134	398/ 420	R. Eng. Ferreira Dias	Sotocal-Sociedade Torrefactora de Cafés Angola Lda	10830	Café - Armazenistas e Retalhistas
135	452	R. Eng. Ferreira Dias	Dif Broker-Sociedade Corretora SA	64992	Corretores da Bolsa
	444	R. Eng. Ferreira Dias	Rio Sul-Comércio e Indústria de Confecções Lda	46421	
136	544	R. Eng. Ferreira Dias	RAR Transportes	49410	
137		R. Eng. Ferreira Dias			
138	718/ 740	R. Eng. Ferreira Dias	António José da Cunha Lemos & Filhos Lda	46421	Malhas - Fabricantes
139	750/ 794	R. Eng. Ferreira Dias	Alliance Unichem Farmacêutica SA (ou Alliance healthcare portugal)	46460	Produtos Farmacêuticos - Armazenistas e Importadores
140	828	R. Eng. Ferreira Dias	Multirent	77110	Automoveis - Concessionários e Representantes
	800/ 840	R. Eng. Ferreira Dias	Rolporto-Comércio e Indústria de Automóveis SA	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
	800/ 840	R. Eng. Ferreira Dias	Solicingue - Comércio e aluguer de Automóveis	45110	automóveis - aluguer com e sem condutor
141	884	R. Eng. Ferreira Dias	Legrand Eléctrica SA	27122	Materiais Eléctricos
	884	R. Eng. Ferreira Dias	African Timber Portugal Madeiras, Lda	46130	Madeiras
	884	R. Eng. Ferreira Dias	Gedafe-Gabinete de Gestão Administrativa Lda	69200	Contabilidade - Escritórios e Serviços
142	908/938	R. Eng. Ferreira Dias	Aviz Trade Center	68312	Propriedades - Compra e Venda
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Quorum-Gestão e Promoção Imobiliária SA	41100	Propriedades – compra e venda
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Bayer Portugal SA	46460	Laboratórios Farmacêuticos
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Quorum-Gestão e Promoção Imobiliária SA	41100	Mediadores Imobiliários
	924	R. Eng. Ferreira Dias	Philips Portuguesa SA	46430	hospitais – artigos e equipamentos; iluminação - dispositivos - armazenistas e fabricantes
	938	R. Eng. Ferreira Dias	Fluidocontrol SA (Representantes da Asco Joucomatic)	46690	Pneumática - Equipamentos e Componentes
143	954	R. Eng. Ferreira Dias	Gustavo Cudell Lda	46690	Rega Sob Pressão - Sistemas
144	1010	R. Eng. Ferreira Dias	Ambar (Américo Barbosa) Complexo Industrial Gráfico SA	17230	Dossiers e Pastas de Arquivo

<i>Informação relativa ao 2000</i>					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
145		R. Eng. Ferreira Dias			
146	410/ 424	Av. Fontes P. Melo			
147	434/ 454	Av. Fontes P. Melo	Martins Ferreira-Comércio de Produtos Siderúrgicos SA	46720	Ferro Comercio por grosso de minerios e de metais
	482	Av. Fontes P. Melo	Visa Vital SA	82990	Organização de Empresas
148	470/ 482/ 496	Av. Fontes P. Melo	Consolidar e Validar - Centro de Estudos em Ciências da Saúde, Lda.	74900	Formação Profissional - Centros
149	516/ 532	Av. Fontes P. Melo	Gilaba-Máquinas e Produtos Químicos SA	46750	Produtos Químicos - Armazenistas e Importadores
150	----	R. Eng. Del. Santos	STCP - Sociedade de transportes Colectivos do Porto, S.A.	49310	Estação Recolha de Francos
		R. Eng. Del. Santos	Controlauto-Controlo Técnico Automóvel SA	71200	Automóveis - Inspeção
151	76	R. Eng. Del. Santos	Porcelanosa Porto	46732	Materiais de Construção
	76	R. Eng. Del. Santos	Porceven Portugal-Promoção Imobiliária SA	68200	Propriedades - Compra e Venda

ANO 1990

Informação relativa ao 1990					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
1	38	R. Eng. E. Campos	Mectal	????	Aparelhos de medida
2	58/ 94	R. Eng. E. Campos	Oliveira Sá, Comercial (Manuel Rodrigues Oliveira Sá & Filhos Lda)	13941	Cabos de aço
3	132/136	R. Eng. E. Campos	Knorr Portuguesa - Produtos alimentares, SARL	10892	Produtos Alimentícios
	116/120	R. Eng. E. Campos	Telenor-Sociedade de Máquinas e Electricidade Lda - escritórios	46180	Equipamento Eléctrico
4	168/82	R. Eng. E. Campos	Philips Rede de Assistência	46430	Electrodomésticos; reparações
	186/ 200	R. Eng. E. Campos	S L Soares & C Lda	47593	Exportadores e Importadores
5	204/226	R. Eng. E. Campos	Cimertex, Sociedade de máquinas e equipamentos, SARL - Oficinas e Peças	46630	Escavadoras; Máquinas para Terraplanagem – Venda; Pás mecânicas; Tractores – Agentes e Representantes
6					
7	330	R. Eng. E. Campos	Climax Portuguesa - Equipamentos e Mobiliário de Conforto, SA	31030	Colchões
8	400	R. Eng. E. Campos	Fagor Lusitania	46430	Electrodomésticos; reparações
	400	R. Eng. E. Campos	Maria Arminda Saraiva - Armazém	46190	Electrodomésticos; acessórios e peças
9	416	R. Eng. E. Campos	Fábrica Nacional de Margarina, Lda. Delegação norte	10420	Margarina
	416	R. Eng. E. Campos	Texas Lavandaria (Sede - escritório)	96010	Lavandaria
10	841/843	Rua Delfim Ferreira	ICI Portuguesa - Produtos Químicos, Ida	????	Armazenistas e Importadores
11	719/739	R. Delfim Ferreira	Fag Portuguesa, Lda.	46690	Retentores; Rolamentos e Chumaceiras
12	699	Rua Delfim Ferreira	Tecnitermo-Sociedade aerodinamica e termodinâmica, Lda	28250	Ventilação , caldeiras - equipamentos e montagem - Agentes e Fabricantes
	679	Rua Delfim Ferreira	Antraquímicos - Produtos químicos	????	Produtos quimicos
13	649	R. Delfim Ferreira	Tecnocarga - Agentes Transitários Internacionais, Lda - armazém	52291	
14					
15	575/615	R. Delfim Ferreira	F.A.Caiado-Indústria de produtos Alimentares, SA	10893	Produtos alimentares
16	555	Rua Delfim Ferreira	Albino dos Santos Araújo & C SA	46150	Aço Inoxidável - Cutelaria
	525	Rua Delfim Ferreira	Electro Arco, SA	25931	Soldadura - Artigos e Equipamentos

Lote Nº	Informação relativa ao 1990				Classificação nas Páginas Amarelas
	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	
17	483	R. Delfim Ferreira	Indústrias Invicta SA	20160	Plásticos - Matérias-Primas
	509	R. Delfim Ferreira	Viara Comercial (máquinas), Lda	46690	Fornos industriais; estufas - Artigos e equipamentos
18	421/459	Rua Delfim Ferreira	Aniceto Silva & C ^a , Lda - Concessionários Bosch	33190	Bombas de injeção - Electrodomésticos - Assistência e reparação
	424	Rua Delfim Ferreira	José Meireles	46190	Trading
	424	Rua Delfim Ferreira	Micro - Máquinas Sociedade Computadores e Equipamentos industriais, Lda	26200	Computadores
19	371	R. Delfim Ferreira	Hall & C Lda	14190	Exportadores e Importadores
	383	R. Delfim Ferreira	Sandvik Portuguesa, Lda	82990	Construção civil - Máquinas e Equipamentos - tubos de aço
	413	R. Delfim Ferreira	Sociedade Central Distribuidora de bebidas, Lda	11050	Cerveja - Fabricantes e distribuidores
	383/399	R. Delfim Ferreira	Tecnitermo-Sociedade aerodinamica e termodinâmica, Lda	28250	Ventilação , caldeiras - equipamentos e montagem - Agentes e Fabricantes
20	337	Rua Delfim Ferreira	Mafiluz - Mário & Figueiredo, Lda	27400	Iluminação - Armazenistas e Fabricantes
	351	Rua Delfim Ferreira	Socequi-Sociedade de Equipamentos Industriais Lda	46690	Ar Condicionado; Desumidificação; Permutadores de Calor; Queimadores
21	307	R. Delfim Ferreira	SLIL-Sociedade de lubrificantes ingleses, Lda	45320	Acessórios e peças para automóveis e camiões
22	84	Rua Delfim Ferreira	Soveco-Sociedade de Veículos Comerciais, Lda	45110	Camiões - Agentes e Representantes
23					
24	188	Rua Delfim Ferreira	Ford (CAM-Camiões, Automóveis e Motores SA)	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
25	192/224	R. Delfim Ferreira	Rotor-Sociedade de Comércio e representação, SA	45110	Escavadoras, tratores - Agentes e representantes
26	230/ 414	Rua Delfim Ferreira	Peugeot (Gamobar-Sociedade de Representações SA)	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
	230	Rua Delfim Ferreira	Vendal-Venda e aluguer de veículos automóveis SA	77110	Automóveis - Stands
27 cont	468	R. Delfim Ferreira	Michelin- Companhia Luso-pneus, Lda	46180	Agentes e Fabricantes
	500	R. Delfim Ferreira	Alexandra Soffe	71110	Arquitectura e engenharia
	500	R. Delfim Ferreira	Alternância - Cooperativa de Ensino Vocacional e Cooperativo CRL	85591	Cooperativas
	500	R. Delfim Ferreira	Articula-Federação Nacional das Cooperativas de Arte e Cultura	94991	Associações
	500	R. Delfim Ferreira	Barvel-Empresa Cerâmica de Barro Vermelho, Lda	23321	Betão Pré-esforçadp

Lote Nº	Informação relativa ao 1990				Classificação nas Páginas Amarelas
	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	
27 cont	500	R. Delfim Ferreira	ERMAC-Estores e revestimentos materiais de construção, Lda	43290	Estores e persianas
	500	R. Delfim Ferreira	Federação Cooperativa de Produção	94995	Cooperativas
	500	R. Delfim Ferreira	Ferlitrans-despachos, trânsitos, Lda	52292	Transitários
	500	R. Delfim Ferreira	Gabinete de tradução	74300	Tradutores e interpretes
	500	R. Delfim Ferreira	Imporgesta-Sociedade de Estudo de investimento e gestão de empresas SA	64992	Financiamento e Investimento
	500	R. Delfim Ferreira	Jacinto Martins Duarte	71120	Eng.s civis
	500	R. Delfim Ferreira	Joaquim Hipólito Rodrigues, Lda	49410	Transporte de cargas
	500	R. Delfim Ferreira	Jovena - Acesso para indústria e navegação, Ida	????	Juntas de dilatação - Navegação - Equipamentos e materiais
	500	R. Delfim Ferreira	Nair Barbosa Mendes, Lda	47530	
	500	R. Delfim Ferreira	Noviconstroi-Empresa de Construção, Lda	42990	Construção Civil - Empresas
	500	R. Delfim Ferreira	Ofgest CRL - Oficina de gestão de Matosinhos	74140	Contabilidade - Escritórios e Serviços
	500	R. Delfim Ferreira	Olivedesportos-Sociedade Comercial-Organização de actividades desportivas	93192	Agencias Publicidade e serviços
	500	R. Delfim Ferreira	Projovenscoop CRL	69200	Contabilidade - Escritórios e Serviços
	500	R. Delfim Ferreira	Publinas	73110	Agências Publicidade e serviços
	500	R. Delfim Ferreira	Sociedade de Granitos Backer, Ida	46120	Exportadores e Importadores
	500	R. Delfim Ferreira	STP - Transportes de carga, Lda	49410	Transportes de carga
	500	R. Delfim Ferreira	Tavares, Francisco Alberto	52102	Papelarias - Armazenistas
	500	R. Delfim Ferreira	Tecnoprojecto-Consultadaria Projectos e realizações industriais, Lda	42990	Consultores
	500	R. Delfim Ferreira	Transegur-Transportes de valores e serviços de segurança, Ida	80100	Alarmes-aparelhos e sistemas
	500	R. Delfim Ferreira	Transfere - Trânsitos e despachos, Lda	52292	Despacho de mercadorias
	500	R. Delfim Ferreira	Transporte de Carga, Lda	49420	Mudanças - empresas
	500	R. Delfim Ferreira	Unimóvel -Projecto de construção e comercialização de imóveis, Ida	68100	Arquitectura e engenharia
	500	R. Delfim Ferreira	Uninorte-União Cooperativa Polivalente da Região Norte CRL	85591	Cooperativas
	500	R. Delfim Ferreira	Unireboques-União de Reboques, Lda	49410	Reboques ligeiros e pesados
28	530	Rua Delfim Ferreira	Mitsubishi motors de Portugal, SA	45110	Camiões - Agentes e representantes
29	604	R. Delfim Ferreira	SKFLda	46690	Ferramentas de corte; acessórios para indústria

Lote Nº	Informação relativa ao 1990				Classificação nas Páginas Amarelas
	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	
30	638/664	Rua Delfim Ferreira	Majora (Mário J. Oliveira & Irmão Lda)	32400	Armazenistas e Fabricantes
	638/664	Rua Delfim Ferreira	Majora (Mário J. Oliveira & Irmão Lda)	32400	Editores
31	698	R. Delfim Ferreira	O tecto - fábrica e armazém	27900	Candeeiros e lustres
	700	R. Delfim Ferreira	PSE-Prestação de Serviços em Edifícios CRL	42990	Construção Civil - Empresas
32	760	Rua Delfim Ferreira	Produtos Sandoz, Lda	20120	Corantes e Pigmentos para Tintas Agentes e Fabricantes
33	776	R. Delfim Ferreira	Salimpor-Sociedade de importação, lda	46900	Exportadores e Importadores
34					
35	780	R. Delfim Ferreira	ApoQuímica - Corantes e Produtos Químicos, Lda	68100	Matéria Prima
	776/780	R. Delfim Ferreira	Linanda-Indústria de Confecções Lda	14131	Confecções
36	1462/80	R. Conde Covilhã	Centro Profissional Indústria de Madeiras	85591	Escola Técnica Profissional
37	800/840	R. Delfim Ferreira	CINFU Centro de Formação Profissional da Indústria da Fundição	85591	Fundições - Formação Profissional
	800/840	R. Delfim Ferreira	Soleasing - Comércio e aluguer de automóveis	77100	
38	??	R. Eng. E. Campos	Centro de Formação Profissional Ind.Madeira	85591	Escola Técnica Profissional
39					
40	3/17	R. Ant. Silva Marinho	Probata-Sociedade Portuguesa de batata, Lda	????	Batata de semente
41	29	R. Ant. Silva Marinho	Socequi-Sociedade de Equipamentos Industriais Lda	46690	Ar Condicionado; Desumidificação; Permutadores de Calor; Queimadores
42	41	R. Ant. Silva Marinho	Telenor-Sociedade de Máquinas e Electricidade Lda - armazém	82990	Equipamento Eléctrico
43	53	R. Ant. Silva Marinho	Banco Espírito Santo e Comercial de Lisboa	64190	Bancos
44					
45					
46	143	R. Ant. Silva Marinho	Elbe-electrónica portuguesa, Lda	46430	Electrodomésticos
47	131	R. Ant. Silva Marinho	SGO-ATT Assistência Técnica e Telecomunicações	????	Eléctrodos
48	157	R. Ant. Silva Marinho	O T A-Organização Técnica de Abrasivos Lda	46732	Abrasivos
49					
50	171/183	R. Ant. Silva Marinho	Pinhol-Equipamentos Industriais Lda	68100	Equipamentos pneumáticos-guinchos; acessórios para indústria
51	211	R. Ant. Silva Marinho	Paulo C Barbosa, Lda	46711	Oleos e massas lubrificantes
52	6	R. Ant. Silva Marinho	F Marques da Silva SA	46720	Metais Ferrosos e Não Ferrosos - Cobre

Lote Nº	Informação relativa ao 1990				Classificação nas Páginas Amarelas
	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	
53	92	R. Ant. Silva Marinho	Tubex-José Paulo Santos, Lda	17290	Tubos de cartão
54	66	R. Ant. Silva Marinho	Caldeira Pinto & C ^a , Lda. - escritório e armazém	52102	Mercearias – Armazenistas
55	108	R. Ant. Silva Marinho	SML-Têxteis, Lda	14131	Confecções para senhoras
56	168/ 214	R. Ant. Silva Marinho	Nacional - Companhia Industrial de transformação de Cereais, SA - Centro de Vendas	10611	
57	228/ 236	R. Ant. Silva Marinho	Sociedade de Metais Pinto da Silva Lda	46720	Aço Inoxidável
58	250	R. Ant. Silva Marinho	Prisma-Colas industriais, Lda	46750	Colas
59	266	R. Ant. Silva Marinho	Tecniforma-Oficinas Gráficas, Lda.	18120	Litografias
60	282	R. Ant. Silva Marinho	Carglass (Autoglass-Vidros p/ Viaturas Lda)	45320	Acessórios e peças para Automóveis e camiões - Vidros
61					
62	14023	Est. Circunvalação	Segrobe-Empresa Técnica de Electrodomésticos SA	46430	Fogões e Fogareiros Domésticos
63	14001/ 14007	Est. Circunvalação	Rivitex-Sociedade Comercial Importadora, Lda	46441	Exportadores e Importadores
64	13941/ 13975	Est. Circunvalação	Fidelis - electrodomésticos (Jamoral)	46430	Electrodomésticos
65	12843/ 12861	Est. Circunvalação	PE-Fábrica de Produtos Estrela, Lda	27510	Electrodomésticos; estruturas metálicas; estantes; m
66					
67					
68					
69					
70	12495/ 12477	Est. Circunvalação	Interlusa-Manfred H Muller & C Lda	46720	Importador de Componentes e Matérias-Primas; P/Fabrico de Candeeiros e Abat-Jours; Metais Não Ferrosos; Níquel,Zinco e Cobre
	12495	Est. Circunvalação	jose pimentel nunes & filhos lda	42990	construção ao civil - empresas
	2009	R. Direita Pereiró	Interlusa-Manfred H Muller & C Lda	46720	Candeeiros e lustres
71					
72					
73					
74	473/ 481	Av. Fontes P. Melo	Arlíquido-Sociedade Portuguesa de arliquidos, SA	20110	Gás industrial e medicinal
	459/ 467	Av. Fontes P. Melo	Salexpor-Companhia Portuguesa de sal higienizado, SA	46382	Sal
75	441	Av. Fontes P. Melo	Rolporto - Comércio e Indústria de automóveis	45110	Automóveid

Informação relativa ao 1990					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
76	315	Av. Fontes P. Melo	Fridis-Distribuidores alimentares	46381	Plastificação?????
	315	Av. Fontes P. Melo	Frinorte, Frigoríficos do Porto SA	52101	Armazem
	1962	R. Direita Pereiró	EDIS-Distribuição de produtos alimentares, SA	46382	Gelados e sorvetes
	1942	R. Direita Pereiró	Frinorte	52101	Armazéns
77					
78					
79	1637	R. Conde Covilhã	Auto-Sueco	45190	Camiões - Agentes e Representantes ; Automóveis - Concessionários e Representantes
80					
81					
82	663	R. M. Pinto Azevedo	Auto_Sueco, Lda (Maznova- Comércio e Reparação de Automóveis SA + Volvo)	45190	Automóveis - Concessionários e Representantes
83	585	R. M. Pinto Azevedo	Sociedade de Importação Enrique Thumann, Lda	43330	Decoração; piscinas- equipamentos e montagens; impermeabilização - artigos
84					
85	567	R. M. Pinto Azevedo	SOBIL - Abílio de Sousa, Filhos & Cº, Lda.	23120	Espelhos; Vidros
86	507/539	R. M. Pinto Azevedo	Sociedade de Saboaria do Bolhão Lda	20411	Sabão
87	461/ 495	R. M. Pinto Azevedo	Moysés Cardoso & C Lda	46740	Ferros , Aços e Chapas
88	439	R. M. Pinto Azevedo	Nova Cimnor, SA	46720	Fundições-Artigos e Equipamentos; Carvão Mineral; Materiais ferrosos
89	363	R. M. Pinto Azevedo	Ambar (Américo Barbosa) Complexo Industrial Gráfico SA	17230	Dossiers e Pastas de Arquivo-Brindes publicitários e promocionais; litografias
	363	R. M. Pinto Azevedo	Desabrochar Editorial, Lda	58110	Editores
	363	R. M. Pinto Azevedo	Edinter Edições Internacionais, Lda	58110	Editores
90					
91	269/ 333	R. M. Pinto Azevedo	Socobel-Distribuição de Calçado A C E	46422	Sapatarias
92	245	R. M. Pinto Azevedo	Sociedade industrial Vilares, SA	32996	Velas para iluminação e decorativas
93	173	R. M. Pinto Azevedo	Fábrica Triunfo SA	10720	Produtos alimentares
94	171	R. M. Pinto Azevedo	F Ramada - Aços e indústrias, SA	46720	Coberturas, Construção naval - Equipamentos e materiais; serras e serrotes; Aços; Estantes; Ferramentas de corte

Lote Nº	Informação relativa ao 1990				Classificação nas Páginas Amarelas
	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	
95	167	R. M. Pinto Azevedo	Alexandre Cardoso II- Gestão e Investimentos SA	46421	Comércio a retalho de vestuário para adultos
	167	R. M. Pinto Azevedo	Álvaro Marques, Lda "Decasa"	46762	Estofos; Tecidos e Materiais
	159	R. M. Pinto Azevedo	Texarte têxteis, SA	46410	Confecções - Tecidos armazenistaspara senhoras
96	65	R. M. Pinto Azevedo	AEG-Portuguesa, SA (Telefunken)	46520	Electrodomésticos
	21/41	R. M. Pinto Azevedo	Imper básica-Sociedade de impermeabilização ibérica, Lda	43390	Impermeabilização
	65	R. M. Pinto Azevedo	Luso cargo - transitários, Lda	52291	Transitários
	65	R. M. Pinto Azevedo	Metalurgia Torgás, SA	46140	Válvulas; Esquentadores
97	7	R. M. Pinto Azevedo	Ciba-Especialidades Químicas Lda	20593	Corantes e Pigmentos p/ Tintas
98					
99					
100					
101					
102	26	R. M. Pinto Azevedo	União de bancos portugueses, SA	64190	Bancos
103	74	R. M. Pinto Azevedo	Boaconta-Contabilidade e organização, SA	69200	Contabilidade - Escritórios e Serviços
	74	R. M. Pinto Azevedo	Construções de armazéns da via rápida, Lda	68200	Propriedades - Compra e venda
	64	R. M. Pinto Azevedo	Japorte-Sociedade Comercial de Acessórios de Automóveis, SA	45310	Pneus e Câmaras de Ar - Agentes, Fabricantes e Importadores
	80/96	R. M. Pinto Azevedo	Universal Afir-Aços Especiais e Ferramentas, SA	46720	Aço; Ferreamentas; Armazenistas
104	146	R. M. Pinto Azevedo	Confetrans - Transportes de confecções, Lda	52292	Transitários - Transportes internacionais
	146/ 150	R. M. Pinto Azevedo	Lusofrete-Transportes internacionais, SA	52291	Transitários
	114/134	R. M. Pinto Azevedo	Nestlé Portugal, SA	10860	Artigos e alimentos
105	469	R. Eng. Ferreira Dias	Pinto & Cruz Lda	43290	elevadores e ascensores – fabricantes; motores diesel; tubos e acessórios; aquecimento industrial
	469	R. Eng. Ferreira Dias	Sociedade Comercial Garland Laidley, SA	52291	Despacho de mercadorias
106	272	R. M. Pinto Azevedo	Cooperativa de consumo SCRL, RAR	47112	Cooperativas
107	414	R. M. Pinto Azevedo	Central de Cervejas, EP (gás)	47250	Cerveja - Fabricantes e Distribuidores
	414	R. M. Pinto Azevedo	Luso-Águas Minerais	46342	Distribuidores
108					
109	510	R. M. Pinto Azevedo	Francisco Batista Russo SA - Sociedade Comercial e Industria de automóveis	45110	Camiões - Agentes e Comerciantes

Informação relativa ao 1990					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
110	574	R. M. Pinto Azevedo	G.M.General Motors de Portugal (Opel: Moto-Meca, RL)	45110	Concessionários (Fernando Simão)
	574/604	R. M. Pinto Azevedo	Moto-Meca, RL	45110	Camiões - Agentes representantes
111	626	R. M. Pinto Azevedo	Basf Portuguesa, Lda	46750	Computadores-Produtos químicos-Armazenistas e importadores
112	684	R. M. Pinto Azevedo	Plásticos e Perfis Decorativos Dursil Lda	22230	Estores e persianas-perfis
113	878/ 886	R. M. Pinto Azevedo	Valentine Portugal, SA	20301	
114	968/ 984	R. M. Pinto Azevedo	Robbialac Portuguesa, Tintas e Decoração, Lda	20301	
	968	R. M. Pinto Azevedo	Tintas Borges (Portugal) Lda	20301	Tintas e Esmaltes - Fabricantes
	182	Av. Fontes P. Melo	Kendall, Pinto Basto & C ^a , Lda	46630	Compressores de ar-construção civil-Máquinas e equipamentos; Empilhadores
115	942	R. M. Pinto Azevedo	J. Pinto Leitão, Lda.	46731	Madeiras
116	292/310	Av. Fontes P. Melo	Augusto Ferreira Machado, Lda	32400	Brinquedos e Jogos-Armazenistas e Fabricantes, Electrodomésticos
117	342/350	Av. Fontes P. Melo	Fujifilm Portugal S.A.	46494	Fotografia e Cinema - Artigos e Equipamentos
118	1173	R. Eng. Ferreira Dias	Fábrica de tecidos de seda Aviz, SA	13203	Tecidos Fabricantes
119	1101/ 1143	R. Eng. Ferreira Dias	Sociedade Atlas Copco de Portugal Lda	46690	Compressores de Ar
120					
121	1017	R. Eng. Ferreira Dias	Rocha Carvalho e C ^a , Lda.	46110	Algodão; Importadores e Exportadores
122	993	R. Eng. Ferreira Dias	Sociedade Comercial Garland Laidley, SA	52291	Despacho de mercadorias-transportes internacionais
123					
124					
125	805/843	R. Eng. Ferreira Dias	Man-Baviera-Comércio de Automóveis, SA	45110	Camiões-Agentes e representantes
126					
127					
128	725/741	R. Eng. Ferreira Dias	Renault - Veículos Comerciais, Lda	45110	Camiões - Agentes representantes
129	415	R. Eng. Ferreira Dias	H.Brehn - Equipamentos industriais, SA	46690	Máquinas e ferramentas
	405	R. Eng. Ferreira Dias	Lusoflex- Espumas rígidas e flexíveis, SA - serviços comerciais	47784	Colchões; estofos- tecidos e materiais
	445	R. Eng. Ferreira Dias	Pinto & Cruz Lda (Motequi-Motores e Equipamentos, SA)	43290	Motoserras
	445	R. Eng. Ferreira Dias	Pinto & Cruz Lda	43290	Cozinhas-Equipamentoss e instalação
	439 B	R. Eng. Ferreira Dias	Pneus Dunlop	29320	Pneus e Câmaras de ar-Agentes e Fabricantes

Lote Nº	Informação relativa ao 1990				Classificação nas Páginas Amarelas
	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	
130	381/ 387	R. Eng. Ferreira Dias	Cafés Cristina-Produção e Comercialização de cafés, Lda	10830	Café - Importadores e Exportadores - Torrefacções
131	379	R. Eng. Ferreira Dias	Cogie-Comércio geral de importação e exportação, Lda	46430	Exportadores e Importadores
	293/ 379	R. Eng. Ferreira Dias	Relopa-Electrodomésticos, Térmica e Ventilação SA	27510	Electrodomésticos - Fabricação de electrodomésticos
	333	R. Eng. Ferreira Dias	Transporte Central Pombalense, Lda	49410	Transportes de carga
132					
133	370	R. Eng. Ferreira Dias	In Wear - Comércio de Confecções, Lda	46410	Malhas - Fabricantes
134	398	R. Eng. Ferreira Dias	Sotocal - Sociedade Torrefactora de Cafés Angola, Lda	10830	Café - Armazenistas e Retalhistas
135					
136					
137					
138					
139	772	R. Eng. Ferreira Dias	Empresa Têxtil Nortenha, SA	14390	Malhas Fabricantes
	750/794	R. Eng. Ferreira Dias	Nortiss	46160	Importadores e Exportadores
140	800/ 840	R. Eng. Ferreira Dias	Rolporto-Comércio e Indústria de Automóveis SA	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
141	884	R. Eng. Ferreira Dias	Baviera	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
	896	R. Eng. Ferreira Dias	Chesterton (com e s/amianto)	????	Empanques
	884	R. Eng. Ferreira Dias	Gedafe-Gabinete de Gestão Administrativa Lda	69200	Contabilidade - Escritórios e Serviços
	884	R. Eng. Ferreira Dias	J.B. Corsino, Lda	27320	Materiais Eléctricos
	884	R. Eng. Ferreira Dias	José Manuel Cruz	????	Exportadores e Importadores
	884	R. Eng. Ferreira Dias	Malua, Lda	????	Exportadores e Importadores
	884	R. Eng. Ferreira Dias	RN TRANS - Actividades transistárias, Lda	52291	Transitários
	884	R. Eng. Ferreira Dias	Sdrsortrans-Transitários, Lda	52291	Transitários
	884	R. Eng. Ferreira Dias	SIPE-Sociedade industrial de produtos electricos	27320	Materiais electricos(pertença de J.B. Corsino)
	884/896	R. Eng. Ferreira Dias	Valadas, Ida	46610	Correias transportadoras, juntas dilatação, tubos de aço, óleos e massas lubrificantes
142	910/36	R. Eng. Ferreira Dias	Indústrias 1001	20301	Impermeabilização-Tintas e esmaltes-Fabricantes
143	954	R. Eng. Ferreira Dias	Gustavo Cudell Lda	46690	Rega Sob Pressão - Sistemas
144					

<i>Informação relativa ao 1990</i>					
Lote Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
145					
146	410	Av. Fontes P. Melo	M.Cardoso, Lda	46720	Ferro
147	434/ 454	Av. Fontes P. Melo	A.S.Vassalo (norte) Produtos Siderúrgicos, Lda	46720	Ferro
148	470	Av. Fontes P. Melo	Iva rolamentos, Lda	46690	Acessórios para indústria; Ferro para betão; arames e chapas
	470	Av. Fontes P. Melo	SCAL-Sociedade de Construções Alberto Leal, SA	42990	Construção Civil - Empresas - Rolamentos e chumaceiras
149	516/ 532	Av. Fontes P. Melo	Gilaba-Máquinas e Produtos Químicos SA	46750	Produtos Químicos - Armazenistas e Importadores
150	----	R. Eng. Del. Santos	STCP - Sociedade de transportes Colectivos do Porto, S.A.	49310	Estação Recolha de Francos
151	76	R. Eng. Del. Santos	Porcelanosa Porto	46732	Materiais de Construção
		R. Direita Pereiró	Sociedade Comercial Luso Italiana, Lda	46690	Fitas anticorrosivas
	335	R. Ant. Silva Marinho	Café Precioso	56301	Cafés
	317	R. Ant. Silva Marinho	Junqueiro & Rodrigues Lda	45320	Acessórios e Peças p/ Automóveis e Camiões
	381	R. Eng. E. Campos	Ariston electrodomésticos	46430	Electrodomésticos; acessórios e peças
	159	R. Eng. E. Campos	Emocar	28222	Empilhadores
	341	R. Eng. E. Campos	Grupo 8 - Vigilância e prevenção electrónica, Lda	80100	Alarmes; Aparelhos e sistemas; Grupos de Segurança
	355	R. Eng. E. Campos	Socorte - Indústria de Fitas e Viés, Lda	13961	

ANO 1980

Lote		Informação relativa ao 1980			Classificação nas Páginas Amarelas
Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	
1	26	R. Eng. E. Campos	Agfa - Gavaert, Lda.	46750	Fotografia e Cinema – Artigos e Equipamentos
2	80	R. Eng. E. Campos	Rocha Carvalhos e C ^a , lda.	46110	Algodão
3	132/136	R. Eng. E. Campos	Knorr Portuguesa - Produtos alimentares, SARL	10892	Produtos Alimentícios
	116/120	R. Eng. E. Campos	Decolorde - Móveis e Decorações de Lordelo, Lda.	31091	Decolorde - Móveis e Decorações de Lordelo, Lda.
	142/152	R. Eng. E. Campos	Norttractores-Tractores Comercio e Indústria SARL	45110	Tratctores; Acessórios e peças
4	168/182	R. Eng. E. Campos	Corel - Consórcio rádio-eléctrico, Lda-	47591	Electrodomésticos
	186/ 200	R. Eng. E. Campos	Pinto & Cruz, Lda.	43290	Hotelaria – Artigos e Equipamentos
5	204/226	R. Eng. E. Campos	Cimertex, Sociedade de máquinas e equipamentos, SARL	46630	Escavadoras; Máquinas para Terraplanagem – Venda; Pás mecânicas; Tractores – Agentes e Representantes
6	254/ 258	R. Eng. E. Campos	Salvador Caetano - Indústria Metalúrgica e Veículos de Transporte SARL	45110	Camiões - Agentes e Representantes
7	330	R. Eng. E. Campos	Amorim - Serviços Internacional de Contentores, Lda.	52240	Transportes de Carga
	330	R. Eng. E. Campos	Climax Portuguesa - Equipamentos e Mobiliário de Conforto, SA	31030	Colchões
	330	R. Eng. E. Campos	Robert Bosch (Portugal), Lda	46520	Electrodomésticos
8	400	R. Eng. E. Campos	Confecções GABAR	14132	Confecções para Homens; Gabardinas e Impermeáveis
9	416	R. Eng. E. Campos	Lavandaria a seco Pronto, Lda	96010	Lavandarias e Tintureiros
	416	R. Eng. E. Campos	Fábrica Nacional de Margarina, Lda.	10420	Margarina
10	843	R. Delfim Ferreira	ICI Portuguesa - Produtos Químicos, lda	????	Armazenistas e Importadores
11	719/739	R. Delfim Ferreira	Fag Portuguesa, Lda.	46690	Retentores; Rolamentos e Chumaceiras
12	679/699	R. Delfim Ferreira	Scania - CIMPOMÓVEL (Norte) Veículos - Automóveis, SARL	45110	Acessórios e peças para Automóveis e Camiões; Camiões – Agentes e representantes; Motores Marítimos
13	649	R. Delfim Ferreira	C ^a . Portuguesa de Trefilaria, SARL	24340	Arame
14	629	R. Delfim Ferreira	J. Cândido da Silva - Comércio de Bebidas, Lda.	46341	Vinhos – Armazenistas e Distribuidores
15	575/615	R. Delfim Ferreira	F.A. CAIADO - Indústrias de Produtos Alimentares, SARL	10893	Produtos Alimentícios

Lote					
Informação relativa ao 1980					
Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
16	555/569	R. Delfim Ferreira	Aços Inoxidáveis - Albino dos Santos Araújo & C, Lda.	46150	Aço
	525	R. Delfim Ferreira	Electro Arco, SARL	25931	Soldadura - Artigos e Equipamentos; Eléctrodos
17	483	R. Delfim Ferreira	Indústrias Invicta SA	20160	Plásticos - Matérias-Primas
	509	R. Delfim Ferreira	Struers - Equipamentos e Produtos para Metalografia e Petrografia	????	Laboratórios – Artigos e Equipamentos
	509	R. Delfim Ferreira	Kerwood - Viara Comercial (Máquinas), Lda	46690	Electrodomésticos
	509	R. Delfim Ferreira	Honor - Viara Comercial (máquinas), Lda.	46690	Frigoríficos Industriais; Batedeiras Eléctricos; Electrodomésticos
18	421/459	R. Delfim Ferreira	Serviço Bosch	46520	Reparações Eléctricas; Electrodomésticos – Reparações; Ferramentas Eléctricas
19	371	R. Delfim Ferreira	Ernesto de Sousa Ribeiro, Lda.	25991	Artigos Domésticos
	383/399	R. Delfim Ferreira	Tecnitermo - Sociedade de Aerodinâmica e termodinâmica, Lda.	28250	Aquecimento Industrial; Ar Condicionado; Refrigeração – Equipamentos e Instalação
	413	R. Delfim Ferreira	Cediberl - Sociedades Central Distribuidora da bebidas, Lda.	11050	Água de Mesa e Medicinais; Cerveja – Fabricantes e Distribuidores
20	323	R. Delfim Ferreira	Polinox - Representações e centro de Metais Fintos, Lda.	46720	Perfis; Aço Inoxidável; Alumínio
	351/363	R. Delfim Ferreira	Socequi - Sociedade de aerodinâmica e termodinâmica, Lda.	46690	Água – Captação; Aquecimento Industrial; Calçado Ortopédico; Desumidificadores; Filtros; Queimaduras Industriais
21	307	R. Delfim Ferreira	John W nolte	46620	Máquinas de Costura; Máquinas Industrias
22	84	R. Delfim Ferreira	Comeve - Comércio de Veículos, Lda.	45110	Camiões – Agentes e representantes
23	118/140	R. Delfim Ferreira	Frota - Tratctores e automóveis, Lda	45110	Acessórios e peças para Automóveis e Camiões; Camiões – Agentes e representantes; Ferramentas Pneumáticas
24	176/188	R. Delfim Ferreira	Ford (CAM-Camiões, Automóveis e Motores SA)	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
25	192/224	R. Delfim Ferreira	Garrido e Filho, Lda. (Pegaso - Camiões)	45110	Acessórios e peças para Automóveis e Camiões; Camiões – Agentes e representantes; Camiões – Agentes e representantes
26	230/ 414	R. Delfim Ferreira	Gamobar, SARL	45110	Automóveis – Stands

Lote		Informação relativa ao 1980			Classificação nas Páginas Amarelas
Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	
27	424	R. Delfim Ferreira	Tri-Spor - Sociedade Industrial de Confecção, Lda.	14131	Confecções para Homens; Confecções para Senhoras
	462	R. Delfim Ferreira	Transmotor - Sociedade Comercial e Industrial de veículos de transportes e motores, SARL	45110	Automóveis – Stands; Camiões – Agentes e representantes
	468/474	R. Delfim Ferreira	Michelin - Companhia LusoPneu, Lda.	46180	Pneus e Câmaras-de-ar – Agentes e Fabricantes
	494/500	R. Delfim Ferreira	Walter Cudell	47300	Estações de Serviço – Equipamentos e Materiais
	500	R. Delfim Ferreira	Uninorte-União Cooperativa Polivalente da região Norte CRL	85591	Cooperativas
	500	R. Delfim Ferreira	Federação das Cooperativas de produção	85591	Cooperativas
	500	R. Delfim Ferreira	Noviconstroi-Empresa de Construção, Lda	42990	Construção Civil – Empresas
	500	R. Delfim Ferreira	Oliveira Caetano, Construções e Obras Públicas, Lda.	42990	Construção Civil – Empresas
	500	R. Delfim Ferreira	Cerpol - Empresa cerâmica Portugal, Lda.	23321	
	500	R. Delfim Ferreira	Splash - Exportação e comércio, Lda.	46900	Agentes Comerciais; Importadores e Exportadores
	500	R. Delfim Ferreira	Somárida - Sociedade Industrial de Malhas da Via Rápida SARL	14310	Malhas – Fabricantes
	500	R. Delfim Ferreira	Intercrane - Máquina e Movimentação, Lda.	46630	Importadores e Exportadores
	500	R. Delfim Ferreira	Augusto M. Cristino Costa	????	Importadores e Exportadores
	500	R. Delfim Ferreira	Mectube - Sociedade de mecânica, tubagem e estruturas, Lda.	25110	Instalações Industriais; Estruturas Metálicas
	500	R. Delfim Ferreira	J Marçal	24430	Estanho
	500	R. Delfim Ferreira	Licínio C.C. Silva Guimarães	71120	Eng. Técnico
	500	R. Delfim Ferreira	Electro-arco SARL	25931	Electrodos
	500	R. Delfim Ferreira	Estamparia Junqueirense de José Ferreira, Lda.	????	Decoração – Artigos
	500	R. Delfim Ferreira	Goter - grupo Organizativo de transportes, expedições e representações, Lda.	52292	Representações; Transitários; Transportes Internacionais
	500	R. Delfim Ferreira	A Tranquilar - Eng. Bernardino Pereira Baptista	68100	Propriedades – Compra e Venda; Trespases – agências
	500	R. Delfim Ferreira	Raul Teixeira Rede	????	Agentes Comerciais
	500	R. Delfim Ferreira	Serro e Fonseca, Lda.	46690	Máquinas Industrias
	500	R. Delfim Ferreira	Movimento Social Democrático	94920	Partidos e Associações políticas
	500	R. Delfim Ferreira	FERAN - Sociedade de Representações, Lda.	46382	Produtos Alimentícios
28	530	R. Delfim Ferreira	Univex - Comércio e Indústrias de automóveis e camiões, SARL	45110	Camiões – Agentes e representantes

Lote					
Informação relativa ao 1980					
Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
29	604	R. Delfim Ferreira	Sociedade SKF, Lda.	46690	Acessórios para Indústria; Rolamentos e Chumaceiros; Ferragens e Ferramentas – Lojas; Rolamentos e Chumaceiras
	614	R. Delfim Ferreira	Litografia Império, Ida	18120	Litografias
30	638/664	R. Delfim Ferreira	Majora (Mário J. Oliveira & Irmão Lda)	32400	Brinquedos e Jogos – Armazenistas e Fabricantes; Jogos e Artigos Para Jogos; Editores; Jogos e Artigos para Jogos
	698	R. Delfim Ferreira	Viuva de carlos Correia Pinto	17211	Cartonagem
31	698	R. Delfim Ferreira	Karto - Jogos	32400	Brinquedos e Jogos – Armazenistas e Fabricantes; Jogos e Artigos para Jogos
32	760	R. Delfim Ferreira	Produtos Sandoz, Lda.	20120	Anilinas; Corantes e Pigmentos para Tintas
33					
34					
35					
36					
37					
38	???	R. Eng. E. Campos	Centro de Formação Profissional para as Indústrias de Madeira (Centro nº. 11)	85591	Escolas Técnicas e Profissionais
39					
40	17	R. Ant. Silva Marinho	Casa Agrícola do Porto, Lda - Armazém	46214	Adubos
41					
42					
43	53	R. Ant. Silva Marinho	Banco Espirito Santo e Comercial de Lisboa	64190	Bancos - Arquivos
44	111	R. Ant. Silva Marinho	José Ferreira Nunes da Rocha & C ^a , Lda.	43320	Carpintarias e Marcenarias; Construtores Cívicos
45					
46					
47					
48					
49					
50	171/183	R. Ant. Silva Marinho	Pinhol - Equipamentos industriais, Lda.	68100	Correias de Transmissão; Embraiagens
51	211	R. Ant. Silva Marinho	Gustavo Cudell, Lda	46690	Rega sob pressão - Sistemas
52					
53	84	R. Ant. Silva Marinho	Rivitex - Sociedade Comercial Importadora, Ida.	46441	Importadores e Exportadores; Louça Decorativa; "Ménage"; Novidades; Vidros e Cristais

Lote		Informação relativa ao 1980			Classificação nas Páginas Amarelas
Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	
54	66	R. Ant. Silva Marinho	Caldeira Pinto & C ^a , Lda.	52102	Mercearias – Armazenistas
55	108				
56	168/214	R. Ant. Silva Marinho	Nacional - Portugal e Colónias, Companhia Industrial	10613	Alimentos para Animais; Arroz; Farinhas alimentícias; Bolachas e Biscoitos; Massas Alimentícias; Produtos Alimentícios
57	236	R. Ant. Silva Marinho	Sociedade de Metais Pinto da Silva Lda	46720	Metais Ferrosos e não Ferrosos; Parafusos e Porcas
58	250	R. Ant. Silva Marinho	Carvalho e Catarro, Lda.	20160	Máquinas para Plásticos; Plásticos – Fabricantes
59	266	R. Ant. Silva Marinho	Araujo e Sobrinho SUCRS	47620	Artes Gráficas
60	282	R. Ant. Silva Marinho	Cacvec - Cooperativa Abastecedora dos comerciantes de vidro em chapa, SCARL	46732	Vidros e Cristais
61					
62	14023	Est. Circunvalação	Segrobe-Empresa Técnica de Electrodomésticos SA	46430	Electrodomésticos; Fogões e Fogareiros Domésticos
63	14007	Est. Circunvalação	Esso Portuguesa SARL	46711	Oleo e massas lubrificantes
	14007	Est. Circunvalação	H.C.Ferreira, Lda	46180	Máquinas de agraphes e pregar ; máquinas de cintar; embalagens - Artigos e equipamentos
64	13941/ 13975	Est. Circunvalação	Sociedade Importadora Jamoral, Lda	46430	Electrodomésticos; Importadores - Distribuidores; Fogões e Fogareiros Domésticos
65	12843/ 12861	Est. Circunvalação	PE-Fábrica de Produtos Estrela, Lda	27510	Electrodomésticos; estruturas metálicas; estantes; m
66					
67	12679	Est. Circunvalação	Horbach - António Augusto da Silva & C ^a , Lda.	46720	Aço; Arames; Chapas para Cobertura
68					
69					
70	12495	Est. Circunvalação	Fábrica de Serração de Madeiras	16101	Madeiras
71					
72					
73					
74	459/ 467	Av. Fontes P. Melo	Salexpor - Companhia Portuguesa de sal higienizado, S.A.	46382	Sal
75					
76	1942	R. Direita Pereiró	Frinorte - Frigoríficos do Porto, SARL	52101	Carnes Congeladas; Frigoríficos – Armazéns; Peixe Congelado
77	2042/ 2058	R. Direita Pereiró	Fábrica de Tintas Boa Nova Lda	20301	Tintas e Esmaltes - Armazenistas e Distribuidores
78					

Lote					
Informação relativa ao 1980					
Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
79	1637	Via Mar. Carmona	Auto - Sueco, Ida.	45110	Acessórios e peças para automóveis e camiões; Acessórios e peças para Automóveis e Camiões
	1637	Via Mar. Carmona	Volvo - Auto Sueco, Lda	45110	Máquinas para terraplanagem - Venda
80					
81					
82	619/663	R. M. Pinto Azevedo	Hermarfrei - Máquinas de Costura industriais e têxteis, Lda.	28940	Máquinas de Costura
83					
84					
85	567	R. M. Pinto Azevedo	SOBIL - Abílio de Sousa, Filhos & Cº, Lda.	23120	Espelhos; Vidros
86	507/539	R. M. Pinto Azevedo	Sociedade de Saboaria do Bolhão Lda	20411	Sabão
87	461/ 495	R. M. Pinto Azevedo	Moysés Cardoso & C Lda	46740	Ferros , Aços e Chapas
88	419/ 455	R. M. Pinto Azevedo	Nova Cimnor-Companhia Distribuidora de Produtos p/ Indústria SA	46720	Cooperativas
89	363	R. M. Pinto Azevedo	Ambar (Américo Barbosa) Complexo Industrial Gráfico SA	17230	Brindes e Presentes; Encadernação; Escritórios – Artigos e Equipamentos; Litografias
90		R. M. Pinto Azevedo			
	359	R. M. Pinto Azevedo	CNB-Companhia Nacional de Borrachas, SARL	22111	Pneus e Câmaras-de-ar – Agentes e Fabricantes
91	269	R. M. Pinto Azevedo	Corfams - Confecções, Lda.	14132	Importadores e Exportadores
92					
93	173	R. M. Pinto Azevedo	Fábrica Triunfo, SARL	10720	Bolachas e Biscoitos; Massas Alimentícias; Rações; Supermercados – Fornecedores
94	171	R. M. Pinto Azevedo	F Ramada - Aços e Indústrias, SARL	46720	Aço; Botões – Armazenistas e Fabricantes; Coberturas; Estantes; Laminagem; Martelos Perfuradores; Serras e Serrotes
95	167	R. M. Pinto Azevedo	Central Importadora, Lda	46761	Algodão
96	31	R. M. Pinto Azevedo	Confecções Steca, Lda. + Avertex - Compra e venda de Produtos Têxteis, Lda.	47510	Confecções para Homens; Importadores e Exportadores; Confecções para Senhoras
	65	R. M. Pinto Azevedo	AEG - Telefunken Portuguesa, SARL	46520	Componentes Electrónicos; Contadores e Disjuntores; Electrodomésticos; Equipamento Eléctrico; Ferramentas Eléctricas
	65	R. M. Pinto Azevedo	Metalurgia Torgás, S.A..	46140	Fogões e Fogareiros Domésticos
97	7	R. M. Pinto Azevedo	Ciba-Especialidades Químicas Lda	20593	Corantes e Pigmentos p/ Tintas

Lote					
Informação relativa ao 1980					
Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
98					
99					
100					
101					
102	16/ 44	R. M. Pinto Azevedo	Interbanco, SA	64190	Automóveis - Aluguer com e sem Condutor
	48	R. M. Pinto Azevedo	União de bancos portugueses, SA	64190	Bancos
103	74	R. M. Pinto Azevedo	Edinter - Edições Internacionais, Lda	18120	Editores
	80/96	R. M. Pinto Azevedo	Universal Afir-Aços Especiais e Ferramentas, SA	46720	Aço
104	114/134	R. M. Pinto Azevedo	Nestlé Portugal, SA	10860	Produtos alimentares
105	150	R. M. Pinto Azevedo	Eurofrete-Transportes internacionais, Lda	49410	Transitários; Transportes internacionais; Cargas e Encomendas – Serviços
	146/ 150	R. M. Pinto Azevedo	Sifenor - Societae Importadora de ferrosos e não ferrosos, Lda.	46720	Alumínio; Chapas para Cobertura; Coberturas; Latão; Metais Ferrosos e não Ferrosos
106	272	R. M. Pinto Azevedo	RAR-Refinarias de Açúcar Reunidas, SA	10810	Açúcar;
107	414	R. M. Pinto Azevedo			
	414	R. M. Pinto Azevedo	Pepsicola-Vendas e entreposto do Porto	46342	Refrigerantes
	414	R. M. Pinto Azevedo	Água do Luso - Vendas e entrepostos do Porto	46342	Distribuidores
	414/ 450	R. M. Pinto Azevedo	Sociedade Central de Cervejas, SA	47250	Cerveja - Fabricantes e Distribuidores
108					
109	510	R. M. Pinto Azevedo	Baptista Russo & Irmão, SARL, – sociedade comercial e industrial de Automóveis (BMW)	45110	Camiões – Agentes e representantes; Motocicletas – Agentes e Fabricantes; Automóveis – Agentes e Representantes
110	574	R. M. Pinto Azevedo	Moto-Meca, RL	45110	Camiões; Agentes - representantes
111	616/ 626	R. M. Pinto Azevedo	Basf Portuguesa, Lda	46750	Produtos Químicos - Fabricantes
112	684	R. M. Pinto Azevedo	Texemalha - Sociedade industrial têxtil, Lda	14390	Confecções ; Malhas-fabricantes
113	878	R. M. Pinto Azevedo	Valentine - Portugal SARL	20301	Tinta e esmalte - Fabricantes - Vernizes
114	968/ 984	R. M. Pinto Azevedo	Tintas Robbialac SA	20301	Tintas e Esmaltes - Armazenistas e Distribuidores
	182	Av. Fontes P. Melo	Kendall, Pinto Basto & Cª, Lda.	46630	Construção Civil – Máquinas e Equipamentos; Diferenciais; Empilhadoras; Escavadoras
115	942	R. M. Pinto Azevedo	J. Pinto Leitão, Lda.	46731	Madeiras
116					
117					

Lote					
Informação relativa ao 1980					
Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
118	1173	R. Eng. Ferreira Dias	Fábrica de tecidos de Seda Aviz, S.A.	13203	Estampagens; Sedas
119	1101/ 1143	R. Eng. Ferreira Dias	Atlas Copco de Portugal, Lda.	46690	Bombas; Compressores de Ar; Construção Civil – Máquinas e Equipamentos; Equipamento Pneumático
120	1063/95	R. Eng. Ferreira Dias	Inlusex, Indústrias têxteis Lda		
121	1017	R. Eng. Ferreira Dias	Rocha Carvalho e C ^a , Lda.	46110	Algodão; Importadores e Exportadores
122	953	R. Eng. Ferreira Dias	Garland Laidley, SARL - Escritórios comerciais	52291	Alarme – Aparelhos e Sistemas; Caves e Fechaduras; Cofres; Extintores de Incêndio; Frigoríficos Industriais
	993	R. Eng. Ferreira Dias	Rolim Comercial SARL	46762	Alarme – Aparelhos e Sistemas; Caves e Fechaduras; Cofres; Extintores de Incêndio; Frigoríficos Industriais
123					
124					
125					
126					
127					
128	725/741	R. Eng. Ferreira Dias	CAM - Camiões, Automóveis e Motores, SARL	45110	Acessórios e Peças para Automóveis e Camiões; Camiões – Reparações
129	415	R. Eng. Ferreira Dias	H. Brehm - Equipamentos industriais, SARL	46690	Ferramentas Eléctricas; Máquinas para Madeira; Revestimentos; Serra e Serrote
	405	R. Eng. Ferreira Dias	Lusofflex - Espumas rígidas e flexíveis, SARL	31030	Colchões; Estofos - Tecidos e Materiais
	439	R. Eng. Ferreira Dias	Relopa - Sociedade Metalúrgica Instaladora, Lda.	27150	Fornos Industriais; Incineradoras
	439	R. Eng. Ferreira Dias	Troia - Electrodomésticos	27150	Electrodomésticos
130	381/ 387	R. Eng. Ferreira Dias	Cafés Cristina – Produção e comercialização de cafés, Lda.	10830	Café – Armazenistas e Retalhistas
131					
132					
133					
134					
135					
136					
137					
138					
139	750/794	R. Eng. Ferreira Dias	Nortisse - Textil Nortenha, Lda.	46160	Exportadores e Importadores
140	800/ 840	R. Eng. Ferreira Dias	CNP - Companhia Nacional de Ptroquímica, EP	20594	Plásticos – Fabricantes; Produtos Químicos – Fabricantes

Lote					
Informação relativa ao 1980					
Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
141					
	910/936	R. Eng. Ferreira Dias	Diogo Mesquita, Lda	52101	Peixe congelado - Armazenistas
142	910/936	R. Eng. Ferreira Dias	Indústria 1001 - Drogas Mesquita, Lda.	46630	Colas; Drogas – Armazenistas; Pincéis, Rolos e Trinchas
143					
144					
145					
146	410/ 424	Av. Fontes P. Melo	M. Cardoso, Lda.	46740	Aço; Arames; Ferro
147	434/454	Av. Fontes P. Melo	Sousa Pinheiro & C ^a , SUCR, Lda.	46740	Sousa Pinheiro & C ^a , SUCR, Lda.
148					
149					
150					
151	12409	Est. Circunvalação	Obras de recuperação de Mulheres	87902	Instituição de Caridade
	????	Av. Fontes P. Melo	Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau (secção dos Congelados)	84114	Organismo de Coordenação Económica
	????	R. D. Aires G. Osório	Sociedade de construção Mamede Ferreira da Silva, Lda	42100	Construção civil - empresas
	??	Via Mar. Carmona	Ribeiro e Irmão - Vinhos	11021	Vinhos – Armazenistas e Distribuidores
	??	Via Mar. Carmona	Ribeiros - Vinhos	11021	Vinhos - Armazenistas e Distribuidores
	664	Via Mar. Carmona	Sociedade Comercial C. Santos, Lda.	45110	Automóveis – Agentes e Representantes
	335	R. Ant. Silva Marinho	Café Precioso + Valentim & Melo	56301	Cafés
	277/293	R. Ant. Silva Marinho	Mecanomolde - Manuel Correia da Costa & C ^a , Lda.	28940	Moldes; Prensas
	317	R. D. Aires G. Osório	Junta de Frequesia de Ramalde	84113	
	127	R. D. Aires G. Osório	Nunes, Neves & C ^a , Lda.	46690	Ar Comprimido; Compressores de Ar; Máquinas – Ferramentas
	25	Av. Fontes P. Melo	Nobel - Novos Betões, Lda.	46630	Construção Civil – Máquinas e Equipamentos
	101	Av. Fontes P. Melo	João Margarido	????	Despachantes Oficiais
	99	Av. Fontes P. Melo	Relopa - Sociedade Metalúrgica Instaladora, Lda.	27510	Incineradoras
	35	Av. Fontes P. Melo	Setmar - Sociedade de Equipamentos Técnicos Marítimos e Industriais, SARL	46140	Grupos Eletrógenos

ANO 1970

Lote		Informação relativa ao 1970				Classificação nas Páginas Amarelas
Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE		
1						
2						
3						
4	186/ 200	R. Eng. E. Campos	S L Soares & C Lda ?	47593		Exportadores e Importadores
5	204/220	R. Eng. E. Campos	Celuloses Guadiana, SARL - Armazém	52102		Cartão Canelado
	226	R. Eng. E. Campos	Cimertex - Sociedade de Máquinas Equipamentos	45110		Tractores
6	245/248	R. Eng. E. Campos	Matias & Ferreira, Lda (Berliet)	45310		Camiões - Acessórios
7	330	R. Eng. E. Campos	António Leite & Filhos	46690		Calçado - Artigos - Máquinas
8						
9	416	R. Eng. E. Campos	Texas Lavandaria (Sede - escritório)	96010		Lavandaria
10						
11						
12						
13	649	R. Delfim Ferreira	Cª. Portuguesa de Trafilaria, SARL	24340		Arame
14						
15	575/615	R. Delfim Ferreira	Antar - Indústria e confecções	14131		Camisas - Fabricantes
16	525/69	R. Delfim Ferreira	António Oliveira Tavares	25992		Aços inoxidáveis - Metais
17	483	R. Delfim Ferreira	Iberfina	?		Plásticos construção civil - revestimentos
	483	R. Delfim Ferreira	Indústrias Invicta SA	20160		Plásticos - Fabricantes - Matérias primas
	509	R. Delfim Ferreira	Viara Comercial KENWOOD	46690		Cozinhas - Equipamentos - aparelhos electrodomésticos
18	421/459	R. Delfim Ferreira	Bosch - Acessórios e estação de serviço	46520		Automóveis - Acessórios
19	371	R. Delfim Ferreira	Avelino Sousa Ribeiro, Lda	46430		Aparelhos eléctricos - Candeeiros - aparelhos electromésticos
	383	R. Delfim Ferreira	Termonor-Sociedade Industrial termotecnica, Lda	28250		Aquecimento industria
	399	R. Delfim Ferreira	Robertoon & Guedes Lda	14190		Malas senhora - exportadores
	413	R. Delfim Ferreira	Cabidel - Sociedade distribuidora de bebidas, Lda	46342		Águas de mesa medicinais
20	351	R. Delfim Ferreira	Fábrica de malhas Marga, Lda	14390		Malhas - Fabricantes
21	307	R. Delfim Ferreira	John W Nolte, Lda	46620		Máquinas Costura - malhas
22						
23						

Lote					
Informação relativa ao 1970					
Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
24	176/188	R. Delfim Ferreira	Ford (CAM-Camiões, Automóveis e Motores SA)	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
25	192/224	R. Delfim Ferreira	Garrido & Filho	45110	Camiões - Acessórios
	192/224	R. Delfim Ferreira	Scania	45110	Camiões - Stands
26					
27	424/462	R. Delfim Ferreira	Toyota	45110	Automóveis - Concessionários e Representantes
	462	R. Delfim Ferreira	Investex	14131	Confecções para senhora
	462	R. Delfim Ferreira	Copofil SARL- Quimico têxtil	13993	Fibras artificiais
	462	R. Delfim Ferreira	Transmotor	45110	Automóveis - Acessórios
	468/74	R. Delfim Ferreira	Pneus Michelin	46180	Pneus
	494/500	R. Delfim Ferreira	Cuddel, Walter	45310	Automóveis - Acessórios
28	530	R. Delfim Ferreira	Univex (Serviços comerciais)	45310	Camiões acessórios
29	604	R. Delfim Ferreira	SKF - Rolamentos Chumaceiras	46690	Rolamentos
30	614	R. Delfim Ferreira	Litografia Império, Lda	18120	Litografias
	638/664	R. Delfim Ferreira	Majora (Mário J. Oliveira & Irmão Lda)	32400	Brinquedos - Fabricantes
31					
32	760	R. Delfim Ferreira	Produtos Sandoz	20120	Anilinas - Produtos químicos - Distribuidores
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40	17	R. Ant. Silva Marinho	Casa Agricola do Porto, Lda - Armazém	46214	Adubos
41	41	R. Ant. Silva Marinho	Fernando Borgonha (armazem)	46110	Algodão - Importadores e exportadores
42					
43					
44	111	R. Ant. Silva Marinho	José Ferreira Nunes Rocha	42990	Empreiteiros
45					
46	131	R. Ant. Silva Marinho	Candy - Armazém Grundig	46430	Aparelhos electrodomésticos
47					
48	157	R. Ant. Silva Marinho	Placarol	16230	Portas
49	157	R. Ant. Silva Marinho	Aparite (SIAP)	16291	Madeiras - Contraplacados
50	171	R. Ant. Silva Marinho	Pinhol - Equipamento industrial e materiais, Lda	68100	Tubos e acessórios
51	211	R. Ant. Silva Marinho	Cudell, Engº. Gustavo (Oficinas)	46690	Regas por aspersão
52					

Lote					
Informação relativa ao 1970					
Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
53	84	R. Ant. Silva Marinho	Rivitex - Sociedade Comercial de Importação, Lda	46441	Importadoras/Armazenistas - Artigos Orientais
	92	R. Ant. Silva Marinho	José Paulo Santos	32996	Máquinas têxteis - Acessórios
	92	R. Ant. Silva Marinho	Tubex - Fábrica de Bobinas	32996	Fiação e tecelagem - acessórios e peças
54	66	R. Ant. Silva Marinho	Caldeira Pinto & C ^a . Lda (escritório e armazem)	52102	Mercearia - Armazenistas
55					
56					
57					
58					
59	266	R. Ant. Silva Marinho	Araújo & Sobrinho, Sucs	47620	Tipografias
60					
61					
62					
63					
64	13941/ 13975	Est. Circunvalação	Fábrica de Rede de Pesca Marina, Lda	13942	Redes de Pesca
65	12843/ 12861	Est. Circunvalação	PE-Fábrica de Produtos Estrela, Lda	27510	Electrodomésticos
66					
67	12679	Est. Circunvalação	António Augusto da Silva & C ^a , Lda	46720	Aço
68					
69					
70					
71					
72					
73	519	Av. Fontes P. Melo	António Augusto da Silva & C ^a , Lda	46720	Aço
74					
75					
76	1942/ 1962	R. Direita Pereiró	Frinorte	52101	Alimentos congelados - Armazenistas
77	2042/ 2058	R. Direita Pereiró	Fábrica de Tintas Boa Nova Lda	20301	Tintas e Esmaltes - Armazenistas e Distribuidores
78					
79	1637	Via Mar. Carmona	Volvo (Auto-Sueco, Lda)	45110	Automóveis - Stands
80					
81					
82	619	R. M. Pinto Azevedo	Estabelecimentos Torres Nogueira	46410	Exportadores - Tecidos
	619/663	R. M. Pinto Azevedo	Fábrica de Confecções Schimming	14390	Fabricantes - exportadores
83					
84					
85					

Lote					
Informação relativa ao 1970					
Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
86	507/539	R. M. Pinto Azevedo	Sociedade de Saboaria do Bolhão Lda	20411	Sabão
87	483	R. M. Pinto Azevedo	Socolal	????	Plásticos - Matérias primas
88	419	R. M. Pinto Azevedo	Associação Portuguesa de Fundição	94200	Associação
	419/ 455	R. M. Pinto Azevedo	Nova Cimnor-Companhia Distribuidora de Produtos p/ Indústria SA	46720	Fundições - Artigos e Equipamentos
89	363	R. M. Pinto Azevedo	Ambar (Américo Barbosa) Complexo Industrial Gráfico SA	17230	Dossiers e Pastas de Arquivo
90	359	R. M. Pinto Azevedo	Indofil -Soc.Industrial Fibras Plástica	22210	Plásticos - Fabricantes
91	269	R. M. Pinto Azevedo	Boardman - Intercorte	14131	Camisas - Fabricantes
92					
93	173	R. M. Pinto Azevedo	Fábrica Triunfo SARL	10720	Produtos alimentares
94					
95	167	R. M. Pinto Azevedo	Central Importadora Azevedo Miranda, SARL	46761	Algodão em rama
96	65	R. M. Pinto Azevedo	Arlequim confecções	14131	Camisas - Fabricantes
	65	R. M. Pinto Azevedo	Sinviauto, Lda	45110	Automóveis
	65	R. M. Pinto Azevedo	Metalurgica Torgás, SARL	46140	Instalações de gás; Exportadores e importadores
	65	R. M. Pinto Azevedo	AEG - Telefunken Portuguesa, SARL	46520	Electrodomésticos
97					
98					
99					
100					
101					
102					
103					
104					
105					
106	272	R. M. Pinto Azevedo	Refinaria de açúcar	10180	Produtos refinaria
107					
108					
109	510/ 540	R. M. Pinto Azevedo	Francisco Batista Russo & Irmão	45110	Automóveis
110					
111	616/ 626	R. M. Pinto Azevedo	Basf Curtex SA-(Sucursal em Portugal)	46750	Produtos Químicos - Fabricantes
112	684	R. M. Pinto Azevedo	Plásticos e Perfis, Lda	22230	Plásticos - Fabricantes
	684	R. M. Pinto Azevedo	Texemalha-Sociedade Industria	14390	Exportadores Malhas - Fabricantes
	684	R. M. Pinto Azevedo	Vínicola de Basto, Lda (Armazém)	????	Plásticos; matérias primas; vinhos; armazenistas
	684	R. M. Pinto Azevedo	Produtos Ciba, Lda	46460	Produtos Farmacêuticos
113	878	R. M. Pinto Azevedo	Valentine - Portugal SARL		Tintas - Fabricantes

Lote						Informação relativa ao 1970		Classificação nas Páginas Amarelas
Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE				
114								
115								
116								
117								
118								
119								
120								
121								
122								
123								
124								
125								
126								
127								
128								
129								
130								
131								
132								
133								
134								
135								
136								
137								
138								
139								
140								
141								
142								
143								
144								
145								
146								
147								
148								
149								
150								
151								

Lote		Informação relativa ao 1970			Classificação nas Páginas Amarelas
Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	
12409		Est. Circunvalação	Casa de Stº. António	87902	Instituição de Caridade
		Via Mar. Carmona	Vinhos Ribeiros	11021	Exportadores
		Via Mar. Carmona	Sociedade Comercial C. Santos, Lda	45110	Automóveis - Stands
		Via Mar. Carmona	A. M. Almeida (Morris)	47300	Automóveis; Estações de serviço
130		Via Mar. Carmona	Garagem Batalha - Posto de Abastecimento	47300	Estações de serviço
		Via Mar. Carmona	Tractores Massey Ferguson - Oficinas	45110	Tractores
		Via Mar. Carmona	Ribeiro Simão	11021	Vinhos; Armazenistas - Exportadores
796		Via Mar. Carmona	Vinhos Borges & Irmão	11021	Vinhos - Armazenistas
1407		R. Direita Pereiró	Gomes, Manuel Vilas Boas	56104	Adegas

ANO 1960

Lote		Informação relativa ao 1960			Classificação nas Páginas Amarelas
Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	
1	26	R. Eng. E. Campos	Agfa - Gevaert, Lda.	46750	Fotografia e cinema - Artigos e equipamentos
	38	R. Eng. E. Campos	Mectel-máquinas e telecomunicações,lda	46430	Materiais eléctricos
2	80	R. Eng. E. Campos	Manuel Rodrigues D'Oliveira Sá & Filhos, lda	13941	Construção Civil-Máquinas e equipamentos Cordoarias
3	142	R. Eng. E. Campos	Ferave-Importação e exportação	?	Exportadores e Importadores
4	168/182	R. Eng. E. Campos	IREMDA-Indústrias de grandes electrodomésticos, lda (Philips)	46430	Básculas; Computadores; Controles e Sistemas de Controlo; Electrodomésticos; Gravação de som e imagem-artigos e equipamentos
5	204/226	R. Eng. E. Campos	Centro Metalúrgico Torrejano + Cimentor, Sociedade de Máquinas e Equipamentos, SA	28920	Construção Civil-Máquinas e equipamentos - Terraplanagem
6					
7	330	R. Eng. E. Campos	Climax Portuguesa - Equipamentos e Mobiliário de Conforto, SA	31030	Colchões
8					
9	416	R. Eng. E. Campos	Indústria Internacional de Confeções do Castelo, Lda	14131	Confecções para Senhoras
	416	R. Eng. E. Campos	Lavandaria Lavanorte+ Texas Sociedade Nacional de Lavandarias, Lda	96010	Lavandarias e Tinturarias
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					

Lote <i>Informação relativa ao 1960</i>					
Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					
47					
48					
49					
50					
51					
52					
53					
54					
55					
56					
57					
58					
59					
60					
61					
62					
63					
64	13975	Est. Circunvalação	Fábrica de Rede de Pesca Marina, Lda	13942	Redes de Pesca
65	12861	Est. Circunvalação	PE-Fábrica de Produtos Estrela, Lda	27510	Electrodomésticos
66					
67	12679	Est. Circunvalação	António Augusto da Silva & C ^a ., Lda	46720	Ferro
68					
69					
70					
71					

Lote					
Informação relativa ao 1960					
Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	Classificação nas Páginas Amarelas
72					
73					
74					
75					
76					
77					
78					
79	1637	Via Mar. Carmona	Volvo (Auto-Sueco, Lda)	45110	Automóveis - Stands
80					
81					
82					
83					
84					
85					
86					
87					
88					
89					
90					
91					
92					
93					
94					
95					
96					
97					
98					
99					
100					
101					
102					
103					
104					
105					
106					
107					
108					
109					
110					
111					
112					
113					
114					
115					
116					

Lote		Informação relativa ao 1960			Classificação nas Páginas Amarelas
Nº	Nº Polícia	Rua	Nome	CAE	
117					
118					
119					
120					
121					
122					
123					
124					
125					
126					
127					
128					
129					
130					
131					
132					
133					
134					
135					
136					
137					
138					
139					
140					
141					
142					
143					
144					
145					
146					
147					
148					
149					
150					
151					
	12405	Est. Circunvalação	Manuel José Brites	1300	Horticultores
		Via Mar. Carmona	Morris	47300	Estação de Serviço Automóvel
		Via Mar. Carmona	Ribeiro & Irmão - Armazenistas e exportadores-Vinhos e seus derivados	11021	Vinhos de mesa - Armazéns
	664	Via Mar. Carmona	Sociedade Comercial C. Santos, Lda	45110	Automóveis - Stands
	664	Via Mar. Carmona	Sociedade Comercial Tasso de Sousa, Lda	45110	Automóveis - Stands