

MESTRADO INTEGRADO

ARQUITETURA

Navegando Entre Eixos
Desafios e oportunidades da Via B na
estruturação urbana da Póvoa de Varzim
Manuel Nogueira da Silva

M
2026



Manuel Nogueira da Silva. Navegando Entre Eixos: Desafios e
oportunidades da Via B na estruturação urbana da Póvoa de
Varzim



M.FAUP 2026

Navegando Entre Eixos: Desafios e oportunidades
da Via B na estruturação urbana da Póvoa de
Varzim
Manuel Nogueira da Silva

FACULDADE DE ARQUITETURA



Manuel Nogueira da Silva

Orientação científica: Prof.a Doutora Teresa Manuel Almeida Calix Augusto
Prof.a Doutora Carla Garrido de Oliveira

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura
apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto

FAUP, maio de 2026

Agradecimentos

Às minhas orientadoras, Professora Doutora Teresa Calix e Professora Doutora Carla Garrido, pelo acompanhamento atento, exigência crítica e constante procura pela qualidade ao longo de todo o processo de investigação;

À Câmara Municipal da Póvoa de Varzim, nas pessoas do Vereador das Obras Públicas, Luís Ramos, e do Chefe da Divisão de Planeamento, Arquiteto Nuno Pinheiro, pela disponibilidade e apoio prestado durante o desenvolvimento da dissertação;

Ao Arquivo Municipal da Póvoa de Varzim;

À Biblioteca Municipal Rocha Peixoto;

À minha família, em especial aos meus pais e à minha irmã Luísa, pelo apoio constante desde o início deste percurso;

Ao Vasco, por ter sido o meu braço direito e o meu apoio diário;

Ao meu grupo de amigos da FAUP, em especial ao Leandro e à Sofia, por terem partilhado comigo este processo;

Ao meu grupo de amigas mais próximas, Bea, Inês e Joana, pela presença e amizade incondicional;

A todos os professores que me acompanharam ao longo deste percurso, em especial à minha professora do ensino secundário, Ana Cachucho, por ter reconhecido desde cedo o meu interesse e dedicação à arquitetura;

A todos os que fizeram parte deste processo e contribuíram, de diferentes formas, para a concretização desta dissertação.

Resumo

A presente dissertação insere-se no âmbito do estudo das transformações urbanas da cidade da Póvoa de Varzim e da relação entre crescimento territorial, mobilidade e estrutura urbana contemporânea. Partindo da análise da evolução histórica da cidade e da consolidação dos seus principais eixos estruturantes, o estudo procura compreender de que forma a Via B, infraestrutura recente implantada entre a EN13 e a A28, participou nos processos de expansão urbana, fragmentação territorial e reorganização das relações entre cidade, mobilidade e paisagem.

Neste contexto, a Via B é analisada não apenas enquanto infraestrutura rodoviária, mas enquanto elemento integrante de uma estrutura urbana mais ampla, relacionada com os processos de crescimento urbano das últimas décadas e com dinâmicas de acessibilidade, ocupação do solo e especialização funcional do território. A sua condição intermédia e parcialmente expectante permite interpretá-la simultaneamente como resultado das transformações recentes da cidade e como potencial estrutura de reorganização urbana e territorial.

O trabalho desenvolveu-se através de uma abordagem que articulou investigação histórica, análise territorial e reflexão projetual, procurando estabelecer uma leitura crítica da evolução urbana da Póvoa de Varzim e das condicionantes associadas ao crescimento urbano contemporâneo. A componente projetual da dissertação surgiu como instrumento de investigação e interpretação do território, explorando hipóteses de rearticulação urbana assentes em princípios de continuidade espacial, mobilidade integrada, valorização ecológica e qualificação do espaço público.

A dissertação procura, assim, contribuir para a reflexão sobre os desafios contemporâneos das cidades costeiras de média dimensão, particularmente no contexto das relações entre mobilidade, expansão urbana, estrutura ecológica e coesão territorial.

Abstract

This dissertation falls within the scope of the study of urban transformations in the city of Póvoa de Varzim and the relationship between territorial growth, mobility, and contemporary urban structure. Based on the analysis of the city's historical evolution and the consolidation of its main structuring axes, the study seeks to understand how Via B, a recently implemented infrastructure located between the EN13 and the A28, contributed to processes of urban expansion, territorial fragmentation, and the reorganisation of the relationships between city, mobility, and landscape.

In this context, Via B is analysed not only as a road infrastructure, but also as an integral element of a broader urban structure, associated with the urban growth processes of recent decades and with dynamics of accessibility, land use, and functional specialisation of the territory. Its intermediate and partially undeveloped condition allows it to be interpreted simultaneously as a result of the city's recent transformations and as a potential structure for urban and territorial reorganisation.

The research was developed through an approach combining historical investigation, territorial analysis, and design-based reflection, seeking to establish a critical reading of the urban evolution of Póvoa de Varzim and of the constraints associated with contemporary urban growth. The project-based component of the dissertation emerged as an instrument for territorial investigation and interpretation, exploring hypotheses of urban rearticulation based on principles of spatial continuity, integrated mobility, ecological enhancement, and the qualification of public space.

The dissertation therefore seeks to contribute to the reflection on the contemporary challenges faced by medium-sized coastal cities, particularly in the context of the relationships between mobility, urban expansion, ecological structure, and territorial cohesion.

Palavras-chave

- Póvoa de Varzim
- Mobilidade integrada
- Projeto urbano
- Hierarquização
- Sustentabilidade

SUMÁRIO

00 INTRODUÇÃO	3
0.1 Objeto	4
0.2 Objetivo	5
0.3 Método	6
0.4 Estrutura	8
01 CONTEXTO HISTÓRICO	11
1.1 Gênese e Formação Pré-Moderna	14
1.2 Emergência da Póvoa Balnear	18
1.3 Infraestruturas e Acessibilidades como Motores de Crescimento	22
1.4 Consolidação da Cidade Balnear	26
1.5 Planeamento Moderno e Expansão	30
1.6 Massificação, Turismo e Crescimento Disperso	34
02 FRAGILIDADES DO SISTEMA URBANO ATUAL	41
2.1 Sistema Viário e Hierarquias	44
2.2 Mobilidade Suave	48
2.3 Estrutura Ecológica	52
2.4 Equipamentos e Centralidades	56
2.5 Densidade e Padrões de Crescimento	60
03 PROPOSTA DE ESTRATÉGIA	67
3.1 Hierarquia de Vias	70
3.2 Rede de Mobilidade Suave	76
3.3 Espaços Verdes	82
3.4 Equipamentos Públicos Estruturantes	86
3.5 Novas Áreas de Desenvolvimento	90
3.6 Unidades Operativas	95
04 CONSIDERAÇÕES FINAIS E CONCLUSÕES	103
Bibliografia e Iconografia	109
Anexos	115

Notas prévias:
1 | Recomenda-se a leitura em página dupla
2 | O documento recorre a páginas A3 para melhor leitura e compreensão do espaço urbano em desenhos de escalas maiores.

00

INTRODUÇÃO

0.1 OBJETO

0.2 OBJETIVO

0.3 MÉTODO

0.4 ESTRUTURA

0.1 Objeto

A cidade da Póvoa de Varzim apresenta características particulares no contexto das cidades costeiras portuguesas, resultantes da sua condição histórica de interface entre terra e mar, da importância assumida pelo turismo balnear e das sucessivas transformações associadas ao crescimento urbano. A evolução da cidade desenvolveu-se inicialmente ao longo da frente marítima e consolidou-se posteriormente através de diferentes eixos estruturantes de circulação.

Ao longo das últimas décadas, o crescimento urbano da Póvoa de Varzim foi acompanhado pela construção de novas infraestruturas rodoviárias e pela expansão de áreas habitacionais, comerciais e de equipamentos, originando alterações significativas na estrutura territorial da cidade e situações de fragmentação urbana e descontinuidade espacial.

Neste contexto, a Via B constitui um dos elementos mais significativos da expansão recente da cidade. Concebida enquanto eixo alternativo à EN13 e implantada a meia distância da A28, a sua implementação integrou intenções relacionadas com a reorganização da mobilidade urbana e articulação entre diferentes setores do território. No entanto, a evolução da cidade alterou parcialmente o papel inicialmente previsto para esta infraestrutura, colocando-a numa condição intermédia entre eixo de atravessamento, território expectante e potencial estrutura articuladora de crescimento urbano.

A dissertação toma, assim, como objeto de estudo a relação entre a evolução urbana da Póvoa de Varzim e as suas infraestruturas estruturantes de mobilidade, utilizando a Via B como elemento de leitura e interpretação das transformações territoriais mais recentes da cidade, considerando as relações entre mobilidade, espaço público, ocupação do solo, continuidade urbana e estrutura ecológica.

0.2 Objetivo

A presente dissertação teve como principal objetivo analisar a evolução urbana da Póvoa de Varzim e compreender de que forma as infraestruturas de mobilidade influenciaram a organização e funcionamento da cidade contemporânea.

Partindo da análise histórica da formação urbana da cidade e das suas principais transformações territoriais, o estudo procurou identificar as condicionantes associadas ao crescimento urbano recente e compreender o papel desempenhado pelos diferentes eixos estruturantes na articulação entre os vários setores urbanos.

Neste enquadramento, a Via B surgiu como caso de estudo privilegiado para a reflexão sobre as relações entre infraestrutura, mobilidade, espaço público e ocupação territorial. O objetivo do estudo não consistiu apenas na avaliação funcional da via, mas sobretudo na compreensão da sua influência na estrutura urbana da cidade e das possibilidades de reorganização territorial associadas à sua presença.

A dissertação procurou igualmente explorar o potencial da Via B enquanto estrutura territorial capaz de articular áreas urbanas fragmentadas e setores de crescimento expectante, ensaiando hipóteses de reorganização urbana assentes na continuidade ecológica, mobilidade suave, e qualificação do espaço público.

Através da articulação entre análise histórica, leitura territorial e experimentação projetual, a dissertação procurou contribuir para a reflexão sobre modelos de desenvolvimento urbano integrados, particularmente no contexto das cidades costeiras de média dimensão e dos desafios contemporâneos associados à mobilidade, sustentabilidade e coesão urbana.

0.3 Método

A investigação desenvolvida na presente dissertação assentou numa abordagem multidisciplinar, articulando investigação histórica, análise urbana e reflexão projetual como instrumentos de interpretação do território. O método adotado procurou estabelecer uma leitura progressiva da cidade da Póvoa de Varzim, relacionando os processos históricos de formação urbana com as transformações territoriais contemporâneas e com as possibilidades de intervenção futura.

Numa primeira fase, foi realizada uma revisão bibliográfica e documental centrada nos temas da evolução urbana, mobilidade, espaço público, estrutura ecológica e projeto urbano, recorrendo tanto a referências teóricas de carácter geral como a estudos específicos sobre a cidade da Póvoa de Varzim e o seu desenvolvimento territorial. Esta componente permitiu enquadrar o estudo nas discussões contemporâneas sobre crescimento urbano, infraestruturas de mobilidade e reorganização das cidades costeiras.

Paralelamente, foi desenvolvida uma análise histórica da evolução urbana da Póvoa de Varzim, recorrendo à consulta de cartografia histórica, planos urbanos, documentação municipal, arquivos fotográficos e outros elementos relevantes para a compreensão das sucessivas transformações da cidade. Esta análise permitiu identificar os principais momentos de expansão urbana, a evolução dos sistemas de circulação e as alterações da relação entre os diferentes setores do território urbano.

A investigação integrou igualmente uma componente de análise territorial e observação direta da cidade, através de visitas de campo, levantamento fotográfico, desenho analítico e produção cartográfica própria. Esta etapa procurou aprofundar a compreensão das relações existentes entre os diferentes sistemas urbanos permitindo identificar situações de fragmentação, descontinuidade ou potencial articulação urbana.

A componente projetual da dissertação surgiu como instrumento de investigação e síntese crítica, utilizando o projeto urbano enquanto meio de interpretação das problemáticas identificadas ao longo da análise. A proposta desenvolvida procurou explorar hipóteses de reorganização territorial e qualificação urbana assentes em princípios de continuidade espacial, integração de sistemas de mobilidade, valorização ecológica e melhoria do espaço público.

O método adotado procurou, assim, estabelecer uma relação contínua entre investigação teórica, análise territorial e experimentação projetual, entendendo o projeto urbano como parte integrante do processo de investigação.

0.4 Estrutura

A dissertação organiza-se em três grandes momentos, estruturados de forma a estabelecer uma aproximação progressiva ao território de estudo, articulando investigação histórica, análise urbana e reflexão projetual.

O primeiro capítulo centra-se na evolução urbana da Póvoa de Varzim, procurando compreender os processos históricos responsáveis pela formação e transformação da cidade ao longo do tempo. A análise aborda o desenvolvimento da estrutura urbana, a relação da cidade com os principais eixos de circulação, as transformações decorrentes da expansão urbana contemporânea e a evolução das dinâmicas territoriais associadas ao turismo, mobilidade e ocupação do solo. Este capítulo estabelece o enquadramento histórico e territorial necessário para a compreensão das problemáticas analisadas posteriormente.

O segundo capítulo dedica-se à leitura e análise da estrutura urbana contemporânea da cidade, incidindo particularmente sobre as relações entre mobilidade, fragmentação urbana, espaço público e estrutura ecológica. Neste momento é analisado o papel da Via B enquanto elemento integrante do sistema urbano da Póvoa de Varzim, procurando compreender a sua inserção territorial, as relações estabelecidas com os tecidos urbanos envolventes e as condicionantes resultantes da sua implementação. O capítulo procura construir uma leitura crítica da cidade atual, identificando potencialidades, fragilidades e oportunidades de transformação urbana.

O quarto capítulo corresponde à componente projetual da dissertação e desenvolve uma estratégia de intervenção urbana entendida como instrumento experimental de interpretação e rearticulação territorial. A proposta procura explorar possibilidades de reorganização urbana capazes de reforçar relações de continuidade territorial, melhorar sistemas de mobilidade e valorizar espaços urbanos fragmentados ou subutilizados. O projeto desenvolve-se através de escalas de território, urbanas e locais, articulando estratégias de estrutura ecológica, mobilidade e qualificação do espaço público com intervenções mais específicas de desenho urbano.

Por fim, a dissertação encerra com as considerações finais, onde são sintetizados os principais contributos da investigação e refletidas as questões levantadas ao longo do estudo, bem como as limitações e possibilidades futuras de aprofundamento do tema.

01

CONTEXTO HISTÓRICO

- 1.1 GÉNESE E FORMAÇÃO PRÉ-MODERNA
- 1.2 EMERGÊNCIA DA PÓVOA BALNEAR
- 1.3 INFRAESTRUTURAS E ACESSIBILIDADE COMO MOTOR DE CRESCIMENTO
- 1.4 CONSOLIDAÇÃO DA CIDADE BALNEAR
- 1.5 PLANEAMENTO MODERNO E EXPANSÃO
- 1.6 MASSIFICAÇÃO, TURISMO E CRESCIMENTO DISPERSO

O entendimento das dinâmicas urbanas contemporâneas exige uma leitura aprofundada dos processos históricos que estiveram na base da formação e transformação do território. Neste sentido, o presente capítulo tem como objetivo analisar a evolução urbana da Póvoa de Varzim enquanto processo cumulativo, resultante da sobreposição de diferentes lógicas económicas, infraestruturais e sociais que, ao longo do tempo, foram moldando a sua estrutura física e funcional.

Mais do que uma descrição cronológica dos acontecimentos, pretende-se desenvolver uma leitura crítica da construção da cidade, identificando momentos de rutura, continuidades e mecanismos de transformação que contribuíram para a configuração atual do tecido urbano. Esta abordagem insere-se na perspetiva de que a forma urbana é indissociável dos sistemas que a produzem, sejam estes de natureza geográfica, económica ou política, e que a compreensão dessas relações é fundamental para interpretar as fragilidades e potencialidades do território.

A génese da Póvoa de Varzim, fortemente condicionada pela proximidade ao mar, estabelece desde cedo uma relação estrutural entre suporte físico e ocupação humana, que viria a orientar as primeiras formas de crescimento urbano. Posteriormente, a introdução do turismo balnear, a partir dos séculos XVIII e XIX, constitui um momento determinante de transformação, ao reconfigurar não apenas a economia local, mas também a organização espacial da cidade. A este processo somam-se, já em fases mais recentes, o desenvolvimento das infraestruturas de transporte, a institucionalização de instrumentos de planeamento e, finalmente, a massificação do turismo, fatores que contribuíram para a expansão e complexificação do sistema urbano.

A análise será estruturada segundo uma sequência temporal, articulada com eixos temáticos que atravessam os diferentes períodos, nomeadamente a relação com o mar, o papel do espaço público, a influência das infraestruturas e a evolução do modelo económico dominante. Esta dupla leitura, cronológica e temática, permite não apenas compreender a evolução da cidade, mas também evidenciar os mecanismos que explicam as suas atuais disfunções e desequilíbrios.

Deste modo, o capítulo estabelece as bases interpretativas necessárias para o desenvolvimento dos capítulos seguintes, em particular no que diz respeito à identificação das fragilidades urbanas e à formulação de uma estratégia de intervenção informada pelo conhecimento do processo histórico.

1.1

Génese e Formação Pré Moderna

Século XVI - meados do Século XVIII

A formação inicial da Póvoa de Varzim deve ser entendida no contexto da sua localização no litoral norte de Portugal, inserida num território predominantemente plano entre as bacias hidrográficas do rio Cávado e do rio Ave, em proximidade direta com Vila do Conde e integrada num sistema territorial mais amplo marcado pela presença de estruturas históricas relevantes, como a Cividade de Terroso e os percursos associados ao Caminho de Santiago que atravessam a região através de São Pedro de Rates. Esta posição geográfica, marcada pela continuidade da faixa costeira e pela ausência de obstáculos topográficos significativos, condiciona simultaneamente a acessibilidade, a relação com o mar e as possibilidades de expansão, estabelecendo desde cedo um enquadramento territorial específico para o desenvolvimento do assentamento.

A formação inicial da Póvoa de Varzim encontra-se associada a um primeiro núcleo de carácter agrícola, senhorial e administrativo (“Póvoa de Susão”), localizado numa posição mais interior relativamente à linha de costa¹. Contudo, a proximidade ao mar e a existência de condições favoráveis às atividades marítimas conduzem progressivamente ao desenvolvimento de um segundo núcleo junto ao litoral (“Póvoa de Jusão”), diretamente ligado à pesca e ao apoio portuário, cuja importância económica acabaria por reforçar a centralidade da frente marítima na identidade da povoação.

Embora a ocupação do território da Póvoa de Varzim seja anterior ao período analisado, o presente estudo centra-se a partir do século XVI por corresponder ao momento em que a povoação começa a adquirir maior expressão territorial e urbana, tornando-se mais legíveis as relações entre litoral, estrutura construída e organização do território que irão influenciar o desenvolvimento subsequente da cidade. A relevância estratégica da frente marítima é igualmente evidenciada pela existência de estruturas defensivas costeiras, que antecedem o atual Forte de Nossa Senhora da Conceição, que provam a importância da fixação humana neste setor litoral.

1 | Em 1308, data da concessão do foral de D. Dinis, o povoado de Varzim pertencia à freguesia de Argivai e a sua posse estava, por sua vez, repartida entre fidalgos (Varzim de Susão) e terras do Rei (reguengo de Varzim de Susão) - Fonte: [Câmara Municipal da Póvoa de Varzim](#).

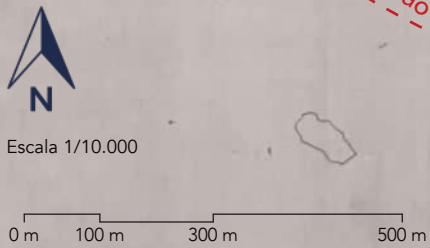
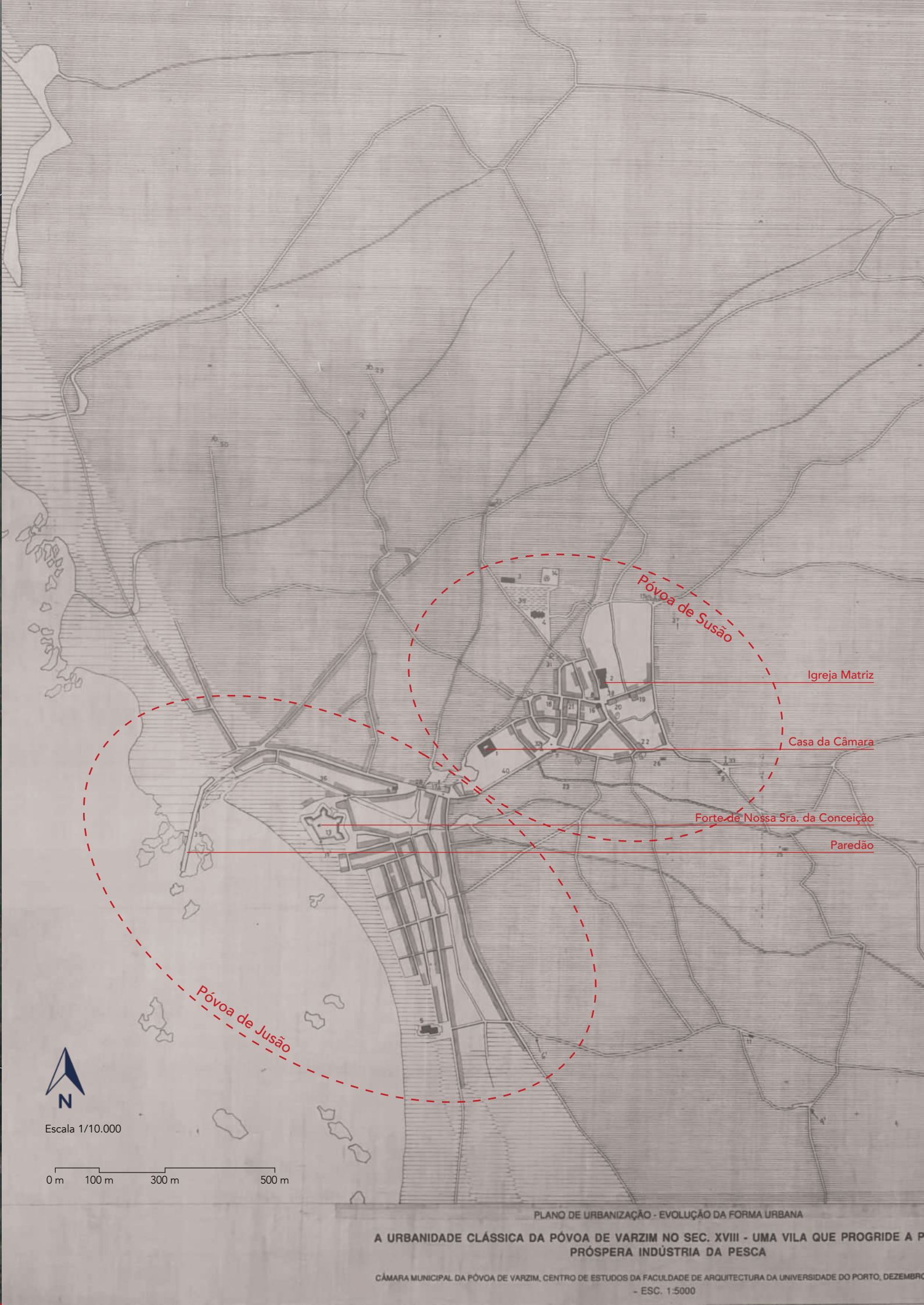
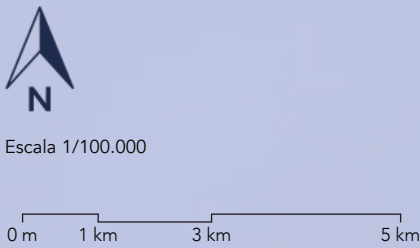
2 | O crescimento orgânico corresponde a processos incrementais não planeados, em que a forma urbana resulta da adaptação ao sítio e da acumulação de decisões locais (Fernandes, 2002).

3 | A orientação do traçado urbano em função do litoral evidencia a relação direta entre forma urbana e condicionantes físicas, sendo típica de assentamentos costeiros de base produtiva (Fernandes, 2002).

Esta condição inicial traduz-se numa estrutura urbana de crescimento orgânico², caracterizada pela ausência de planeamento formal e pela adaptação progressiva às condições do território. A proximidade entre habitação, espaços produtivos e estruturas ligadas à atividade marítima conduz à consolidação de uma malha irregular, formada pela sucessiva definição de arruamentos e construções diretamente associados às necessidades quotidianas da população piscatória e ao acesso ao litoral.

A orientação dos primeiros arruamentos evidencia essa adaptação ao contexto litoral, organizando-se frequentemente em paralelo com a linha de costa. Esta disposição reflete não apenas a proximidade às atividades marítimas, mas também a necessidade de otimizar o acesso ao mar, reforçando a sua centralidade enquanto elemento estruturador do assentamento. O território não é, neste contexto, um suporte neutro, mas um agente ativo na definição da forma urbana, condicionando a direção e o modo de crescimento³.

No entanto, esta estrutura inicial não é homogénea, evidenciando desde cedo uma diferenciação interna que reflete distintas funções e grupos sociais. A povoação organiza-se em dois núcleos principais: a Póvoa de Susão, situada numa posição mais interior e ligada à sua envolvente agrícola e administrativa, onde se localizavam os principais edifícios institucionais e religiosos, como a Casa da Câmara e a Igreja Matriz; e a Póvoa de Jusão, diretamente associada à frente marítima e às atividades piscatórias, concentrando habitação ligada às comunidades marítimas e estruturas de apoio à pesca. Esta dualidade revela uma primeira estruturação funcional e social do espaço urbano, que antecipa dinâmicas de especialização que se irão acentuar em períodos posteriores.



PLANO DE URBANIZAÇÃO - EVOLUÇÃO DA FORMA URBANA
A URBANIDADE CLÁSSICA DA PÓVOA DE VARZIM NO SEC. XVIII - UMA VILA QUE PROGRIDE A P
PRÓSPERA INDÚSTRIA DA PESCA
CÂMARA MUNICIPAL DA PÓVOA DE VARZIM, CENTRO DE ESTUDOS DA FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DO PORTO, DEZEMBRO
- ESC. 1:5000

Paralelamente, a própria presença do mar estabelece desde cedo uma condição de confinamento, obrigando o desenvolvimento urbano a processar-se preferencialmente no sentido nascente e ao longo do eixo norte - sul⁴. Esta restrição contribui para a consolidação de um crescimento linear e para a intensificação da relação entre o tecido urbano e a frente marítima, criando uma proximidade constante entre espaço construído e litoral.

Importa ainda referir que, neste período, a Póvoa de Varzim não se encontrava totalmente isolada do ponto de vista territorial, existindo já caminhos locais e percursos históricos que estabeleciam ligações com outros pontos da região, incluindo atravessamentos associados aos rios Ave e Cávado e eixos de circulação em direção a Rates, Barcelos e Ponte de Lima. Contudo, estas ligações apresentavam ainda uma escala reduzida e descontínua, não correspondendo a infraestruturas modernas de articulação regional. Esta condição contribui para que a organização urbana da povoação permanecesse fortemente dependente da relação direta com o mar e com os recursos locais, mantendo um crescimento maioritariamente associado a dinâmicas internas e de escala local, ao contrário do que viria a acontecer em séculos posteriores.

Deste modo, a génese da Póvoa de Varzim não deve ser entendida como um momento isolado, mas como a definição de um conjunto de condições estruturais que orientam o seu desenvolvimento subsequente. A cidade emerge como um assentamento funcional ligado ao mar, cuja morfologia resulta de um processo adaptativo e não planeado, marcado pela interação entre atividade económica, suporte físico e limitações territoriais.

na página anterior

Desenho A.01 (à esquerda)

Cartografia hipsométrica sobre imagem de satélite, do litoral entre as bacias hidrográficas do rio Cávado e do rio Ave, evidenciando a implantação da Póvoa de Varzim num território predominantemente plano e a sua relação com estruturas territoriais históricas relevantes, como Vila do Conde, a Cidade de Terroso e São Pedro de Rates.

Desenho A.02 (à direita)

Organização da Póvoa de Varzim no século XVIII, destacando a diferenciação funcional entre a Póvoa de Jusão e a Póvoa de Susão, bem como os principais elementos institucionais, defensivos e produtivos associados à consolidação inicial da povoação litoral.

Desenho analítico produzido sobre cartografia do CEAU-FAUP, disponível para consulta no anexo B.01.

1.2

Emergência da Póvoa Balnear

A partir de meados do século XVIII, a Póvoa de Varzim atravessa um momento de transformação estrutural que altera de forma significativa a sua base económica e a sua organização urbana.

A introdução dos banhos de mar com fins terapêuticos constitui o ponto de inflexão deste processo⁵, inicialmente associada a práticas médicas que valorizavam as propriedades curativas da água do mar. Este fenómeno, ainda incipiente numa fase inicial, ganha progressiva expressão ao longo do século XVIII, marcando a transição de uma lógica predominantemente produtiva, centrada na pesca e nas atividades associadas, para uma nova dinâmica orientada para o acolhimento de população externa.

Numa primeira fase, a prática balnear mantém um carácter relativamente restrito, atraindo sobretudo indivíduos provenientes de estratos sociais mais elevados⁶, que encontram na Póvoa condições favoráveis para estadias temporárias. Esta presença, inicialmente pontual, tende a tornar-se mais regular ao longo do século XIX, consolidando fluxos sazonais que passam a influenciar de forma crescente o funcionamento da vila. A economia local começa, assim, a adaptar-se a esta nova procura, introduzindo atividades complementares associadas ao alojamento, à alimentação e ao lazer.

A crescente procura associada à vilegiatura balnear desencadeia as primeiras transformações urbanas orientadas à fruição do litoral⁷, incidindo sobretudo nas áreas em maior proximidade com a frente marítima. A abertura de novos arruamentos, o alinhamento de traçados existentes e a progressiva qualificação de espaços públicos refletem uma adaptação gradual da estrutura urbana às exigências desta nova função. Estas intervenções não correspondem ainda a um processo de planeamento estruturado, mas revelam uma intenção crescente de ordenar o espaço urbano em função da presença dos veraneantes.

Século XVIII - final do Século XIX

5 | A prática dos banhos de mar surge no século XVIII associada a prescrições médicas, constituindo um dos fatores iniciais do desenvolvimento do turismo balnear em Portugal (Machado, 2011).

6 | O turismo balnear inicial apresenta um carácter elitista, sendo frequentado por classes com maior capacidade económica, o que influencia a forma e os equipamentos urbanos (Vasconcelos, 2017).

7 | A adaptação das cidades balneares à vilegiatura traduz-se frequentemente na qualificação da frente marítima e na reorganização do espaço urbano em função do lazer (Machado, 2011).

8 | A introdução de equipamentos de lazer constitui um indicador da transição para uma economia urbana orientada ao consumo e à sociabilidade (Vasconcelos, 2017).

Paralelamente, a frente marítima assume um papel cada vez mais central enquanto espaço de sociabilidade e representação. Deixa de ser exclusivamente um espaço de trabalho associado à pesca para passar a integrar funções ligadas ao lazer, tornando-se o principal palco da vida social durante a época balnear. Esta transformação traduz-se não apenas na sua valorização funcional, mas também na sua progressiva qualificação enquanto espaço urbano.

Apesar desta crescente valorização balnear do litoral, a estrutura urbana da cidade mantém ainda uma diferenciação funcional relativamente clara. A zona costeira associada à atividade piscatória continua a concentrar usos produtivos e habitação ligada às comunidades marítimas, enquanto os setores progressivamente ocupados pela vilegiatura balnear passam a integrar equipamentos de lazer, hospedagem e sociabilidade. Neste contexto, a Rua da Junqueira assume particular relevância enquanto eixo de articulação entre estas diferentes dinâmicas urbanas, concentrando atividades comerciais e reforçando a ligação entre a frente marítima e os espaços centrais da vila.

Este processo é acompanhado pelo surgimento de equipamentos diretamente relacionados com o acolhimento e entretenimento dos visitantes, como estalagens, casas de hospedagem, cafés, teatros e estabelecimentos de banhos⁸, que se localizavam maioritariamente na Rua da Junqueira (antiga “Rua dos Ferreiros”) e ruas adjacentes, próximas à praia. Estes elementos não apenas respondem a necessidades funcionais emergentes, como também introduzem também novas formas de vivência urbana, associadas ao lazer, à sociabilidade e ao consumo, que contrastam com a lógica produtiva dominante até então.

Desenho A.03

Organização funcional da Póvoa de Varzim no século XIX, destacando a coexistência entre a frente costeira piscatória e os setores progressivamente associados à vilegiatura balnear, bem como a relevância da Rua da Junqueira enquanto ligação entre a estação ferroviária e a zona balnear.

Desenho analítico produzido sobre cartografia do CEAU-FAUP, disponível para consulta no anexo B.02.

Ao longo do século XIX, estas transformações ganham maior consistência, acompanhando o aumento da acessibilidade e a intensificação dos fluxos de visitantes. A cidade começa a desenvolver uma estrutura progressivamente orientada para o litoral, antecipando uma reorganização mais profunda que se consolidará em fases posteriores.

Deste modo, a emergência da Póvoa balnear configura uma rutura estrutural no processo de desenvolvimento urbano, ao introduzir uma nova matriz de organização baseada em fluxos externos e numa economia de consumo. A cidade deixa de se estruturar exclusivamente em função das atividades marítimas para passar a responder a dinâmicas sazonais e a públicos específicos, inaugurando um processo de urbanização orientado pela atração e permanência temporária de população não residente.

01



01

Rua da Junqueira no início do século XX, já pavimentada e com comércio no piso térreo dos edifícios

21



1.3

Infraestruturas e Acessibilidades como Motor de Crescimento

A segunda metade do século XIX introduz uma nova dimensão no processo de transformação da Póvoa de Varzim, marcada pela consolidação de infraestruturas de transporte e pelo consequente aumento da acessibilidade externa. Este momento constitui uma mudança estrutural na lógica de desenvolvimento urbano, ao estabelecer uma relação direta entre conectividade territorial e crescimento da cidade, inaugurando uma dinâmica em que a expansão deixa de depender exclusivamente de fatores internos para passar a ser fortemente induzida por redes externas.

Ainda antes da consolidação destas infraestruturas regionais, verificam-se já tentativas de reorganização urbana associadas às intervenções promovidas por Francisco de Almada e Mendonça⁹ no final do século XVIII, nomeadamente através da criação da Praça do Almada e da nova Câmara Municipal. Estas intervenções introduzem uma primeira lógica de estruturação institucional e regularização urbana, antecipando preocupações de organização do território que serão posteriormente ampliadas pelas novas redes de mobilidade e acessibilidade.

O ponto de viragem fundamental ocorre com a ligação ferroviária entre o Porto e a Póvoa de Varzim, inaugurada em 1875, que altera profundamente a escala das relações territoriais¹⁰. A redução significativa dos tempos de deslocação e a facilitação da circulação de pessoas e bens transformam a cidade num destino acessível a partir do principal centro urbano da região, intensificando de forma decisiva os fluxos turísticos. A Póvoa deixa, assim, de depender de uma acessibilidade limitada e irregular para passar a integrar uma lógica de mobilidade rápida e contínua, reforçando a sua atratividade enquanto estância balnear. A localização da estação ferroviária contribui também para a compreensão do fenómeno do desenvolvimento da Rua da Junqueira enquanto rua comercial e de serviços, pois tratava-se do eixo mais direto de ligação da estação à zona balnear.

final do Século XIX - início do Século XX

9 | As intervenções promovidas por Francisco de Almada e Mendonça inserem-se no contexto das reformas urbanas pombalinas tardias, procurando introduzir maior regularidade, representatividade institucional e qualificação do espaço urbano na vila da Póvoa de Varzim, particularmente através da criação da Praça Nova (atual Praça do Almada) e dos novos Paços do Concelho.

10 | A abertura da linha ferroviária Porto–Póvoa de Varzim em 1875 constitui um marco determinante na integração regional da cidade e na intensificação dos fluxos turísticos (Vasconcelos, 2017).

11 | A melhoria da acessibilidade altera a escala territorial das cidades, reforçando a sua integração em sistemas urbanos mais amplos (Fernandes, 2002).

12 | O sistema viário desempenha um papel determinante na organização da forma urbana, funcionando como estrutura de suporte ao crescimento (Fernandes, 2002).

Este processo é posteriormente consolidado por outras infraestruturas que reforçam e estruturam essa integração territorial¹¹. A abertura da Estrada Real norte-sul, na viragem do século XIX para o século XX (posteriormente integrada na rede viária nacional como EN13) estabelece um eixo longitudinal contínuo ao longo do litoral, articulando a Póvoa de Varzim com outros centros urbanos e consolidando uma estrutura de mobilidade regional. Esta infraestrutura não apenas melhora a acessibilidade, mas introduz uma nova lógica de organização territorial baseada em eixos lineares de circulação.

A introdução deste eixo viário tem igualmente um impacto direto na configuração da forma urbana, ao estabelecer uma nova relação entre o crescimento da cidade e os limites físicos do território. A Estrada Real passa a assumir não apenas um papel estruturante à escala regional, mas também uma função de transição na organização urbana da cidade. O desenvolvimento associado à atividade balnear e piscatória tende a concentrar-se maioritariamente no espaço compreendido entre a linha de costa e este eixo, consolidando uma ocupação contínua voltada ao litoral. No entanto, para nascente da Estrada Real mantêm-se áreas com características mais ligadas ao comércio agrícola e a formas de ocupação menos densas, particularmente associadas à Póvoa de Susão, evidenciando uma diferenciação funcional dentro do território urbano¹².

O desenvolvimento urbano tende, assim, a concentrar-se maioritariamente no espaço compreendido entre a linha de costa e este eixo, consolidando uma ocupação linear e relativamente contínua ao longo do litoral. Esta condição reforça a frente marítima como elemento central da cidade, enquanto introduz um primeiro limite claro à expansão para nascente, antecipando uma lógica de crescimento condicionado por infraestruturas que se tornará mais evidente em períodos posteriores.

Desenho A.04

Estruturas infraestruturais e consolidação urbana da Póvoa de Varzim entre os séculos XIX e XX, destacando a relação entre a Estrada Real, a “Légua da Póvoa”, o caminho de ferro e a expansão da malha urbana litoral.

Desenho analítico produzido sobre cartografia do CEAU-FAUP, disponível para consulta no anexo B.02.

Paralelamente, a modernização de redes viárias preexistentes, como a ligação a Barcelos, conhecida como “Légua da Póvoa”, contribui para densificar esta rede de acessibilidades. Embora anterior a este período, este eixo ganha uma nova relevância no contexto da modernização dos transportes, passando a integrar-se numa lógica mais ampla de mobilidade regional.

A consolidação deste conjunto de infraestruturas traduz-se na definição de eixos estruturantes que passam a organizar o crescimento urbano. A cidade começa a desenvolver-se em articulação com estas linhas de circulação, estabelecendo ligações mais claras entre a frente marítima, os espaços centrais e os acessos exteriores. Estes eixos não apenas facilitam a mobilidade, mas passam a orientar a expansão urbana, definindo direcções preferenciais de crescimento e contribuindo para uma maior articulação do tecido urbano.

Neste quadro, a relação entre infraestruturas e urbanização torna-se evidente: o aumento da acessibilidade intensifica os fluxos turísticos, reforça a procura externa e desencadeia processos de expansão urbana. A cidade deixa de se configurar como um sistema relativamente autónomo para passar a integrar uma rede territorial mais ampla, onde as dinâmicas de crescimento são condicionadas por fatores que extravasam o seu contexto local.

Deste modo, a introdução e consolidação de infraestruturas de transporte não devem ser entendidas apenas como melhorias funcionais, mas como elementos estruturantes que redefinem a lógica de desenvolvimento urbano. A Póvoa de Varzim passa a crescer em função da sua capacidade de ligação a outros centros, evidenciando uma transição para um modelo de urbanização induzido externamente, no qual a acessibilidade se afirma como um dos principais motores de transformação do território.

1.4

Consolidação da Cidade Balnear

início do Século XX - década de 1960

No início do século XX, a Póvoa de Varzim entra numa fase de consolidação que corresponde à formação de um sistema urbano moderno, no qual as transformações iniciadas nos períodos anteriores se materializam numa estrutura mais definida e articulada. A cidade deixa de se desenvolver apenas por acumulação progressiva para passar a organizar-se a partir de elementos estruturantes claros, onde a frente marítima assume um papel central.

Neste contexto, verifica-se um investimento significativo na construção de equipamentos e na qualificação do espaço público associado ao litoral. A instalação de infraestruturas como o Casino, o Passeio Alegre e a marginal não apenas responde à crescente procura balnear, mas redefine a organização urbana ao longo da linha de costa. Entre estes elementos, o Casino assume um papel particularmente relevante, não apenas enquanto equipamento de lazer, mas enquanto infraestrutura de carácter excecional no contexto nacional¹³, associada a regimes específicos de exploração do jogo e à atração de públicos de maior poder económico.

A sua presença reforça a especialização da Póvoa de Varzim como estância balnear de prestígio, contribuindo para a intensificação dos fluxos turísticos e para a diversificação das atividades económicas associadas ao lazer e ao entretenimento. Estes elementos introduzem uma nova centralidade, deslocando o foco da cidade para a frente marítima, que passa a concentrar as principais atividades de lazer, sociabilidade e representação.

13 | A instalação de casinos em estâncias balneares estava sujeita a enquadramento legal específico e associava-se à promoção turística de elevado prestígio (Machado, 2011).

14 | A expansão linear ao longo da costa constitui uma característica recorrente em cidades balneares, associada à valorização da proximidade ao mar (Fernandes, 2002).

A frente marítima afirma-se, assim, simultaneamente como centro simbólico, motor funcional e dispositivo de organização urbana. Esta centralidade é reforçada pela concentração de equipamentos de elevada atratividade, como o Casino, que funcionam como polos de atração e estruturam a localização de outras atividades e espaços públicos na frente marítima. Por um lado, a frente marítima, constitui o principal elemento identitário da cidade, associado à imagem balnear e à relação com o mar; por outro, concentra funções que estruturam a economia local; e, por outro lado ainda, atua como eixo ordenador do território, orientando a localização de atividades, equipamentos e espaços públicos.

Paralelamente, a cidade expande-se para norte, através da formação de bairros balneares que acompanham a linha de costa e reforçam a lógica de crescimento longitudinal¹⁴. Esta expansão não ocorre de forma aleatória, mas em continuidade com a estrutura existente, prolongando a relação entre o tecido urbano e o litoral e consolidando a frente marítima como elemento dominante na organização do território.

A estruturação por eixos desempenha igualmente um papel determinante neste processo. A abertura e consolidação de avenidas como a Avenida Mouzinho de Albuquerque introduzem uma articulação clara entre a frente marítima e o interior da cidade, estabelecendo ligações diretas entre os principais espaços urbanos. Estes eixos funcionam como elementos estruturadores, organizando a circulação, orientando o crescimento e contribuindo para a definição de uma hierarquia urbana mais legível.

Desenho A.05

Consolidação da estrutura balnear da Póvoa de Varzim entre os séculos XIX e XX, evidenciando a valorização da Avenida dos Banhos, da Avenida Mouzinho de Albuquerque e do Passeio Alegre.

Desenho analítico produzido sobre cartografia do CEAU-FAUP, disponível para consulta no anexo B.03.

Deste modo, a Póvoa de Varzim consolida-se como uma cidade balnear moderna, na qual a frente marítima deixa de ser apenas um limite físico ou funcional para se tornar o principal elemento estruturador do sistema urbano. A articulação entre equipamentos, espaço público e rede viária permite a formação de uma estrutura coerente, onde o crescimento urbano se desenvolve de forma orientada e integrada, evidenciando um momento de estabilização e maturidade no processo de construção da cidade.



PLANO DE URBANIZAÇÃO - EVOLUÇÃO DA FORMA URBANA
A PÓVOA NOS MEADOS DO SEC XX - O EQUILÍBRIO ESTRUTURAL DE UMA CAPITAL DE CONCELHO,
IMPORTANTE ESTÂNCIA TURÍSTICO-BALNEAR E CENTRO PISCATÓRIO
CÂMARA MUNICIPAL DA PÓVOA DE VARZIM, CENTRO DE ESTUDOS DA FACULDADE DE ARQUITECTURÁ DA UNIVERSIDADE DO PORTO, DEZEMBRO DE 1994
ESC. 1:5000

02



02

Postal turístico com fotografia do Passeio Alegre, datado dos anos 60

29

1.5

Planeamento Moderno e Expansão

década de 1960 - década de 1980

A partir da década de 1940, a evolução urbana da Póvoa de Varzim entra numa nova fase, marcada pela introdução do urbanismo enquanto instrumento de intervenção e regulação do território. Este momento insere-se num contexto mais amplo de institucionalização do planeamento urbano em Portugal, promovido no quadro político do Estado Novo¹⁵, que procurava afirmar uma visão centralizada e tecnicamente orientada da organização das cidades. Neste enquadramento, os planos de urbanização assumem-se como instrumentos fundamentais para estruturar o crescimento, qualificar o espaço público e reforçar a presença do Estado na definição do território.

O Antepiano de Urbanização de 1947, da autoria dos engenheiros Miguel Resende e Agostinho Rica Gonçalves, constitui o principal documento desta fase na Póvoa de Varzim, representando a primeira tentativa sistemática de traduzir essas intenções num modelo concreto de organização urbana. Mais do que um conjunto de diretrizes abstratas, este antepiano propõe uma reconfiguração clara da cidade, estabelecendo uma leitura estruturada dos seus eixos, definindo áreas de expansão e introduzindo princípios de ordenamento que visam corrigir a evolução até então predominantemente espontânea.

A análise comparativa entre a estrutura urbana existente à época e as propostas do antepiano revela uma intenção clara de clarificação e hierarquização do espaço urbano. A cidade existente apresenta ainda um tecido relativamente denso e pouco estruturado em termos de acessos, com forte dependência da Estrada Nacional como eixo principal de atravessamento. Em resposta, o antepiano propõe a abertura de novos arruamentos e a reorganização da rede viária, com o objetivo de melhorar a legibilidade e a funcionalidade do sistema urbano.

15 | A institucionalização do planeamento urbano em Portugal intensifica-se no período do Estado Novo, com a promoção de planos de urbanização como instrumentos de controlo territorial (Ferreira, 1993).

16 | A previsão de eixos alternativos à rede existente evidencia a antecipação de problemas de congestionamento e a tentativa de estruturar o crescimento urbano (Câmara Municipal da Póvoa de Varzim, 2011).

17 | A localização estratégica de equipamentos públicos é utilizada como instrumento de estruturação urbana e de criação de centralidades (Fernandes, 2002).

Um dos elementos mais relevantes desta proposta é a introdução de um eixo alternativo à Estrada Nacional¹⁶, antecipando a necessidade de aliviar a pressão sobre este corredor estruturante. Este novo eixo, que pode ser entendido como uma antevisão da atual Via B, assume simultaneamente funções de distribuição de tráfego e de delimitação urbana, funcionando como limite à expansão da cidade para nascente. Para além deste eixo, o antepiano não prevê crescimento significativo, evidenciando uma visão relativamente contida da expansão urbana.

Paralelamente, o plano introduz uma estratégia clara de qualificação do espaço público, com particular destaque para a arborização dos arruamentos e a criação de espaços verdes, numa tentativa de melhorar as condições de habitabilidade e de conferir maior qualidade urbana ao tecido existente. Esta dimensão revela uma consciência crescente da componente social do urbanismo, procurando articular crescimento urbano com bem-estar coletivo.

A proposta inclui ainda a implantação de equipamentos públicos de grande relevância, que reforçam a estrutura urbana e introduzem novas centralidades¹⁷. Entre estes destacam-se a Praça de Touros, o campo de jogos (que viria a evoluir para o estádio), um novo liceu de grande escala (futuro Liceu Eça de Queirós) e uma nova estação ferroviária de maior dimensão, pensada para responder ao aumento da procura e à importância crescente da mobilidade regional.

No entanto, a concretização destas propostas revela-se parcial. A análise da evolução urbana nas décadas seguintes demonstra que, embora alguns elementos tenham sido efetivamente implementados, como o liceu, a Praça de Touros e a qualificação de determinados espaços públicos, outros aspetos fundamentais do plano não se materializaram.

Desenho A.06

Sobreposição cartográfica entre a cidade consolidada e o Antepiano de Urbanização de 1947, evidenciando as transformações urbanas propostas para a expansão e modernização da cidade.

Desenho analítico produzido sobre cartografia original do plano dos engenheiros Miguel Resende e Agostinho Rica Gonçalves, disponível para consulta no anexo B.04.

Entre estes destacam-se a arborização sistemática das ruas, a abertura de novos eixos viários estruturantes, a nova estação ferroviária e, de forma particularmente relevante, o eixo alternativo à Estrada Nacional, que ficam assim por concretizar.

Esta implementação seletiva evidencia os limites do planeamento enquanto instrumento de ordenamento do território, sobretudo num contexto de crescimento urbano acelerado e de forte pressão económica e social. A cidade continua a expandir-se, mas nem sempre de acordo com a estrutura proposta, gerando uma divergência crescente entre o modelo planeado e a realidade construída.

Deste modo, este período caracteriza-se por uma transição incompleta entre dois modelos de produção do espaço urbano. O planeamento introduz novas ferramentas, novas intenções e uma visão estruturada do território, mas a sua capacidade de implementação revela-se limitada. O resultado é um sistema híbrido, onde coexistem uma lógica de crescimento orientado e uma realidade urbana que continua a desenvolver-se de forma parcialmente espontânea, antecipando as fragilidades que se tornarão mais evidentes nas décadas seguintes.



Escala 1/10.000

0 m 100 m 300 m 500 m

PLANO DE URBANIZAÇÃO - EVOLUÇÃO DA FORMA URBANA

A PÓVOA NOS MEADOS DO SEC XX - O EQUILÍBRIO ESTRUTURAL DE UMA CAPITAL DE CONCELHO, IMPORTANTE ESTÂNCIA TURÍSTICO-BALNEAR E CENTRO PISCATÓRIO

CÂMARA MUNICIPAL DA PÓVOA DE VARZIM, CENTRO DE ESTUDOS DA FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DO PORTO, DEZEMBRO DE 1994
ESC. 1:5000

1.6

Massificação, Turismo, e Crescimento Disperso

A partir da década de 1970, a evolução urbana da Póvoa de Varzim entra numa fase marcada por uma lógica de desenvolvimento diferente das anteriores. O crescimento deixa de ser predominantemente orientado, seja por adaptação ao território ou por instrumentos de planeamento, para passar a responder a dinâmicas intensivas de natureza económica e demográfica, associadas ao turismo de massas, à expansão do mercado imobiliário e ao aumento da procura por segunda habitação¹⁸.

A análise comparativa entre a configuração urbana da década de 1980 e a situação atual evidencia a dimensão desta transformação. Enquanto nos anos 80 a cidade apresentava ainda limites relativamente claros, com uma mancha urbana concentrada e contida entre a frente marítima e os principais eixos estruturantes, a expansão das décadas seguintes conduz a um crescimento contínuo ao longo do litoral. A Póvoa de Varzim deixa de se afirmar como unidade urbana isolada, passando a integrar um contínuo edificado que se estende de Aver-O-Mar, a norte, até Vila do Conde, a sul, tornando progressivamente indistintos os limites entre diferentes territórios¹⁹.

Este crescimento resulta, em grande medida, de pressões imobiliárias associadas à procura de segunda habitação, particularmente por parte de populações provenientes do interior, que passam a utilizar a cidade de forma sazonal. Este fenómeno introduz uma variação significativa na ocupação urbana ao longo do ano, intensificando a pressão sobre infraestruturas e serviços durante os períodos de maior afluência.

década de 1970 - atualidade

18 | O crescimento das cidades costeiras portuguesas no final do século XX está fortemente associado à expansão da segunda habitação e ao turismo sazonal (Machado, 2011).

19 | A formação de contínuos urbanos resulta da expansão linear ao longo de eixos costeiros e da intensificação da urbanização periférica (Fernandes, 2002).

03



04



03 Postal turístico com vista área da Póvoa de Varzim, datado da década de 1990 (Hotel “Vermar” ao fundo)
04 Fotografia da Avenida dos Banhos em 2017



Desenho A.07

Evolução da estrutura urbana da Póvoa de Varzim após o Antepiano de Urbanização de 1947, evidenciando a consolidação e qualificação da frente marítima, a implantação de equipamentos públicos ao longo do corredor previsto para a "Via B" e a expansão urbana para norte e nascente da cidade. Destacam-se ainda a instalação do complexo fabril Quintas & Quintas e a construção da IC1, infraestrutura que viria a redefinir as dinâmicas de crescimento territorial da Póvoa de Varzim.

Desenho analítico produzido sobre cartografia do CEAU-FAUP, disponível para consulta no anexo B.05.

20 | A discrepância entre planeamento e crescimento urbano é um fenómeno recorrente em contextos de forte pressão imobiliária (Ferreira, 1993).

Paralelamente, a densificação e expansão do tecido urbano ocorrem a um ritmo superior à capacidade de resposta e controlo por parte do município²⁰, evidenciando os limites das estratégias de planeamento definidas em períodos anteriores. A cidade desenvolve-se de forma progressivamente desregulada, ou, sendo regulada, os instrumentos de gestão não detêm capacidade de antevisão e ordenamento, com a ocupação de novas áreas a ocorrer muitas vezes sem uma estrutura clara ou integrada.

A introdução do IC1, posteriormente A28, reforça esta dinâmica ao ampliar significativamente a acessibilidade regional, permitindo a expansão da urbanização para áreas anteriormente periféricas e contribuindo para a diluição dos limites urbanos. No entanto, esta infraestrutura não resolve os problemas de circulação interna, que permanecem fortemente dependentes da EN13, eixo que continua a concentrar grande parte do tráfego urbano.

Neste contexto, a construção da Via B surge apenas numa fase mais tardia, como resposta à saturação daquele eixo principal, assumindo-se como uma tentativa de reorganização da circulação interna. Contudo, a sua implementação evidencia de forma clara os efeitos da expansão urbana descoordenada. O traçado originalmente previsto no Antepiano de 1947 encontrava-se significativamente mais próximo do núcleo urbano consolidado, funcionando como limite à expansão. No entanto, o crescimento urbano subsequente ocupou esses terrenos, deslocando a Via B para uma posição muito mais periférica do que inicialmente prevista²¹.

Esta deslocação não é apenas formal, mas revela uma falha estrutural na gestão do território. Áreas que deveriam ter sido reservadas para infraestruturas estruturantes foram ocupadas por urbanizações e equipamentos, comprometendo a implementação de soluções planeadas e obrigando a respostas adaptativas menos eficientes.

21 | A ocupação de corredores previstos para infraestruturas evidencia falhas na salvaguarda de reservas territoriais (Fernandes, 2002).



Desenho A.08

Expansão e consolidação urbana da Póvoa de Varzim desde os anos 80, demonstrando a intensificação da ocupação do território litoral, a continuidade urbana com Aver-O-Mar e a progressiva adaptação das infraestruturas urbanas e marítimas às novas dinâmicas turísticas.

A expansão urbana manifesta-se também na necessidade de construção de múltiplos equipamentos públicos, nomeadamente escolas, que não estavam previstos nos instrumentos de planeamento anteriores. A proliferação destes equipamentos constitui um indicador claro de crescimento reativo, no qual o município responde a necessidades emergentes em vez de antecipar a evolução do território, evidenciando a ausência de uma estratégia integrada de médio ou mesmo longo prazo.

Neste quadro, a ocupação do solo passa a desenvolver-se de forma fragmentada, frequentemente através de loteamentos de iniciativa privada, resultando numa heterogeneidade morfotológica significativa e numa crescente desarticulação entre diferentes partes da cidade. A densificação do tecido urbano, muitas vezes realizada através da substituição pontual de edifícios por construções de maior escala, agrava esta situação, ao não ser acompanhada pela qualificação correspondente do espaço público.

Deste modo, a evolução urbana neste período caracteriza-se por um crescimento predominantemente quantitativo, no qual a multiplicação de unidades construídas não é acompanhada por uma estruturação coerente do território. A cidade deixa de se organizar a partir de uma lógica clara, como acontecia nas fases anteriores, passando a expandir-se segundo múltiplos vetores, frequentemente desconectados entre si.

Esta transformação conduz a uma crescente dissociação entre o tecido urbano e o espaço público, comprometendo a legibilidade, a funcionalidade e a qualidade do sistema urbano. Assim, este período estabelece as bases das fragilidades que caracterizam a cidade contemporânea, constituindo o ponto de partida para a análise crítica desenvolvida no capítulo seguinte.

02

FRAGILIDADES DO SISTEMA URBANO ATUAL

- 2.1 SISTEMA VIÁRIO E HIERARQUIAS
- 2.2 MOBILIDADE SUAVE
- 2.3 ESTRUTURA ECOLÓGICA
- 2.4 EQUIPAMENTOS E CENTRALIDADES
- 2.5 DENSIDADE E PADRÕES DE CRESCIMENTO

O enquadramento histórico e territorial desenvolvido no capítulo anterior permitiu compreender os principais processos que moldaram a formação e a expansão da cidade da Póvoa de Varzim, evidenciando as dinâmicas económicas, infraestruturais e urbanísticas que estiveram na base da sua configuração atual. Essa leitura diacrónica constitui um suporte fundamental para a compreensão do território, mas não é, por si só, suficiente para explicar o modo como a cidade funciona hoje, nem as fragilidades que resultam da sobreposição de decisões tomadas em diferentes momentos e sob lógicas distintas²².

Neste sentido, o presente capítulo centra-se na análise do estado atual da cidade, assumindo como objetivo principal a identificação das fragilidades estruturais que condicionam o seu funcionamento urbano, a qualidade do espaço público e a coerência do seu desenvolvimento recente. A leitura proposta não se limita a uma descrição exaustiva dos sistemas urbanos existentes, mas procura antes interpretar criticamente a sua articulação, continuidade e eficácia à escala da cidade.

A caracterização urbana desenvolvida neste capítulo organiza-se segundo uma leitura progressiva das diferentes estruturas que suportam e condicionam o desenvolvimento da cidade. A análise inicia-se pelo sistema viário, enquanto suporte físico estruturador do território, seguindo-se o estudo das mobilidades e dos espaços verdes, entendidos como sistemas de conexão e continuidade urbana. Posteriormente, analisa-se a distribuição dos equipamentos públicos enquanto expressão das centralidades e dinâmicas funcionais da cidade, culminando na observação dos padrões de crescimento da forma construída, enquanto materialização morfológica dos processos urbanos anteriormente identificados.

22 | A leitura do território enquanto sistema interdependente implica compreender que elementos como mobilidade, forma urbana e espaço público não funcionam isoladamente, mas como componentes de um mesmo campo relacional. A fragmentação ou desarticulação de um destes sistemas tende a gerar efeitos cumulativos sobre os restantes, comprometendo a eficiência global da cidade enquanto estrutura funcional e experiencial (Lang, 2005).

Estes elementos são entendidos não como componentes autónomas, mas como partes interdependentes de um mesmo sistema urbano, cuja organização por vezes deficitária, influencia diretamente a experiência quotidiana da cidade e a sua capacidade de adaptação a dinâmicas futuras.

A identificação das fragilidades não tem, neste contexto, um carácter meramente descritivo ou avaliativo, mas constitui um passo essencial para a construção de uma leitura crítica do território. Ao evidenciar ruturas, desequilíbrios e disfunções, este capítulo estabelece as bases conceptuais e espaciais que fundamentam a necessidade de uma estratégia urbana integrada, capaz de responder de forma coerente aos problemas diagnosticados.

Deste modo, o Capítulo 2 assume-se como uma charneira entre a leitura histórica do território e a definição da proposta urbana apresentada no capítulo seguinte. O diagnóstico aqui desenvolvido não pretende antecipar soluções, mas criar as condições para que a estratégia urbana apresentada no Capítulo 3 surja como uma resposta lógica, informada e como condição necessária face ao estado atual da cidade.

2.1

Sistema Viário e Hierarquias

Finalizada a análise do crescimento da cidade ao longo do tempo no capítulo anterior, torna-se agora possível analisar o sistema viário existente e as hierarquias de circulação que estruturam a mobilidade à escala da cidade da Póvoa de Varzim, bem como as consequências espaciais e funcionais decorrentes dessa organização.

A expansão urbana ao longo da Estrada Nacional 13 contribuiu para a concentração de uma quantidade significativa de serviços e atividades comerciais ao longo deste eixo²³, reforçando o seu papel como principal via estruturante da cidade. Esta configuração resulta numa forte pressão sobre a EN13, promovendo um atravessamento contínuo do território no sentido norte-sul e oferecendo poucas alternativas intermédias para a redistribuição gradual do tráfego. A escassez de vias estruturantes locais capazes de assegurar permeabilidade transversal contribui para a formação de setores urbanos de grande dimensão, pouco permeáveis e fortemente dependentes de um número reduzido de eixos principais²⁴.

A Via B, concebida como alternativa à EN13, acaba por reproduzir fragilidades semelhantes. Apesar de assumir um papel relevante à escala do território, enquanto via estruturante local de grande capacidade, a sua integração no sistema viário existente revela-se limitada. A ausência de uma rede complementar de vias estruturantes locais impede a diluição eficaz dos fluxos de tráfego, reforçando a leitura da Via B como eixo de atravessamento norte-sul, em detrimento de uma lógica de distribuição interna da mobilidade²⁵.

A esta condição acrescem fragilidades específicas do seu desenho, nomeadamente o elevado número de rotundas em cruzamentos com vias de menor hierarquia, que fragmentam o percurso, reduzem a fluidez da circulação e dificultam uma transição progressiva e equilibrada dos fluxos viários.

23 | O crescimento urbano orientado por infraestruturas viárias principais caracteriza-se por uma lógica linear, frequentemente associada à localização de comércio e serviços ao longo desses eixos. Este modelo, embora eficiente no curto prazo, tende a gerar padrões de urbanização dispersos e dependentes do automóvel, dificultando a criação de centralidades autónomas e sistemas urbanos equilibrados (Calthorpe, 1993).

24 | A concentração excessiva de fluxos em poucos eixos estruturantes é típica de modelos urbanos pouco hierarquizados, onde a ausência de uma malha secundária eficaz impede a distribuição progressiva do tráfego. Este fenómeno tende a gerar congestionamento, reduzir a resiliência do sistema e aumentar a vulnerabilidade a variações sazonais ou pontuais da procura (Global Designing Cities Initiative, 2016).

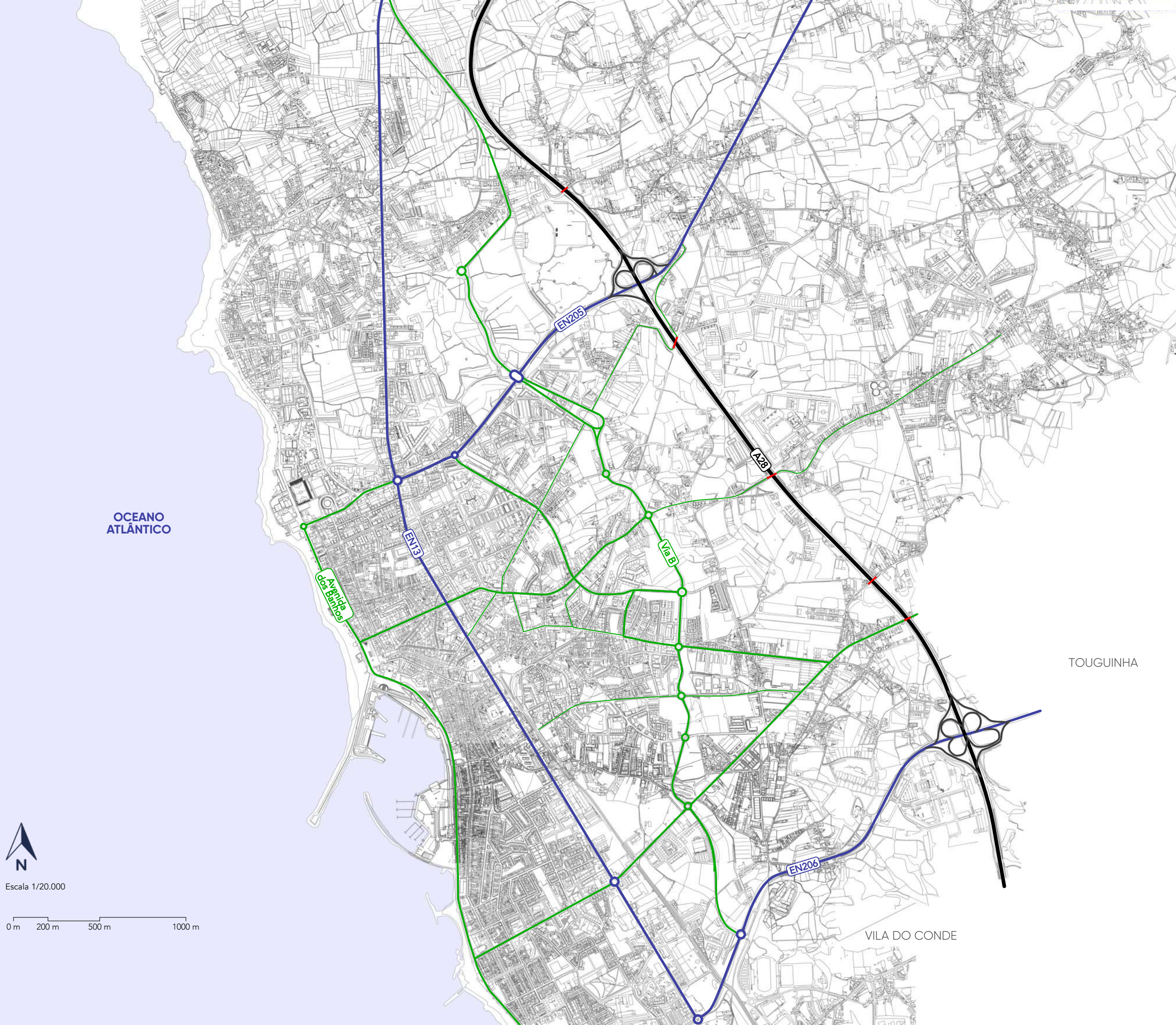
25 | Para consultar outras fragilidades identificadas no projeto e forma atual da Via B, consultar apêndices C.01 a C.03

26 | A baixa permeabilidade urbana está diretamente associada à dimensão excessiva dos setores e à escassez de ligações transversais. Este tipo de estrutura reduz a eficiência das deslocações pedonais e cicláveis, aumenta distâncias percorridas e limita a diversidade de percursos possíveis, contribuindo para a monotonia funcional e para a dependência do automóvel (Jacobs, 1961).

Estas fragilidades são particularmente evidentes nos períodos de maior afluência à cidade, designadamente nos meses de verão e aos fins de semana, quando a Póvoa de Varzim se afirma como destino balnear e de lazer para uma população alargada, proveniente não apenas do concelho, mas também de cidades do interior, como Vila Nova de Famalicão, Guimarães e Braga. Nestes períodos, a pressão adicional exercida sobre a EN13 e a Via B intensifica os problemas existentes, evidenciando a incapacidade do sistema viário atual para responder de forma eficiente a variações sazonais significativas.

A Avenida dos Banhos, enquanto via marginal que acompanha a frente marítima, constitui mais um elemento que reforça a lógica dominante de atravessamento norte-sul. Durante a semana, esta via assume um papel estruturante relevante no sistema viário da cidade; contudo, o seu encerramento ao trânsito automóvel nos fins de semana durante a época balnear, embora justificado do ponto de vista da segurança pedonal e da qualificação do espaço público, expõe de forma clara as fragilidades do sistema. A inexistência de alternativas viáveis de acesso, quer ao nível da mobilidade automóvel, quer através de modos suaves ou do transporte público, compromete a eficácia desta medida e limita a sua capacidade de induzir uma mudança efetiva nos padrões de deslocação.

De forma transversal, verifica-se ainda a quase inexistência de vias estruturantes no sentido nascente-poente, à escala da cidade. Esta lacuna reforça a dependência das vias orientadas no sentido norte-sul, concentrando nelas a maior parte dos fluxos de circulação e agravando os problemas de congestionamento e falta de permeabilidade urbana²⁶. A ausência de uma hierarquia viária equilibrada, aliada às fragilidades da própria rede de circulação, compromete a articulação eficaz entre os diferentes sentidos de tráfego, constituindo uma das principais debilidades estruturais do sistema viário da Póvoa de Varzim.



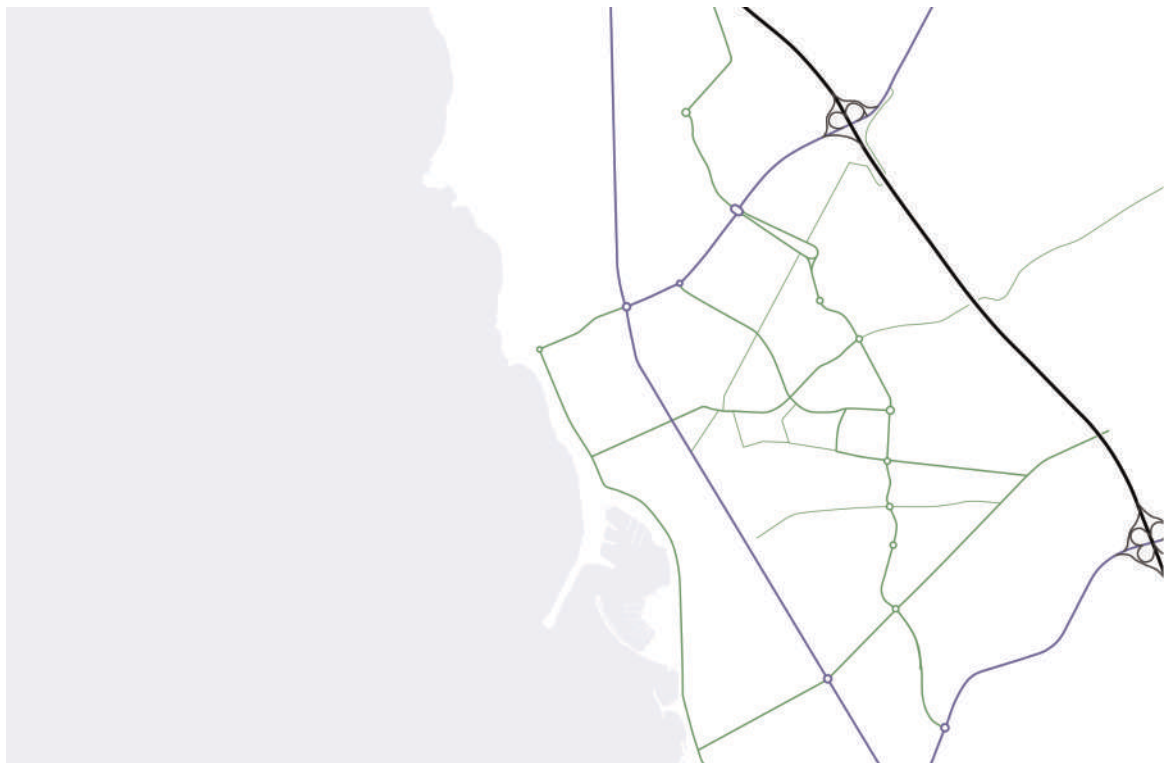
Desenho A.09

Representação das principais hierarquias viárias da cidade da Póvoa de Varzim e dos atravessamentos da A28, evidenciando a concentração dos fluxos de circulação nos eixos norte-sul e as fragilidades de articulação transversal entre diferentes setores urbanos.

05



06



05

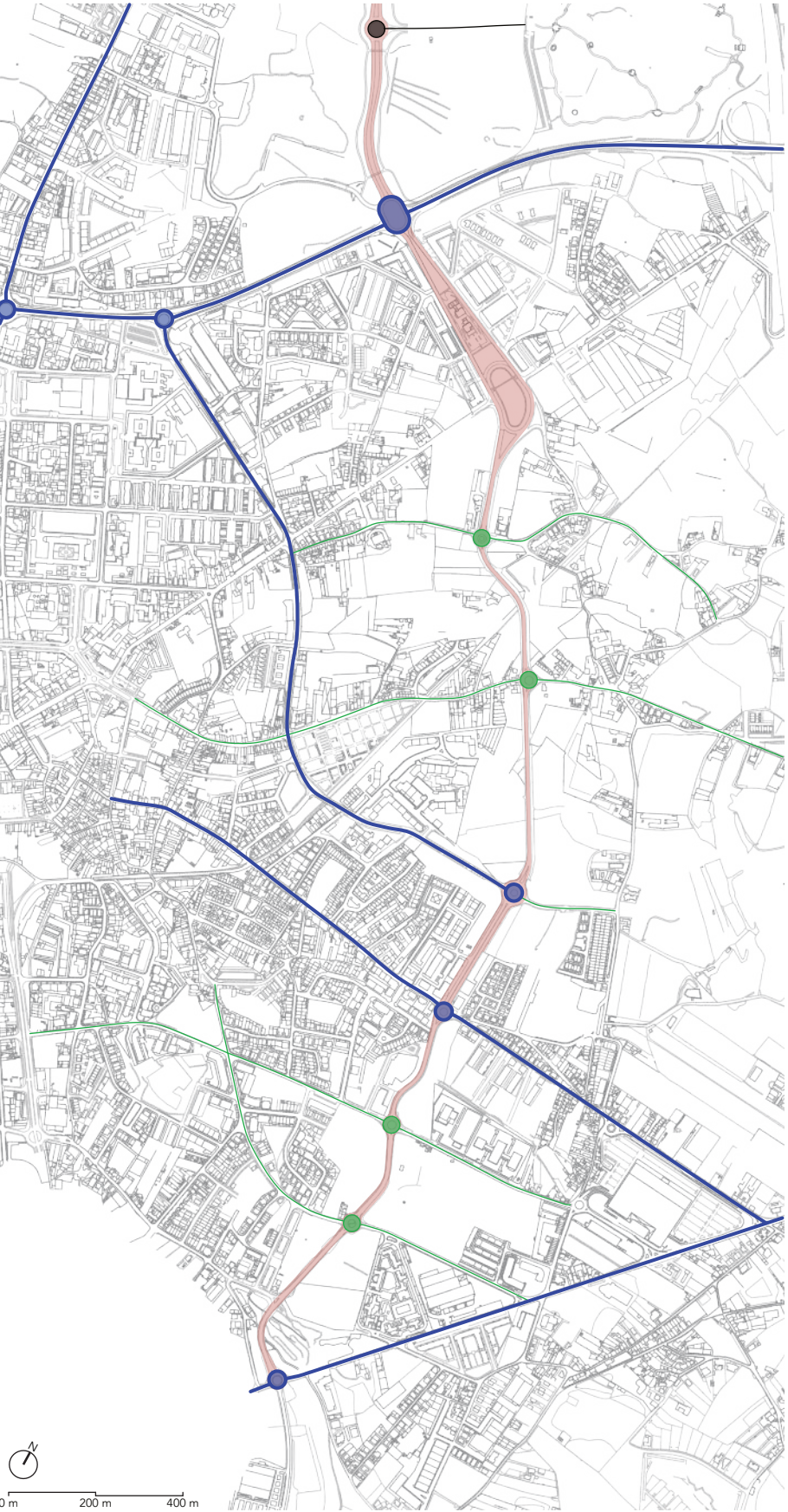
Trânsito na Estrada Nacional 13, a atravessar Praça do Almada

06

Esquema de hierarquias de circulação automóvel sem cartografia base

Desenho A.10

A Via B assume atualmente um papel estruturante na organização da mobilidade da Póvoa de Varzim, funcionando como principal eixo distribuidor entre diferentes setores urbanos e acessos territoriais. Contudo, a sua articulação com a rede viária existente revela uma excessiva fragmentação provocada pela implantação sucessiva de rotundas, incluindo em cruzamentos com vias de menor hierarquia, comprometendo a continuidade funcional e a fluidez do corredor viário.



2.2

Mobilidade Suave

Finda a análise do sistema viário e das hierarquias de circulação rodoviária, torna-se indispensável aprofundar a leitura da rede de mobilidade leve da cidade da Póvoa de Varzim, analisando de forma integrada a infraestrutura ciclável, as zonas de coexistência modal e o sistema de transporte público, enquanto componentes fundamentais de uma mobilidade urbana mais sustentável e equilibrada.

A rede ciclável existente, apesar de apresentar uma extensão significativa em termos de quilometragem, revela uma utilidade limitada no funcionamento quotidiano da cidade. A sua configuração atual caracteriza-se por uma forte fragmentação e por uma fraca capacidade de articulação entre pontos relevantes do território urbano, como equipamentos públicos, estabelecimentos de ensino, espaços verdes, áreas residenciais e zonas de serviços²⁷. Esta descontinuidade compromete o papel da bicicleta como meio de transporte quotidiano, relegando-a frequentemente para um uso recreativo ou pontual.

Para além da fragmentação da rede, identificam-se diversas fragilidades associadas ao desenho e à implantação das ciclovias existentes. Entre estas destacam-se atravessamentos frequentes e pouco protegidos em vias com elevado volume de tráfego automóvel, larguras inadequadas face às exigências de segurança dos utilizadores e conflitos recorrentes com outros usos do espaço público, nomeadamente a utilização indevida das ciclovias como faixa de estacionamento automóvel ou como prolongamento do passeio por peões²⁸. Estas fragilidades tornam-se particularmente evidentes ao longo da Via B (ver desenho A.12), eixo estruturante da cidade, onde a ciclovia associada à infraestrutura viária, apesar de concebida como elemento de grande dimensão e continuidade, levanta questões relevantes quanto à segurança, conforto e eficácia do seu uso.

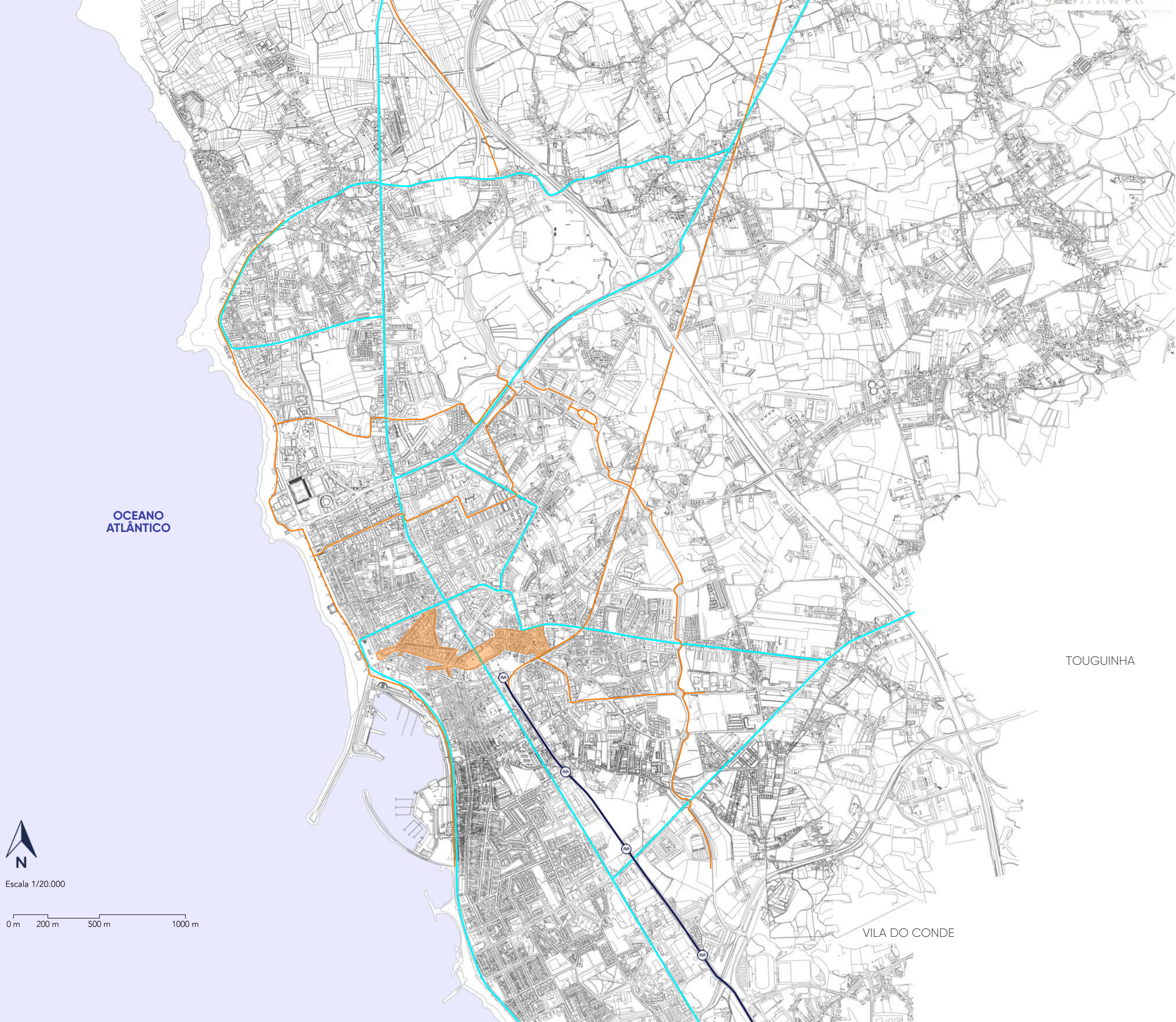
27 | A eficácia da mobilidade ciclável depende menos da extensão total da rede e mais da sua continuidade e conectividade. Redes fragmentadas, mesmo que extensas, não conseguem competir com o automóvel em termos de eficiência funcional, sendo frequentemente relegadas para usos recreativos em vez de quotidianos (Gehl, 2010).

28 | A ausência de desenho claro e hierarquizado do espaço público tende a gerar conflitos entre modos de uso, sobretudo quando não existem separações físicas ou regras de prioridade legíveis. Estes conflitos reduzem a segurança percebida e desincentivam a utilização de modos suaves (GDCI, 2016).

Não obstante, importa salientar a conversão do troço da antiga linha ferroviária Póvoa de Varzim–Vila Nova de Famalicão numa ecovia de utilização pedonal e ciclável, desenvolvida num esforço conjunto entre os municípios. Este percurso constitui atualmente um eixo contínuo de mobilidade suave com ligação direta ao centro da cidade, terminando na antiga estação ferroviária, hoje integrada na rede de metro. A elevada procura desta ecovia, sobretudo aos fins de semana, confirma o potencial de infraestruturas contínuas, seguras e confortáveis para a promoção da mobilidade leve, ainda que, neste caso, o seu uso esteja fortemente associado a atividades de lazer.

Também no centro histórico da cidade foi implementada uma zona de coexistência modal de grande dimensão, na sequência das recentes obras de requalificação do espaço público. Esta intervenção representa um avanço relevante na promoção de uma mobilidade mais integrada e na valorização de um tecido urbano sensível do ponto de vista patrimonial e morfológico. Contudo, a sua eficácia é limitada pelo facto de se tratar de uma intervenção pontual, sem articulação clara com a restante rede ciclável e pedonal da cidade, não se inserindo numa lógica sistémica de mobilidade leve à escala urbana.

No que respeita ao transporte público rodoviário, a implementação da rede UNIR, plenamente operacional desde 2024, introduziu melhorias significativas nas ligações internas da cidade e na sua articulação com as freguesias do concelho e municípios vizinhos. Ainda assim, persistem limitações que condicionam a perceção do autocarro como uma alternativa efetivamente competitiva face ao automóvel. As rotas atualmente em funcionamento concentram-se maioritariamente nos eixos da Estrada Nacional 13 e da Avenida dos Banhos, deixando áreas residenciais periféricas com menor cobertura e obrigando muitos utilizadores a percorrer distâncias consideráveis até às paragens.



Desenho A.11

Leitura integrada das redes de mobilidade suave e transporte público da cidade, identificando ciclovias, linhas de autocarro e a Linha B do Metro do Porto, evidenciando fragilidades de continuidade e articulação intermodal.

Adicionalmente, a estrutura predominantemente linear das linhas, com escassa oferta de percursos circulares, dificulta deslocações dentro da cidade, tornando frequentemente necessário recorrer a múltiplos transbordos para trajetos que, em transporte individual, acabam por ser mais rápidos e simples.

Relativamente ao metro, a estação da Póvoa de Varzim, enquanto terminal da Linha B do Metro do Porto, constitui um elemento fundamental na ligação da cidade à Área Metropolitana do Porto, sendo amplamente utilizada por estudantes e trabalhadores nas suas deslocações quotidianas. As fragilidades associadas a este sistema não decorrem do serviço de metro em si, mas da sua fraca integração com os restantes modos de transporte, persistindo também algumas descontinuidades urbanas associadas aos atravessamentos e à articulação das vias paralelas ao canal do metro. A ausência de uma rede eficaz de autocarros e de ligações cicláveis até à estação obriga muitos utilizadores a deslocarem-se de automóvel, enfrentando posteriormente dificuldades significativas de estacionamento, dado o reduzido parque existente. Esta situação compromete o potencial do metro enquanto eixo estruturante de uma mobilidade urbana mais sustentável.

Em síntese, apesar dos esforços desenvolvidos pelo município na promoção da mobilidade suave e na melhoria do transporte público, a cidade da Póvoa de Varzim continua a revelar a ausência de uma visão estratégica e integrada para a mobilidade leve e intermodal. A fragmentação das infraestruturas, a fraca articulação entre bicicleta, autocarro e metro e a dependência persistente do automóvel nas deslocações internas constituem fragilidades estruturais que condicionam o funcionamento quotidiano da cidade e reforçam a necessidade de uma abordagem sistémica à escala urbana²⁹.

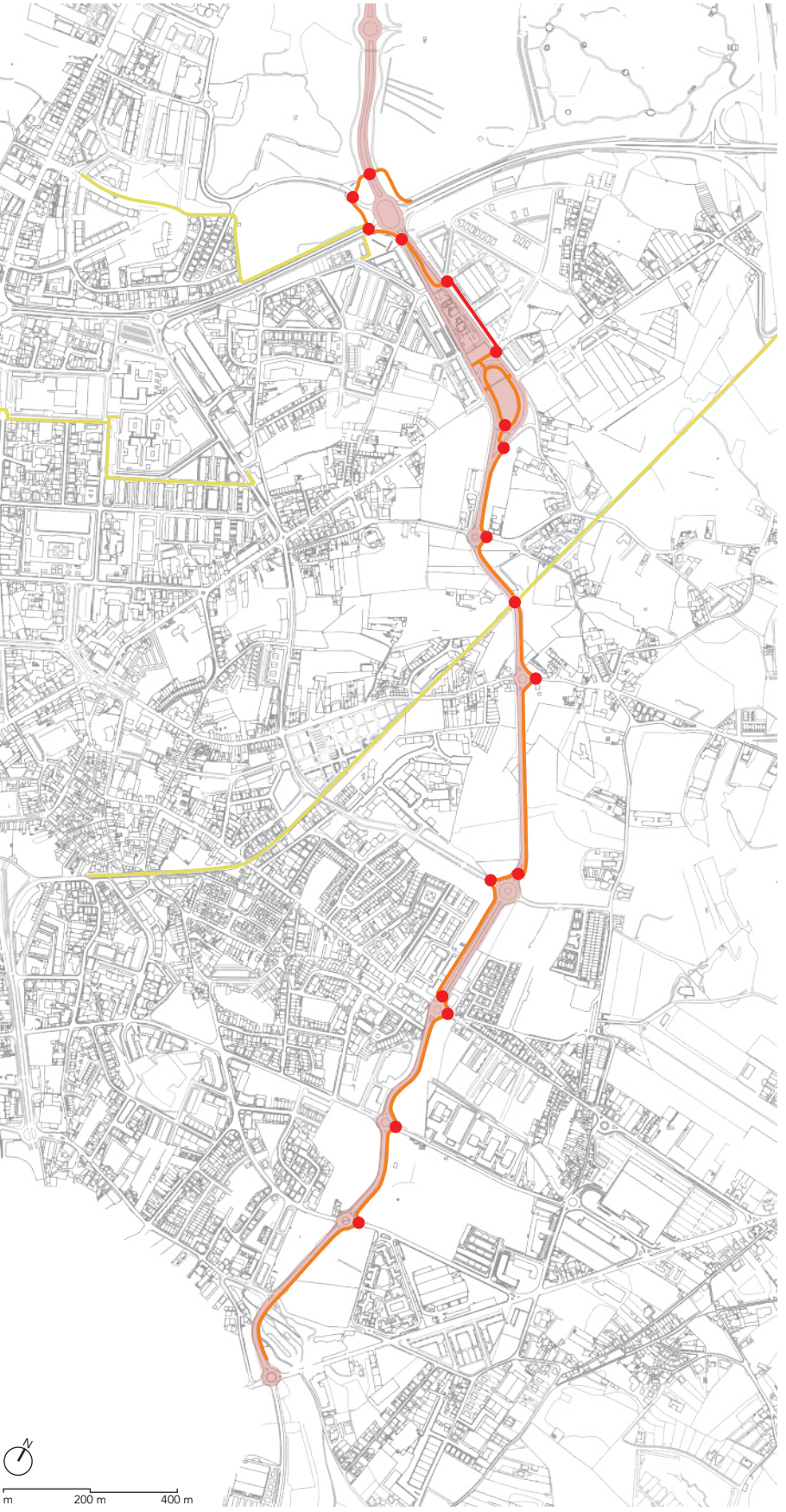
29 | A intermodalidade é um dos princípios fundamentais de sistemas de mobilidade contemporâneos. A ausência de articulação entre modos, como bicicleta, autocarro e metro, compromete a eficiência global do sistema, levando os utilizadores a optar pelo automóvel como solução única e contínua de deslocação (Calthorpe, 1993).

Desenho A.12

A ciclovia da Via B apresenta um traçado fragmentado e irregular, caracterizado por sucessivas mudanças do lado da via em que se desenvolve e por múltiplos atravessamentos em passeadeiras desviadas nas interseções com rotundas. Esta configuração reduz a fluidez e continuidade do percurso, dificultando a legibilidade e a utilização eficiente da infraestrutura ciclável.

LEGENDA

- Traçado da Via B
- Ciclovia da Via B
- Atravessamento da via de trânsito
- Ciclovia partilhada com passeio
- Outras ciclovias



2.3

Estrutura Ecológica

A cidade da Póvoa de Varzim, apesar do elevado grau de densificação da sua malha urbana consolidada, encontra-se inserida num território onde a presença de áreas verdes é significativa, sobretudo na sua periferia. Conforme analisado no capítulo anterior, o crescimento urbano desenvolveu-se inicialmente no intervalo entre a linha de costa e o núcleo da cidade, expandindo-se posteriormente, e gradualmente, até ao eixo da autoestrada A28. Este processo resultou numa delimitação clara da mancha urbana, fortemente condicionada pelos principais eixos infraestruturais do território.

Para além da A28, o crescimento urbano manteve-se bastante mais contido, preservando-se os núcleos rurais preexistentes e uma vasta área de solo ainda dedicada à exploração agrícola. Esta realidade confere à periferia da cidade, em particular a nascente da autoestrada, uma forte presença de território verde produtivo, que contrasta com a densidade da malha urbana consolidada. Ainda assim, no interior do perímetro definido pela A28 subsistem algumas áreas descampadas e parcelas agrícolas, sobretudo na envolvente da Via B, embora se observe uma tendência progressiva para a sua substituição por edificação, refletindo a pressão urbanística crescente sobre estes espaços.

Em contraste com a abundância de áreas verdes periféricas e agrícolas, a oferta de espaços verdes públicos qualificados no interior da cidade revela-se claramente insuficiente. Apesar da existência de arruamentos arborizados e de espaços públicos com algum grau de vegetação, destacando-se, como exceção mais consistente à escala do centro urbano, a envolvente da Biblioteca Municipal, estes elementos não substituem a presença de espaços verdes estruturantes, capazes de oferecer condições de permanência, lazer e contacto quotidiano com a natureza. A cidade carece, assim, de espaços verdes públicos de proximidade, integrados na vivência diária dos seus residentes.

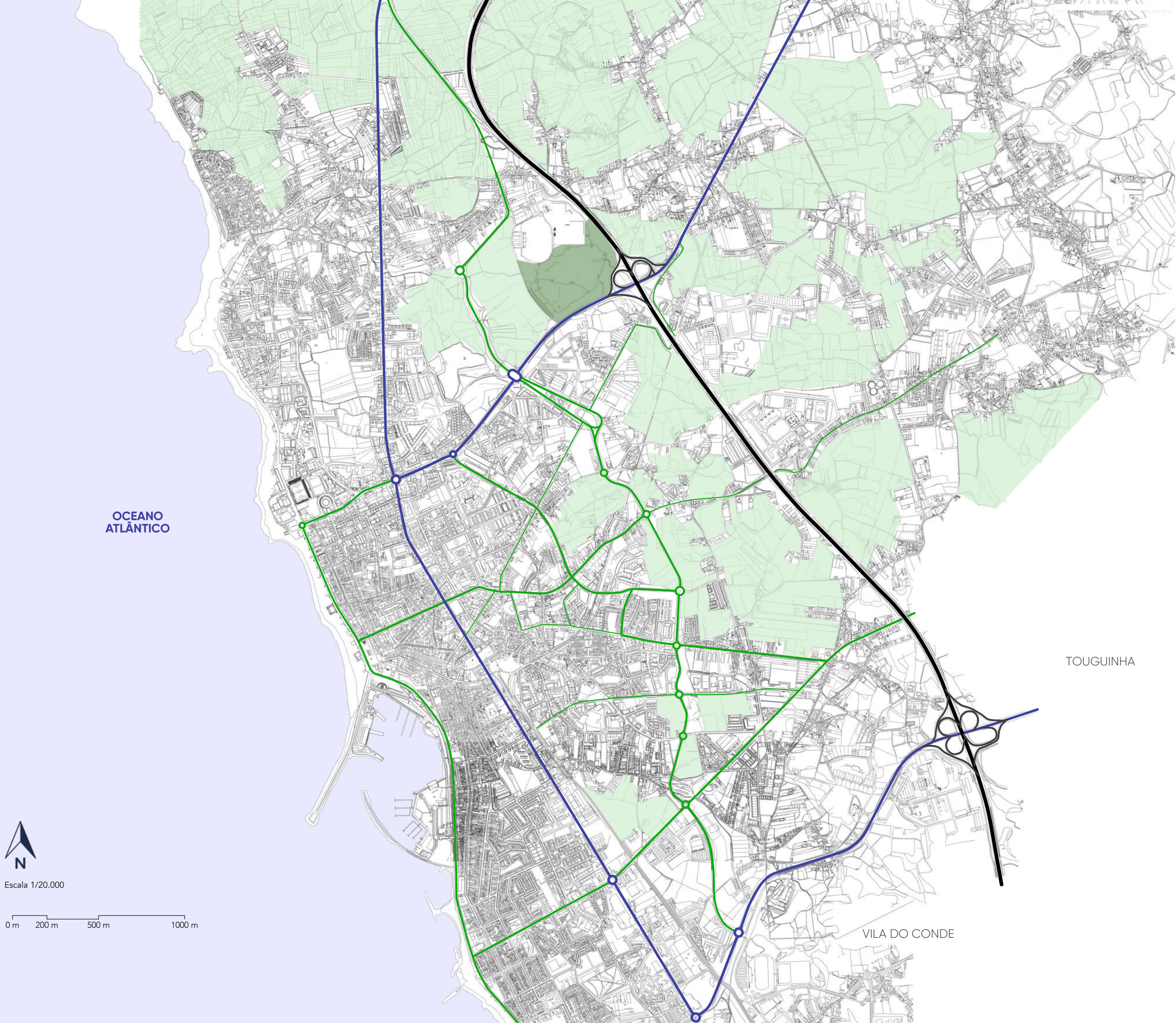
30 | A localização periférica de grandes parques urbanos, quando não acompanhada por uma rede de acessos pedonais e cicláveis eficaz, transforma estes espaços em destinos ocasionais e não em infraestruturas quotidianas. A integração do verde na cidade depende da sua proximidade e acessibilidade contínua (Gehl, 2010).

31 | Espaços verdes que exigem deslocações específicas tendem a ser utilizados de forma pontual, em oposição a uma lógica de uso diário. A qualidade urbana está associada à presença de espaços acessíveis a curta distância, permitindo uma integração espontânea no quotidiano dos habitantes (Lang, 2005).

O único espaço verde público de grande dimensão existente é o Parque da Cidade, localizado no extremo noroeste da Póvoa de Varzim. A sua posição periférica, associada à presença de infraestruturas rodoviárias de grande capacidade nos seus limites, nomeadamente a A28 a nascente e a ligação ao nó da autoestrada através da EN205, contribui para o seu isolamento físico e funcional em relação ao restante tecido urbano³⁰. Esta condição é agravada pela ausência de acessos pedonais e cicláveis contínuos e seguros, bem como pela inexistência de ligações eficazes por transporte público, resultando numa dependência paradoxal do automóvel para o acesso a um dos principais espaços verdes da cidade.

Esta realidade promove uma relação episódica com o espaço verde, materializada numa lógica de deslocação intencional ao parque, em detrimento de uma integração natural do verde no quotidiano urbano³¹. O Parque da Cidade assume, assim, o papel de destino específico, associado a momentos pontuais de lazer, em vez de funcionar como infraestrutura pública de proximidade, acessível de forma espontânea e regular à população residente.

Perante esta escassez de espaços verdes urbanos qualificados, a frente marítima e a marginal desempenham um papel compensatório relevante, oferecendo áreas amplamente utilizadas para lazer, caminhada e contacto com o ambiente natural. Contudo, esta alternativa, embora valorizada e intensamente utilizada, não substitui a necessidade de uma rede de espaços verdes distribuídos pela cidade, capazes de responder às exigências quotidianas de conforto ambiental, recreio e permanência, independentemente da proximidade ao mar.



07



08



07

Envolvente de exploração agrícola da Via B

08

Parque da Cidade da Póvoa de Varzim

2.4

Equipamentos e Centralidades

Atualmente, a distribuição dos principais equipamentos públicos da cidade da Póvoa de Varzim concentra-se ao longo da Estrada Nacional 13 e na sua envolvente imediata³². Esta centralidade resulta do processo de expansão urbana da cidade e da capacidade do município em reservar, ao longo do tempo, terrenos estratégicos para a implantação de equipamentos públicos, beneficiando da acessibilidade proporcionada por este eixo estruturante.

32 | A concentração de equipamentos e serviços numa única centralidade pode gerar vitalidade urbana, mas também provoca sobrecarga funcional e dependência espacial. A ausência de centralidades secundárias reduz a eficiência territorial e aumenta a pressão sobre infraestruturas existentes (Jacobs, 1961).

Na proximidade do centro histórico localizam-se a Câmara Municipal e o Centro de Atendimento Municipal, implantados na Praça do Almada, espaço central atravessado pela EN13. No centro histórico encontram-se também o Museu Municipal e o Arquivo Municipal. Ainda em relação direta com este eixo encontra-se o Mercado Municipal, situado no cruzamento com a Avenida Mouzinho de Albuquerque. Mais a norte, desenvolve-se a área do parque escolar, que integra a Escola Básica da Nova, a Escola Básica 2/3 Dr. Flávio Gonçalves, a Escola Secundária Eça de Queirós e a Escola Secundária Rocha Peixoto.

Na envolvente imediata deste conjunto concentram-se igualmente outros equipamentos estruturantes, como o Auditório Municipal, o Pavilhão Municipal, a Biblioteca Municipal Rocha Peixoto, o Centro Coordenador de Transportes e o Centro Hospitalar Póvoa de Varzim–Vila do Conde, bem como diversos serviços administrativos e de apoio.

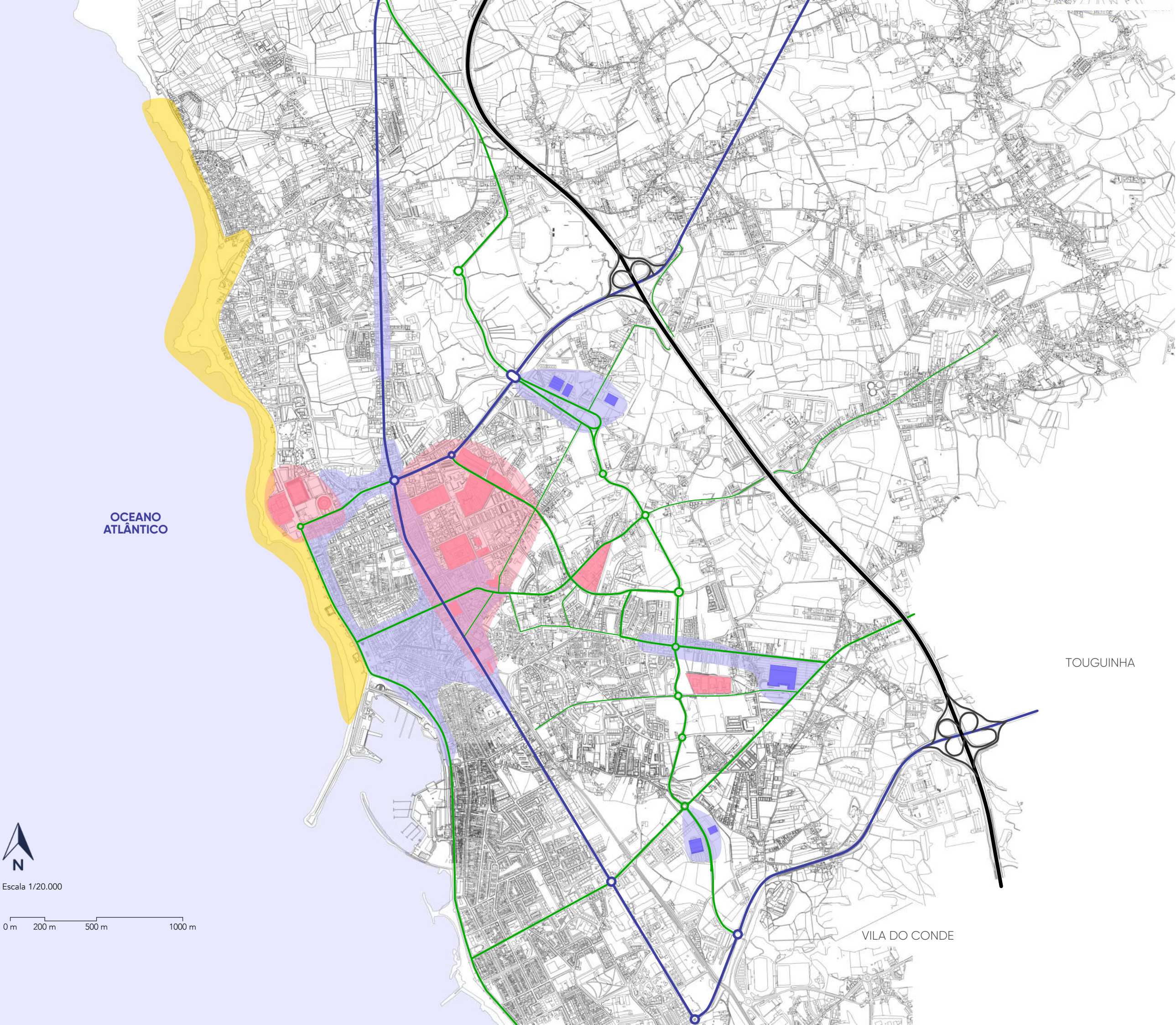
Este conjunto de equipamentos define uma centralidade urbana forte, complementada por uma elevada concentração de atividades comerciais e de serviços. Destaca-se, neste contexto, a Rua da Junqueira, eixo histórico de comércio e atualmente de uso exclusivamente pedonal, bem como a própria EN13, onde se verifica uma presença significativa de estabelecimentos de restauração.

Esta concentração funcional contribui para a vitalidade urbana da zona, mas intensifica simultaneamente a pressão sobre a rede viária, fenómeno particularmente evidente aos fins de semana e em períodos de maior afluência à cidade.

A Avenida dos Banhos, enquanto via marginal associada à frente marítima, constitui uma segunda frente de concentração comercial, fortemente orientada para o turismo e as atividades de veraneio. Embora desempenhe um papel relevante na economia local e na animação urbana, esta concentração reforça igualmente a dependência do automóvel e a pressão sobre os sistemas de acesso e estacionamento, sobretudo durante a época balnear.

Apesar das vantagens inerentes a esta centralidade linear, nomeadamente a proximidade entre equipamentos e a facilidade de deslocação pedonal no seu interior, tornam-se evidentes várias fragilidades estruturais. A concentração de funções num território relativamente reduzido gera uma sobrecarga significativa da rede rodoviária, sendo particularmente crítica na zona do parque escolar, onde se observa uma forte pressão associada às deslocações quotidianas de pais e encarregados de educação nos períodos de entrada e saída das escolas.

Um dos problemas estruturais mais evidentes associados a esta centralidade prende-se com a oferta de estacionamento. Apesar dos esforços desenvolvidos pelo município ao longo dos últimos anos para aumentar a capacidade instalada, a pressão sazonal, sobretudo durante o verão, expõe claramente os limites deste sistema.



Desenho A.14

Representação das centralidades funcionais da cidade da Póvoa de Varzim, identificando a concentração de serviços, comércio e atividades associadas à frente marítima, bem como os principais equipamentos estruturantes do território urbano.

33 | A tentativa de resolver problemas de mobilidade através do aumento da oferta de estacionamento tende a reforçar o uso do automóvel, em vez de o reduzir. Este fenómeno, conhecido como “induced demand”, evidencia a necessidade de soluções estruturais baseadas em alternativas de mobilidade e não apenas em capacidade viária (GDCl, 2016).

A escassez de solo disponível no centro urbano para a implantação de grandes parques de estacionamento³³ obriga o município a recorrer essencialmente a duas estratégias. Por um lado, a construção de parques de estacionamento subterrâneos associados a avenidas de grande perfil, como ocorreu na Avenida Mouzinho de Albuquerque; por outro, a implantação de parques de maior dimensão em áreas periféricas, mais afastadas do centro urbano.

A primeira opção, embora permita oferecer estacionamento de proximidade, implica elevados custos financeiros, provoca constrangimentos significativos ao funcionamento da cidade durante os períodos de obra, e aumenta consideravelmente a impermeabilização do solo. A segunda opção, apesar de mais económica, transfere o problema para a acessibilidade final ao centro, uma vez que a ausência de alternativas eficazes de transporte público ou de mobilidade suave dificulta a deslocação entre os parques periféricos e os principais destinos urbanos. Esta limitação torna-se particularmente evidente no contexto balnear, em que muitos visitantes transportam equipamentos volumosos, reforçando a dependência do automóvel e a pressão sobre o centro da cidade.

Legenda do Desenho

- Vias Regionais
- Vias Intermunicipais
- Vias Estruturantes Locais
- Equipamentos públicos de relevância
- Zona de concentração de serviços
- Grandes superfícies comerciais
- Zona de concentração de comércio
- Zona balnear associada à praia

2.5

Densidade e Padrões de Crescimento

No capítulo anterior foi analisada a evolução histórica da cidade e os seus principais momentos de expansão. Neste subcapítulo, o foco desloca-se para a leitura da forma urbana atual, da distribuição da densidade construída e dos padrões de crescimento que estruturam o território.

A análise da mancha urbana permite identificar uma organização territorial marcada por um claro gradiente litoral–interior, tanto ao nível da densidade como da continuidade do tecido urbano³⁴.

Na faixa litoral, verifica-se uma elevada concentração de edificado, caracterizada por uma construção em altura e por uma forte continuidade urbana. Esta área apresenta uma estrutura consolidada, com predominância de edifícios com mais de quatro pisos, atingindo valores significativamente superiores em zonas específicas a norte, onde se concentram os maiores volumes edificados. Esta densificação está diretamente associada ao valor locacional da proximidade ao mar e à consolidação de sucessivas fases de urbanização orientadas para essa frente.

A esta área sucede uma faixa intermédia, aproximadamente entre a EN13 e a Via B, onde o tecido urbano se apresenta mais heterogéneo. Aqui coexistem áreas de construção mais baixa, associadas ao tecido histórico e às primeiras expansões periféricas, com pontos de maior densidade relacionados com funções específicas, como zonas de serviços, equipamentos e novos empreendimentos. Esta área evidencia um padrão de crescimento mais fragmentado, marcado pela coexistência de diferentes momentos de urbanização e pela presença de vazios urbanos ainda não ocupados³⁵.

34 | Gradientes de densidade associados a frentes marítimas são comuns em cidades costeiras, onde o valor locacional do litoral induz maior intensidade construtiva. No entanto, quando não acompanhados por uma estratégia de transição estruturada, tendem a gerar fragmentação e desigualdade na organização do território (Pereira, 2017).

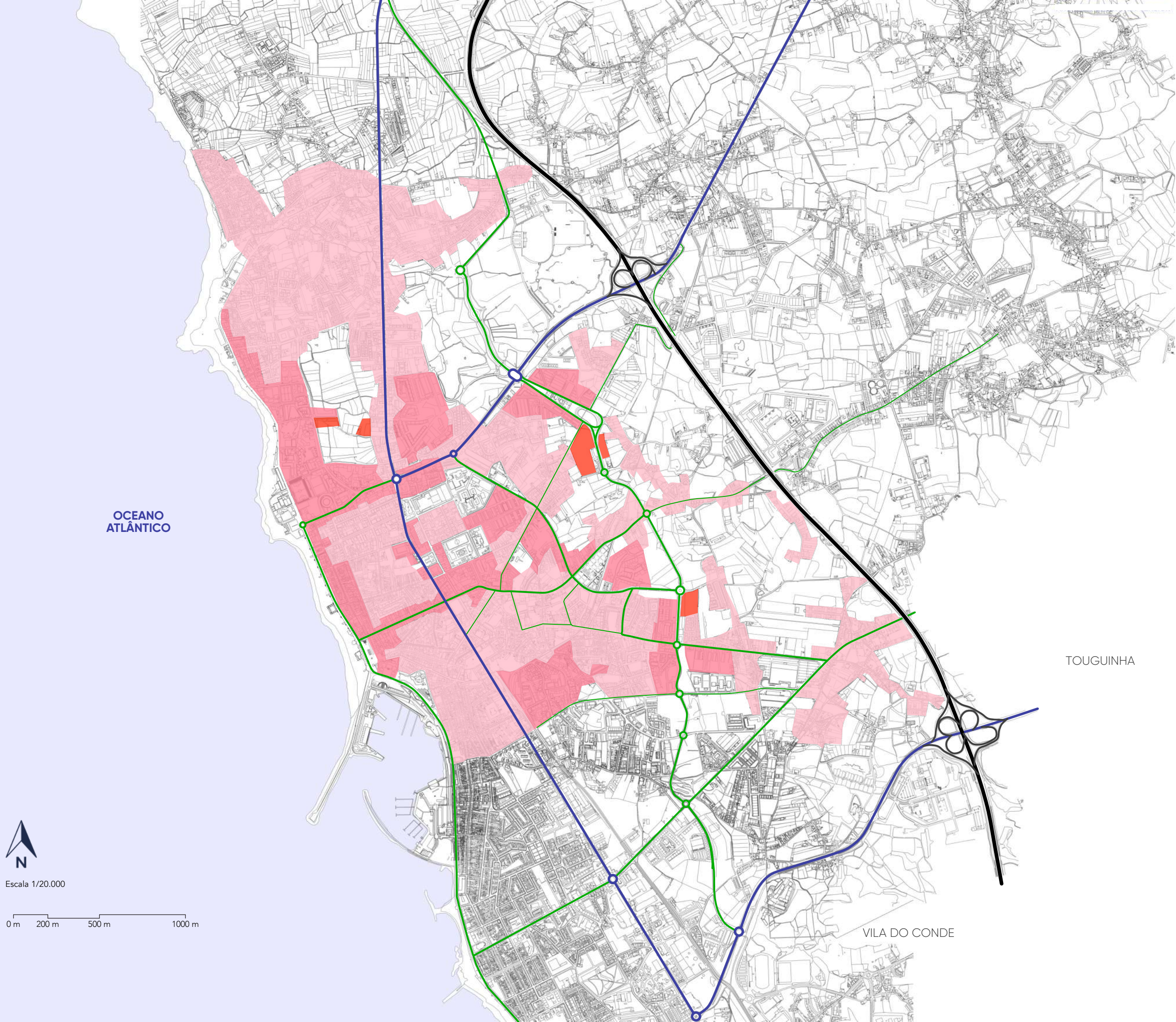
35 | O crescimento urbano fragmentado resulta frequentemente da sobreposição de decisões de planeamento em diferentes momentos, sem continuidade estratégica. Este fenómeno compromete a legibilidade urbana e dificulta a construção de uma estrutura coerente (Lang, 2005).

Mais a nascente, entre a Via B e a A28, o território assume características predominantemente rurais, com baixa densidade de construção, presença de campos agrícolas e pequenos núcleos urbanos dispersos. Esta zona evidencia uma estrutura descontínua, ainda pouco urbanizada, mas já sujeita a pressões de expansão.

A Via B assume um papel central neste processo, funcionando como eixo estruturador das expansões mais recentes. É na sua envolvente que se concentram vários empreendimentos em execução ou recentemente aprovados, evidenciando um padrão de crescimento orientado por infraestruturas viárias. De forma semelhante, verifica-se também uma tendência de ocupação nos vazios urbanos junto a Aver-O-Mar, associada à proximidade ao litoral e à existência de instrumentos de planeamento que enquadram essa expansão.

Do ponto de vista da mobilidade, a relação entre a mancha edificada e a rede viária revela uma forte dependência de um número limitado de eixos estruturantes. A concentração de tráfego na EN13, na Via B e nos acessos à A28 evidencia uma rede com reduzida capacidade de dispersão, onde as ligações transversais são insuficientes para garantir uma distribuição equilibrada dos fluxos. Esta configuração contribui para a sobrecarga das principais vias e limita a eficiência global do sistema de mobilidade.

Em síntese, a forma urbana atual resulta de um processo de crescimento predominantemente linear a partir do litoral, seguido de uma expansão progressiva para o interior, marcada por fragmentação e por uma forte dependência das infraestruturas viárias. Este padrão condiciona tanto a organização espacial do território como o funcionamento da rede de mobilidade, constituindo um fator determinante para as estratégias de intervenção a desenvolver no capítulo seguinte.



Desenho A.15

Leitura dos padrões de densidade construída e das cérceas urbanas da cidade da Póvoa de Varzim, identificando áreas de construção consolidada em altura, tecidos urbanos de menor escala e zonas de expansão recente ou em desenvolvimento.

Legenda do Desenho

- Vias Regionais
- Vias Intermunicipais
- Vias Estruturantes Locais
- Conjuntos edificados com cércea média superior a 4 pisos
- Conjuntos edificados com cércea média inferior ou igual a 4 pisos
- Conjuntos edificados em execução ou aprovados pela CMPV

09



10



09

Edifício Nova Póvoa (à esquerda) e novos empreendimentos (à direita), com envolvente não construída

10

Fotografia aérea da Póvoa de Varzim, onde é possível verificar as diferentes densidades e cérceas presentes na cidade

Desenho A.16

O desenho evidencia os diferentes caracteres atribuídos à Via B no plano atualmente em vigor, alternando entre troços urbanos, segmentos associados a circulação rápida e áreas de parque verde. A ausência de continuidade entre estas tipologias contribui para uma perceção fragmentada do eixo e dificulta a definição de uma identidade urbana coerente ao longo do seu percurso.

Para ver plano de urbanização da Via B atualmente em vigor, consultar anexo B.08.

LEGENDA

- Troço de via com carácter urbano
- Troço de via com carácter de trânsito rápido
- Troço de via com carácter de parque verde



A análise desenvolvida ao longo do presente capítulo permitiu compreender o funcionamento atual da cidade da Póvoa de Varzim a partir da leitura articulada dos seus principais sistemas urbanos (viário, mobilidade, espaços verdes, equipamentos e forma construída) evidenciando as relações de dependência e as fragilidades estruturais que caracterizam o território.

De forma transversal, verifica-se que a cidade apresenta uma forte dependência de um número limitado de eixos estruturantes, nomeadamente no sentido norte-sul, o que condiciona a distribuição dos fluxos de mobilidade e contribui para a sobrecarga das principais vias. A ausência de uma rede hierarquizada e equilibrada, capaz de assegurar ligações transversais eficazes, traduz-se numa reduzida permeabilidade urbana e numa dificuldade generalizada de articulação entre diferentes setores da cidade.

Paralelamente, observa-se uma fragmentação significativa dos sistemas urbanos³⁶, particularmente evidente na descontinuidade das redes de mobilidade leve, na distribuição desigual dos espaços verdes e na localização concentrada de equipamentos públicos. Esta fragmentação impede a construção de uma leitura integrada do território, limitando a sua legibilidade e comprometendo a eficiência do seu funcionamento quotidiano.

No que diz respeito à forma urbana, o padrão de crescimento evidencia uma expansão progressiva a partir do litoral, marcada por uma elevada densidade na frente marítima e por uma transição para tecidos mais dispersos e fragmentados no interior. Este processo, fortemente condicionado pelas infraestruturas viárias, resultou numa ocupação do território pouco estruturada, com coexistência de diferentes escalas e momentos de urbanização, frequentemente sem articulação entre si.

Adicionalmente, a ausência de uma visão sistémica na implementação de infraestruturas e equipamentos contribui para reforçar a dependência do automóvel nas deslocações internas, evidenciando limitações na integração entre os diferentes modos de transporte e na acessibilidade a espaços de uso coletivo³⁷.

Em conjunto, estas fragilidades revelam a necessidade de uma abordagem integrada à escala da cidade, capaz de ultrapassar a lógica de crescimento fragmentado e de promover uma reorganização do território assente na continuidade, na hierarquização e na articulação entre sistemas urbanos.

É neste contexto que se torna pertinente a definição de uma estratégia urbana que, partindo do diagnóstico aqui apresentado, procure reestruturar o funcionamento da cidade, reforçar a sua legibilidade e estabelecer uma base coerente para o seu desenvolvimento futuro.

37 | A dependência do automóvel emerge quando as alternativas não são suficientemente competitivas em termos de tempo, conforto e acessibilidade. Este padrão tende a reforçar-se ao longo do tempo, criando ciclos difíceis de inverter sem intervenção estrutural (Jacobs, 1961).

36 | A fragmentação urbana não é apenas espacial, mas também funcional. Quando sistemas como mobilidade, espaços públicos e equipamentos não estão articulados, a cidade perde eficiência, legibilidade e capacidade adaptativa, tornando-se menos resiliente a mudanças futuras (Lang, 2005).

03

PROPOSTA DE ESTRATÉGIA

- 3.1 HIERARQUIA DE VIAS**
VIAS REGIONAIS
VIAS INTERMUNICIPAIS
VIAS ESTRUTURANTES LOCAIS
- 3.2 REDE DE MOBILIDADE LEVE**
CICLOVIAS
TRANSPORTE PÚBLICO
- 3.3 ESPAÇOS VERDES**
- 3.4 EQUIPAMENTOS PÚBLICOS ESTRUTURANTES**
- 3.5 NOVAS ÁREAS DE DESENVOLVIMENTO**
- 3.6 UNIDADES OPERATIVAS**
UNIDADE OPERATIVA NORTE
UNIDADE OPERATIVA CENTRO
UNIDADE OPERATIVA SUL

O presente capítulo marca a transição da leitura analítica do território para a definição de uma proposta urbana à escala da cidade da Póvoa de Varzim. Partindo das fragilidades e potencialidades identificadas nos capítulos anteriores, a estratégia apresentada não se configura como um conjunto de intervenções pontuais, mas como uma visão integrada para a reorganização e qualificação da estrutura urbana existente.

A Via B assume um papel central nesta proposta, não enquanto simples infraestrutura rodoviária alternativa à Estrada Nacional 13, mas como dispositivo estruturante capaz de articular diferentes dimensões da cidade. A partir deste eixo, desenvolve-se uma estratégia que cruza mobilidade automóvel, mobilidade leve, espaço público verde, equipamentos urbanos e desenvolvimento da forma construída, procurando responder de forma articulada às exigências funcionais, ambientais e sociais do território.

A proposta organiza-se através de camadas complementares, entendidas como sistemas interdependentes que, em conjunto, definem uma nova lógica de funcionamento urbano.

A importância de uma estrutura urbana clara e legível encontra suporte no conceito de legibility desenvolvido por Kevin Lynch, que defende que a qualidade de uma cidade depende da facilidade com que os seus habitantes conseguem organizar mentalmente o espaço urbano. Segundo o autor, cidades legíveis são aquelas em que os principais elementos estruturantes (percursos, limites, distritos e pontos de referência) se articulam de forma coerente, permitindo uma leitura clara do território (Lynch, 1960). Esta perspetiva teve uma grande influência na estratégia proposta, que procura reforçar a legibilidade da cidade através de uma hierarquia viária clara, da definição de setores urbanos reconhecíveis e da articulação entre mobilidade, espaço público e forma urbana.

A hierarquia de vias, a rede de mobilidade leve, a cintura verde, os equipamentos públicos estruturantes e as novas áreas de desenvolvimento são abordados como partes de um mesmo sistema, onde cada decisão influencia e reforça as restantes.

Mais do que definir soluções fechadas ou projetos arquitetónicos específicos, este capítulo estabelece um quadro estratégico para a evolução futura da cidade. Trata-se de uma proposta aberta e adaptável, capaz de orientar o crescimento urbano de forma qualificada, garantindo coerência territorial, qualidade do espaço público e uma relação mais equilibrada entre mobilidade, densidade e vivência urbana.

Para Jon Lang, o urban design deve ser entendido como um processo que se desenvolve no tempo, incorporando a dimensão temporal como parte integrante do projeto urbano (Lang, 2005). O autor destaca que a cidade é um organismo em constante transformação, sujeito a mudanças económicas, sociais e culturais, e que estratégias urbanas eficazes devem ser capazes de acomodar essa evolução sem perder coerência estrutural, sustentando a opção por uma proposta aberta e adaptável, capaz de orientar o crescimento futuro da cidade sem fixar resultados rígidos ou definitivos.

3.1 Hierarquia de Vias

Tal como identificado no capítulo de caracterização, a atual hierarquia viária da cidade da Póvoa de Varzim promove a formação de setores urbanos de grande dimensão, pouco permeáveis e fortemente dependentes de um número reduzido de eixos estruturantes, em particular da Estrada Nacional 13. Esta configuração dificulta a distribuição fluida do tráfego, sobrecarrega o centro da cidade e compromete a articulação entre diferentes áreas urbanas.

A abordagem adotada na redefinição da hierarquia viária encontra suporte no *Guia Global de Desenho de Ruas*, que propõe uma alternativa ao tradicional sistema de classificação funcional de vias, defendendo o desenho das ruas a partir do seu papel urbano, social e espacial. O documento sublinha que as ruas devem ser concebidas como espaços públicos multifuncionais, capazes de estruturar a cidade e apoiar diferentes usos, e não apenas como canais de escoamento de tráfego (Global Designing Cities Initiative, 2016).

A proposta de projeto parte, assim, da redefinição da hierarquia de vias como instrumento fundamental para a construção de uma nova estratégia urbana à escala da cidade. O objetivo central consiste na subdivisão do território urbano em setores mais pequenos, legíveis e de acesso facilitado, capazes de absorver e redistribuir os fluxos de mobilidade de forma mais equilibrada. Esta redefinição é desenvolvida em consonância com os planos e intenções estratégicas do município, nomeadamente no que respeita às futuras áreas de desenvolvimento urbano.

3.1.1 Vias Regionais

Ao nível das vias de carácter regional, a proposta mantém a autoestrada A28 nos seus moldes atuais. A reduzida distância entre os nós da Póvoa de Varzim e de Vila do Conde inviabiliza a introdução de um novo nó intermédio, solução que, para além disso, não traria benefícios significativos para a rede de mobilidade proposta. Com efeito, os principais constrangimentos identificados não se situam nas deslocações intermunicipais, mas sobretudo na mobilidade interna da cidade.

Acresce que, conforme referido no capítulo de caracterização, a inexistência de portagens neste troço faz com que a A28 seja frequentemente utilizada como alternativa à circulação pelo centro urbano, nomeadamente nas deslocações entre a Póvoa de Varzim e Vila do Conde, contribuindo para aliviar a pressão sobre a rede viária interna.

3.1.2

Vias Intermunicipais

É ao nível das vias intermunicipais que a proposta apresenta as alterações mais significativas face ao sistema atualmente em vigor. O plano municipal que prevê o corte do trânsito automóvel na Praça do Almada³⁸, espaço central e simbólico da cidade, constitui uma medida positiva do ponto de vista da qualificação do espaço público e do reforço da vivência urbana. No entanto, esta decisão acarreta consequências relevantes ao nível da mobilidade rodoviária que, se não forem devidamente equacionadas, poderão agravar os problemas existentes.

Atualmente, esse plano assume a Via B como alternativa direta à Estrada Nacional 13, atribuindo-lhe o papel de principal eixo estruturante norte-sul e de ligação à cidade de Vila do Conde. Esta opção ignora, contudo, os constrangimentos que a Via B já apresenta no seu estado atual, bem como os impactos decorrentes do aumento substancial de tráfego que é proposto que venha a absorver.

Perante este cenário, o projeto propõe uma redefinição do sistema de vias intermunicipais, assente no aproveitamento da infraestrutura existente e numa estratégia de desvio faseado do tráfego da EN13. A Via B mantém-se como eixo estruturante fundamental, mas passa a funcionar de forma articulada com uma nova via complementar, designada de Via C, numa lógica de pares direcionais.

Neste modelo, a Via B assume preferencialmente o sentido norte-sul, enquanto a Via C assegura o sentido inverso, sul-norte. Esta solução permite manter, em grande parte da extensão da Via B, o seu perfil atual, enquanto redistribui os fluxos de tráfego, reduz pressões nos pontos de ligação com a restante rede viária e cria capacidade adicional para responder à expansão progressiva da mancha urbana, tema que será aprofundado nos subcapítulos seguintes³⁹.

38 | Ver anexo B.06

39 | Kevin Lynch identifica os paths como um dos elementos fundamentais da imagem da cidade, descrevendo-os como os canais ao longo dos quais as pessoas se movem e estruturam a sua experiência urbana (Lynch, 1960). O autor sublinha ainda a importância dos edges enquanto elementos de transição e organização do território. Esta leitura ajuda a fundamentar o papel atribuído à Via B na presente proposta, não apenas como eixo de mobilidade, mas como path estruturante da cidade, capaz de organizar setores urbanos, articular diferentes escalas e conferir continuidade ao território urbano.

Importa ainda referir que a proposta prevê uma redução significativa do número de rotundas ao longo da Via B, restringindo a sua presença aos cruzamentos com vias de hierarquia equivalente ou onde tal se justifique funcionalmente. Esta revisão abandona o desenho atual e as fragilidades que apresenta em termos de fluidez e conflito de movimentos, conforme identificado no capítulo de caracterização e nos documentos técnicos de apoio.

Neste contexto, a Avenida Humberto Delgado ganha um novo protagonismo enquanto eixo intermunicipal complementar. O seu perfil atual permite a absorção de volumes significativos de tráfego sem necessidade de intervenções estruturais profundas, constituindo uma oportunidade estratégica para irrigar áreas da cidade menos dependentes da Via B. Simultaneamente, estabelece ligações diretas a equipamentos estruturantes, como o núcleo escolar, o Centro Coordenador de Transportes, o Auditório Municipal e o Pavilhão Municipal, reforçando a sua relevância no sistema urbano.



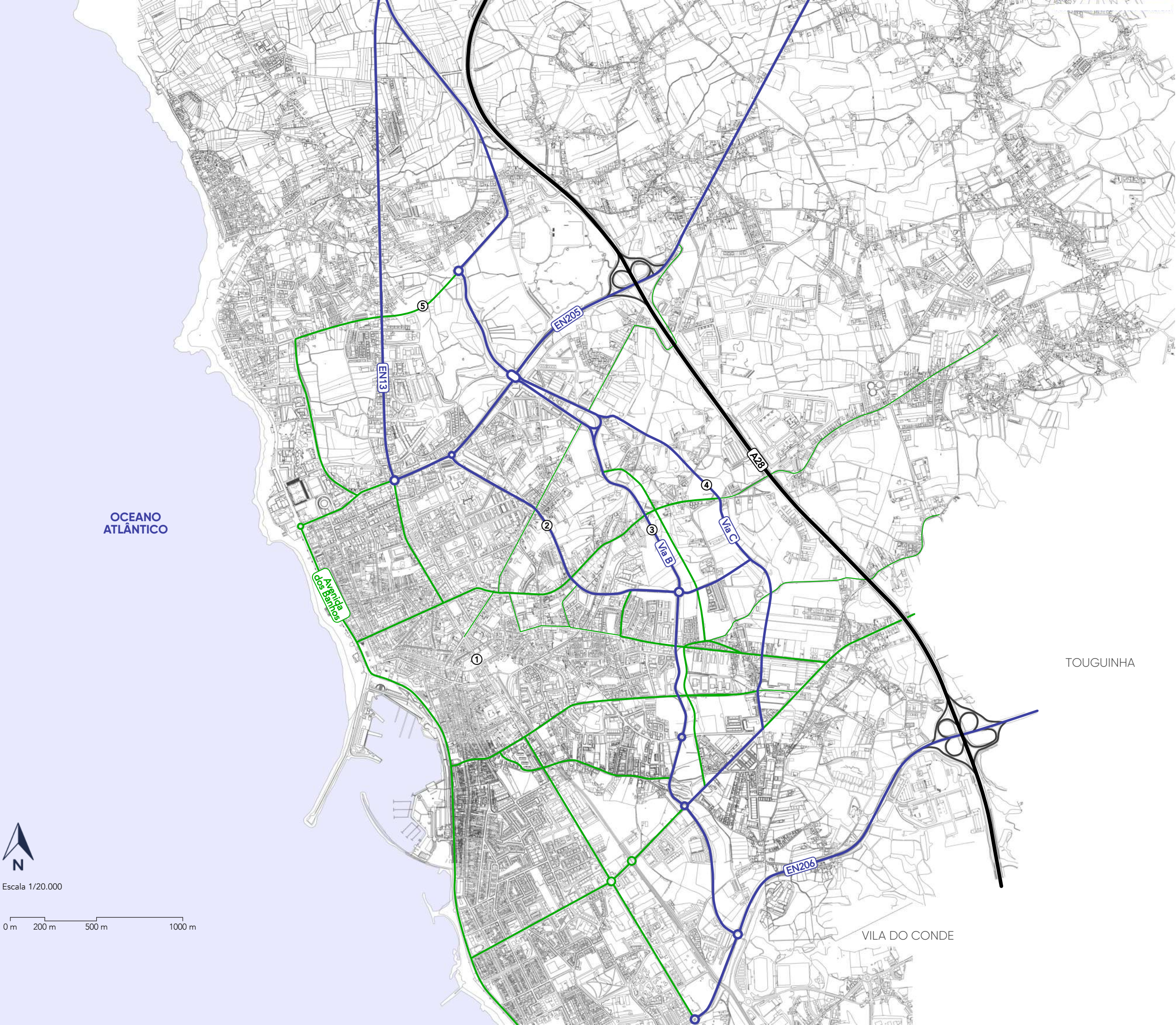
3.1.3

Vias Estruturantes Locais

Em complementaridade com as vias intermunicipais, a proposta redefine igualmente a rede de vias estruturantes locais, de forma a adequá-la ao novo desenho da mobilidade automóvel. O objetivo desta redefinição consiste em criar uma rede com uma trama mais fechada e hierarquizada, capaz de organizar a cidade em setores urbanos de menor dimensão, promovendo uma distribuição mais eficiente do tráfego e uma melhor irrigação das diferentes áreas da cidade.

Tal como nas restantes escalas, esta redefinição baseia-se maioritariamente no aproveitamento da infraestrutura existente, permitindo uma implementação progressiva e financeiramente sustentável, sem comprometer a eficácia do sistema proposto. A introdução de uma nova via estruturante, articulada com o sistema direcional Via B / Via C, assegura o acesso rápido a ambos os sentidos e desempenha, simultaneamente, um papel estruturador na delimitação de novos espaços verdes e na abertura de novas frentes urbanas.

De forma geral, e em estreita articulação com o redesenho das vias intermunicipais, esta reorganização da rede viária local procura inverter a lógica dominante do sistema atual. Os acessos ao centro da cidade e aos principais polos de serviços passam a privilegiar o sentido nascente-poente, em contraste com a atual concentração de fluxos no sentido norte-sul induzida pela Estrada Nacional 13, contribuindo para uma mobilidade urbana mais equilibrada e integrada.



Desenho A.17

Proposta de reorganização da hierarquia viária da cidade da Póvoa de Varzim, estruturada pela redefinição dos eixos intermunicipais e pela criação de novos sistemas de distribuição rodoviária, com o objetivo de promover uma mobilidade urbana mais fluida, legível e adaptada às futuras áreas de desenvolvimento da cidade.

Legenda de Ações

- ① Corte do trânsito da EN13 na Praça do Almada
- ② Avenida Humberto Delgado passa a Via Intermunicipal
- ③ Reconfiguração da Via B para sentido único
- ④ Execução da Via C em sentido único
- ⑤ Execução de ligação Estruturante Local na ligação do Parque da Cidade

Legenda do Desenho

- Vias Regionais
- Vias Intermunicipais
- Vias Estruturantes Locais

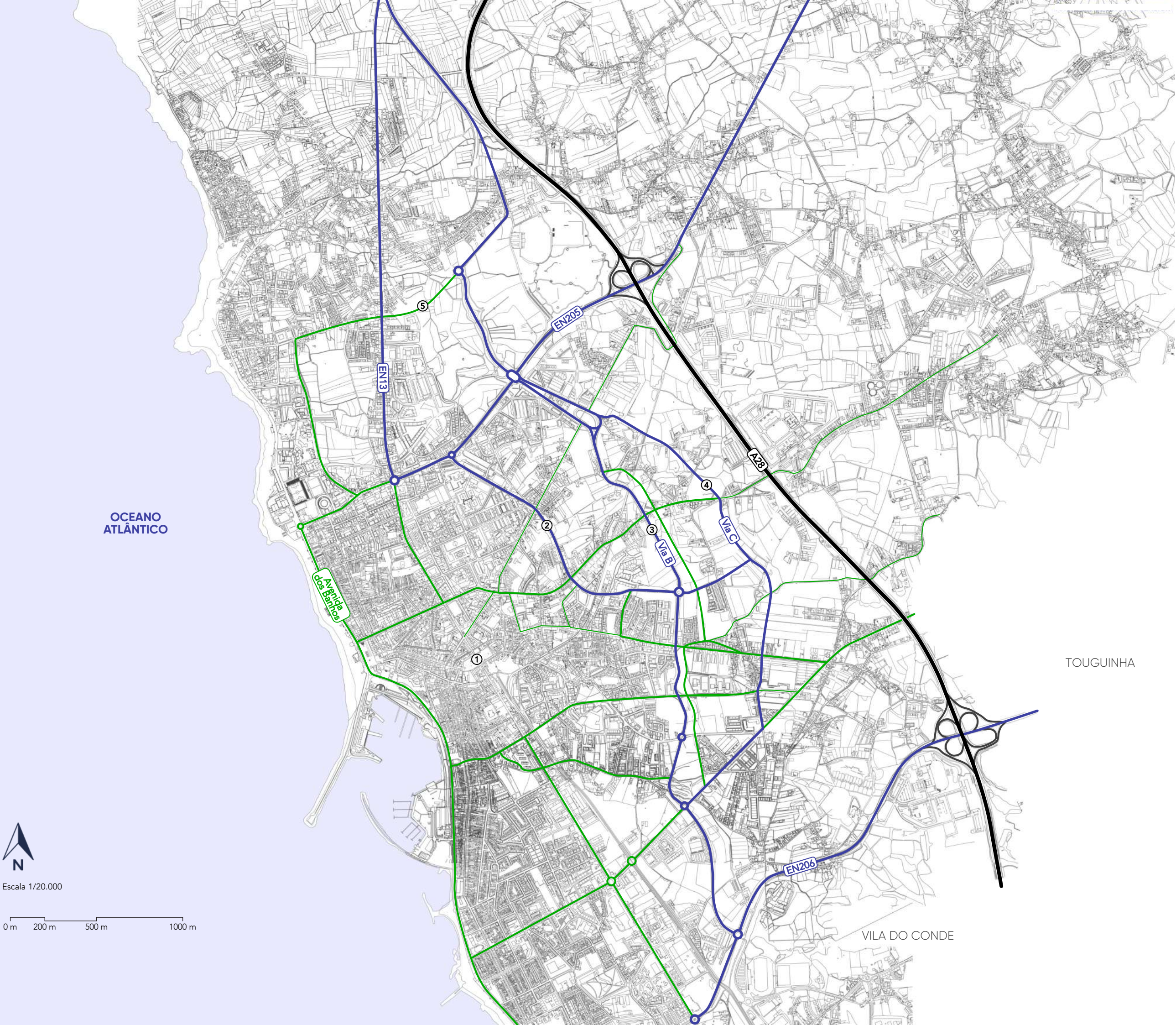
3.1.3

Vias Estruturantes Locais

Em complementaridade com as vias intermunicipais, a proposta redefine igualmente a rede de vias estruturantes locais, de forma a adequá-la ao novo desenho da mobilidade automóvel. O objetivo desta redefinição consiste em criar uma rede com uma trama mais fechada e hierarquizada, capaz de organizar a cidade em setores urbanos de menor dimensão, promovendo uma distribuição mais eficiente do tráfego e uma melhor irrigação das diferentes áreas da cidade.

Tal como nas restantes escalas, esta redefinição baseia-se maioritariamente no aproveitamento da infraestrutura existente, permitindo uma implementação progressiva e financeiramente sustentável, sem comprometer a eficácia do sistema proposto. A introdução de uma nova via estruturante, articulada com o sistema direcional Via B / Via C, assegura o acesso rápido a ambos os sentidos e desempenha, simultaneamente, um papel estruturador na delimitação de novos espaços verdes e na abertura de novas frentes urbanas.

De forma geral, e em estreita articulação com o redesenho das vias intermunicipais, esta reorganização da rede viária local procura inverter a lógica dominante do sistema atual. Os acessos ao centro da cidade e aos principais polos de serviços passam a privilegiar o sentido nascente-poente, em contraste com a atual concentração de fluxos no sentido norte-sul induzida pela Estrada Nacional 13, contribuindo para uma mobilidade urbana mais equilibrada e integrada.



Desenho A.18

Proposta de reorganização da hierarquia viária da cidade da Póvoa de Varzim, estruturada pela redefinição dos eixos intermunicipais e pela criação de novos sistemas de distribuição rodoviária, com o objetivo de promover uma mobilidade urbana mais fluida, legível e adaptada às futuras áreas de desenvolvimento da cidade.

Legenda de Ações

- ① Corte do trânsito da EN13 na Praça do Almada
- ② Avenida Humberto Delgado passa a Via Intermunicipal
- ③ Reconfiguração da Via B para sentido único
- ④ Execução da Via C em sentido único
- ⑤ Execução de ligação Estruturante Local na ligação do Parque da Cidade

Legenda do Desenho

- Vias Regionais
- Vias Intermunicipais
- Vias Estruturantes Locais

3.2 Rede de Mobilidade Suave

Em articulação direta com a redefinição da hierarquia viária, a proposta de projeto introduz uma rede de mobilidade suave como componente fundamental da estratégia urbana⁴⁰. Esta rede assume um papel estruturante na promoção de deslocamentos quotidianas mais sustentáveis, na redução da dependência do automóvel e na qualificação do espaço público, contribuindo para uma cidade mais acessível, legível e equilibrada.

A mobilidade leve é aqui entendida como um sistema complementar à mobilidade automóvel, capaz de servir deslocamentos de curta e média distância, articular diferentes setores urbanos e reforçar a ligação entre áreas residenciais, equipamentos e espaços de lazer. A proposta desenvolve-se, assim, em duas frentes principais: a consolidação e expansão da rede de ciclovias e zonas de coexistência; e a otimização do sistema de transporte público, garantindo a sua integração com as restantes camadas da mobilidade urbana.

40 | A concepção da mobilidade suave como parte integrante da vida quotidiana da cidade, e não apenas como alternativa funcional ao automóvel, encontra paralelo no trabalho de Jan Gehl, que defende que a qualidade urbana depende da forma como os espaços públicos incentivam o caminhar, a permanência e o encontro. Ao trabalhar a cidade “ao nível dos olhos”, o autor sublinha que o ritmo da caminhada e da deslocação lenta é fundamental para a vitalidade urbana e para a sustentabilidade social (Gehl, 2013)..

3.2.1 Ciclovias

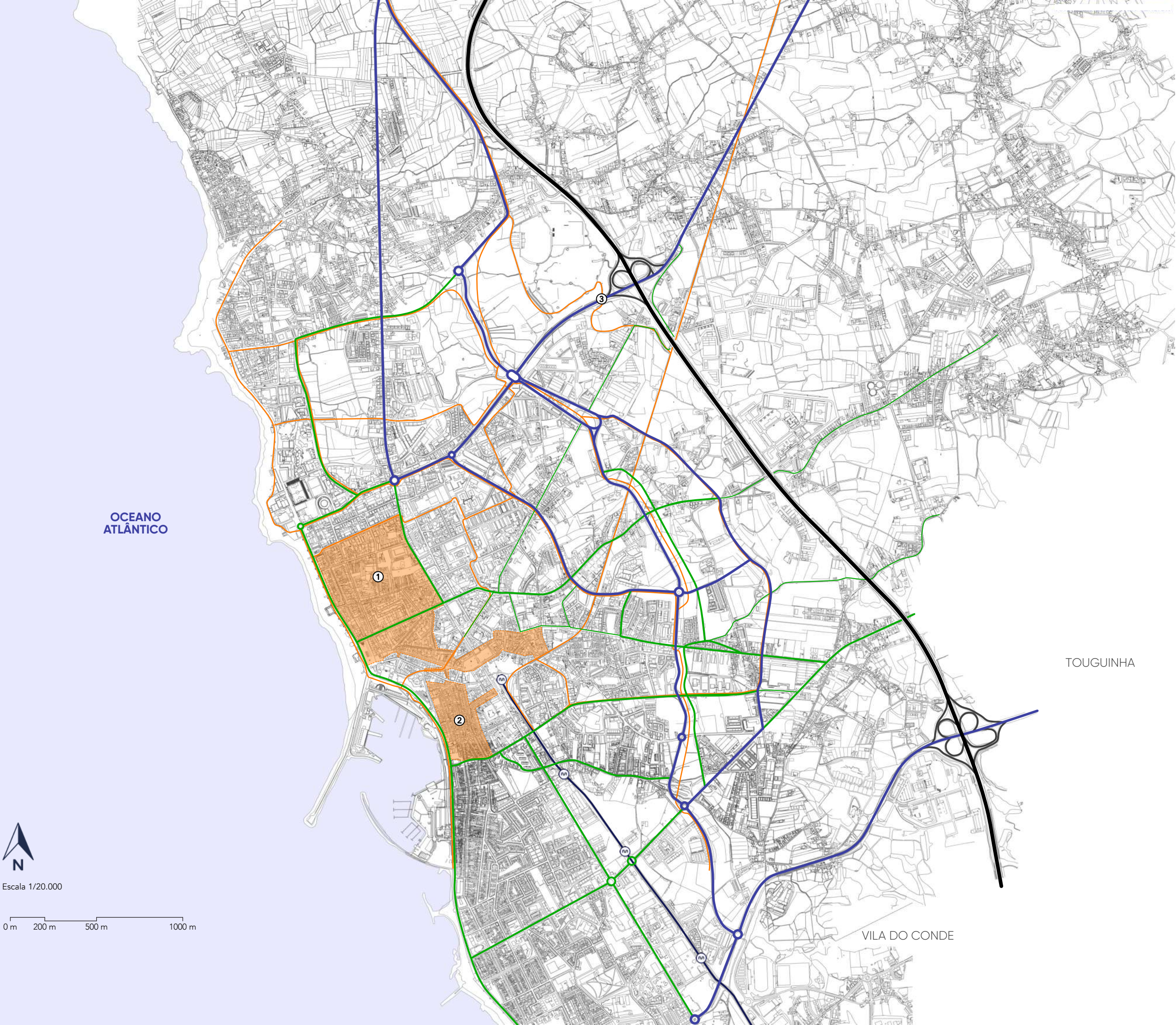
No âmbito da rede de mobilidade suave, as ciclovias e as zonas de coexistência modal assumem um papel central na estratégia de mobilidades do território. O novo desenho da rede ciclável parte do aproveitamento das infraestruturas existentes, complementando-as com a introdução de novos troços sempre que se identifique a ausência de ligação entre áreas urbanas relevantes.

Uma das principais prioridades desta proposta consiste na articulação da rede ciclável com as vias intermunicipais e as vias estruturantes locais, assegurando a presença de ciclovias ao longo destes eixos sempre que as condições de segurança e de conflito modal o justifiquem. Desta forma, todos os setores urbanos definidos pela rede de mobilidade automóvel passam a ser servidos por ciclovias, colmatando o problema anteriormente identificado da falta de continuidade e de ligação entre os percursos cicláveis e os principais pontos de interesse da cidade.

De acordo com os princípios defendidos pela literatura sobre mobilidade sustentável e desenho urbano, a introdução de ciclovias com faixa própria é reservada às situações em que a coexistência entre diferentes modos de transporte não se revela adequada, nomeadamente em vias com maior intensidade de tráfego ou velocidades de circulação mais elevadas⁴¹. Nas restantes áreas da cidade, caracterizadas por tráfego mais reduzido e velocidades controladas, privilegia-se a coexistência modal, permitindo a partilha do espaço viário entre bicicletas e automóveis. Neste sentido, as zonas de coexistência existentes no Centro Histórico e no Bairro da Matriz são mantidas, sendo introduzidas novas áreas com características semelhantes, com o objetivo de promover um novo hábito de circulação urbana baseado no uso da bicicleta.

Um aspeto determinante deste novo desenho é a sua forte relação com os espaços verdes públicos, em particular com o Parque da Cidade, localizado no extremo noroeste da Póvoa de Varzim.

41 | A opção por privilegiar soluções de coexistência modal em vias com menor intensidade de tráfego e velocidades reduzidas relaciona-se com os princípios defendidos por Jan Gehl, segundo os quais a adequação da escala, da velocidade e do desenho do espaço urbano às capacidades do corpo humano é determinante para a segurança e para a apropriação do espaço público. O autor distingue claramente a “arquitetura dos 5 km/h” da “arquitetura dos 60 km/h”, defendendo que, em contextos urbanos calmos, a partilha do espaço viário pode reforçar a vivência urbana e a perceção de segurança (Gehl, 2013). Esta leitura fundamenta a introdução de zonas de coexistência na proposta como instrumento de acalmia de tráfego e promoção do uso da bicicleta. A introdução de zonas de coexistência modal em ruas locais baseia-se também nos princípios do *Guia Global de Desenho de Ruas*, que estabelece a relação direta entre velocidades de projeto reduzidas (*design speed*) e a possibilidade de partilha segura do espaço viário (Global Designing Cities Initiative, 2016). O documento indica que, em ruas projetadas para velocidades até cerca de 20 km/h, a circulação em tráfego misto pode ser segura e confortável para ciclistas e peões, desde que o desenho da via incorpore medidas de moderação de tráfego.



Desenho A.19

Proposta de rede de mobilidade leve da cidade da Póvoa de Varzim, articulando ciclovias e zonas de coexistência modal com os principais eixos urbanos, espaços verdes e equipamentos públicos, promovendo uma estrutura contínua de deslocação ciclável à escala da cidade.

Legenda de Ações

- ① Implementação de zona de coexistência no Bairro Norte
- ② Implementação de zona de coexistência no Bairro Sul
- ③ Ligação sob o acesso à cidade, via túnel

Legenda do Desenho

- Vias Regionais
- Vias Intermunicipais
- Vias Estruturantes Locais
- Ciclovias
- Zonas de Coexistência
- Linha de metro
- Paragens de metro

A associação das ciclovias a zonas arborizadas permite não só reforçar a continuidade ecológica do território, mas também melhorar significativamente o conforto e a atratividade destes percursos. A presença de árvores contribui para a proteção contra a chuva e, de forma particularmente relevante neste contexto territorial, contra os ventos fortes frequentemente sentidos na cidade, tornando a utilização da bicicleta mais agradável ao longo de todo o ano.

A ligação de grandes áreas residenciais a esta rede ciclável contínua permite ainda incentivar a utilização da bicicleta por parte de crianças e adolescentes nas deslocações quotidianas para o núcleo escolar da cidade. A criação de percursos seguros e qualificados para este público contribui para a redução da dependência do automóvel nas deslocações escolares, aliviando a pressão rodoviária em zonas sensíveis e promovendo hábitos de mobilidade mais sustentáveis desde idades precoces.

Apesar das várias adições propostas à rede de ciclovias, um troço que se mantém inalterado pela qualidade que já apresenta é a ecovia implantada no antigo canal ferroviário que ligava a estação da Póvoa de Varzim à cidade de Vila Nova de Famalicão. Este percurso constitui já um eixo estruturante da mobilidade suave à escala territorial, funcionando como referência para a qualidade e continuidade da rede proposta.

3.2.2

Transporte Público

A Póvoa de Varzim dispõe atualmente de uma rede de transportes públicos relativamente consolidada, particularmente após a implementação da rede UNIR, que assegura ligações internas e intermunicipais, conectando a cidade às freguesias do concelho e a territórios vizinhos.

Ainda assim, a proposta identifica oportunidades de melhoria que permitem reforçar a integração do transporte público no sistema global de mobilidades. Uma das medidas consideradas fundamentais consiste na introdução de rotas circulares, capazes de articular diferentes setores urbanos sem necessidade de passagem obrigatória pelo centro da cidade. Estas linhas funcionam de forma complementar à rede de ciclovias, facilitando a ligação entre zonas residenciais, áreas de serviços, equipamentos escolares e outros pontos de interesse urbano.

Outro aspeto relevante do redesenho da rede de autocarros prende-se com a criação de vias exclusivas para transportes públicos em locais estratégicos⁴². De forma semelhante, aos fins de semana, à semelhança do que já ocorre nos meses de verão, o trânsito automóvel seria restringido na Avenida dos Banhos, mantendo-se o serviço de transporte público como meio privilegiado de acesso à frente marítima e à praia, um dos principais polos de atração da cidade.

Por fim, importa destacar o papel estratégico da estação de Metro da Póvoa de Varzim no sistema de mobilidade proposto. A sua integração e priorização na articulação com a restante rede de transportes públicos e de mobilidade leve permite facilitar o acesso da população local a este modo de transporte de escala metropolitana, ao mesmo tempo que reforça a conectividade da cidade com o território envolvente.

Desenho A.20

Estrutura integrada de mobilidade proposta para a cidade da Póvoa de Varzim, articulando a rede ciclável, as zonas de coexistência modal e as linhas circulares de transporte público, com o objetivo de reforçar a continuidade territorial e reduzir a dependência do automóvel nas deslocações quotidianas.

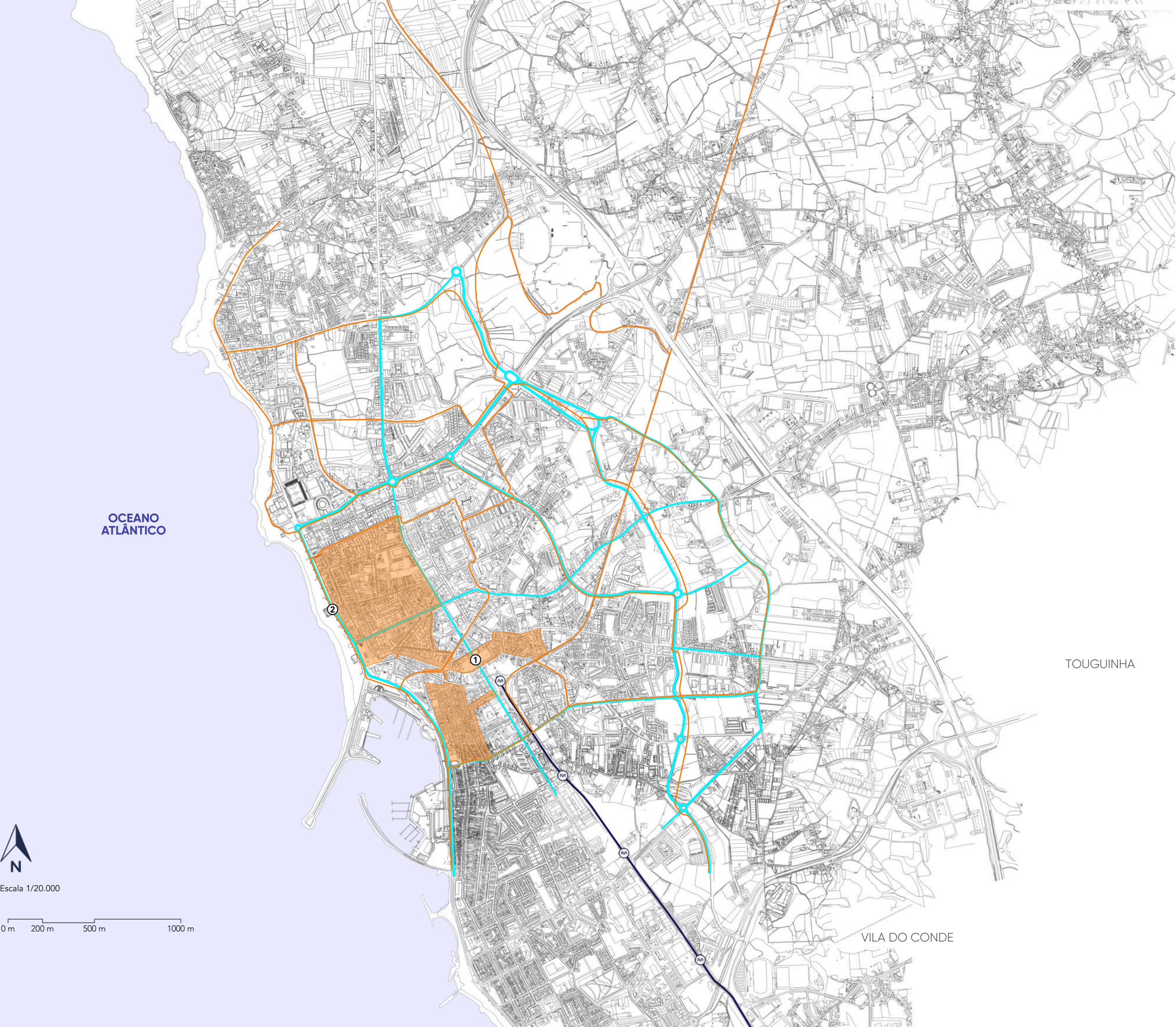
Legenda de Ações

- ① Continuidade de acesso de autocarros pela Praça do Almada
- ② Permissão de acesso de autocarros pela Avenida dos Banhos aos fins de semana

42 | Na Praça do Almada, por exemplo, apesar do desvio do tráfego automóvel, propõe-se a manutenção da circulação de autocarros, assegurando a ligação deste espaço central ao restante sistema urbano sem comprometer o objetivo de redução da pressão rodoviária.

Legenda do Desenho

- Ciclovias
- Zonas de Coexistência
- Serviços shuffle de autocarros
- Linha de metro
- Paragens de metro



3.3

Espaços Verdes

Apesar da forte presença de áreas verdes na envolvente da cidade da Póvoa de Varzim, maioritariamente de carácter agrícola, conforme identificado no capítulo de caracterização, a oferta de espaços verdes públicos qualificados no interior da malha urbana revela-se reduzida e pouco distribuída. Atualmente, essa oferta concentra-se quase exclusivamente no Parque da Cidade, localizado num dos extremos da cidade, o que limita a sua acessibilidade quotidiana e condiciona a sua utilização sobretudo a momentos específicos de lazer, frequentemente dependentes do automóvel.

A estratégia urbana proposta assume os espaços verdes como uma componente estruturante do desenho da cidade⁴³, entendendo-os não como elementos periféricos ou de separação, mas como espaços públicos de proximidade, integrados no tecido urbano denso e capazes de qualificar o quotidiano da cidade. Neste sentido, o verde deixa de ser encarado como um destino pontual (o “ir ao parque”) para passar a fazer parte da experiência diária de habitar, circular e permanecer no espaço urbano⁴⁴.

A maioria dos novos espaços verdes qualificados insere-se numa alameda urbana de grande dimensão, estruturada pela Via B e por uma via estruturante local complementar. Esta alameda acompanha áreas de novo desenvolvimento urbano de elevada densidade, implantadas em ambos os lados do eixo, funcionando como um espaço público central e contínuo, capaz de articular diferentes setores urbanos e de conferir identidade ao conjunto da estratégia proposta. O espaço verde assume, assim, um papel ativo no desenho urbano, organizando frentes edificadas, estruturando percursos e qualificando a relação entre espaço público e edificado.

Em articulação com esta alameda principal, a proposta prevê a ampliação do Parque da Cidade, de acordo com planos municipais já aprovados, garantindo a continuidade do sistema verde existente e reforçando a sua ligação ao interior da cidade. No entanto, ao

43 | A leitura dos espaços verdes como espaços de uso quotidiano e de permanência, integrados na vivência diária da cidade, encontra suporte no pensamento de Jan Gehl, que identifica o domínio público, como ruas, praças e parques, como o principal palco da vida urbana. Para o autor, a qualidade destes espaços mede-se pela sua capacidade de convidar à permanência, ao encontro e à observação, mais do que pela sua excecionalidade formal (Gehl, 2013). Esta perspetiva influenciou a concepção da cintura verde proposta, entendida não como parque isolado, mas como infraestrutura pública de proximidade integrada no tecido urbano. A leitura dos espaços verdes como infraestrutura urbana encontra também paralelo no conceito de *Green Infrastructure* desenvolvido pela ARUP no relatório *Cities Alive: Rethinking Green Infrastructure*. O documento defende uma *GI-led design approach*, na qual os sistemas verdes, incluindo parques, *green streets*, espaços públicos arborizados, percursos pedonais e cicláveis, são entendidos como componentes essenciais do funcionamento da cidade, ao mesmo nível que as infraestruturas técnicas (ARUP, 2014).

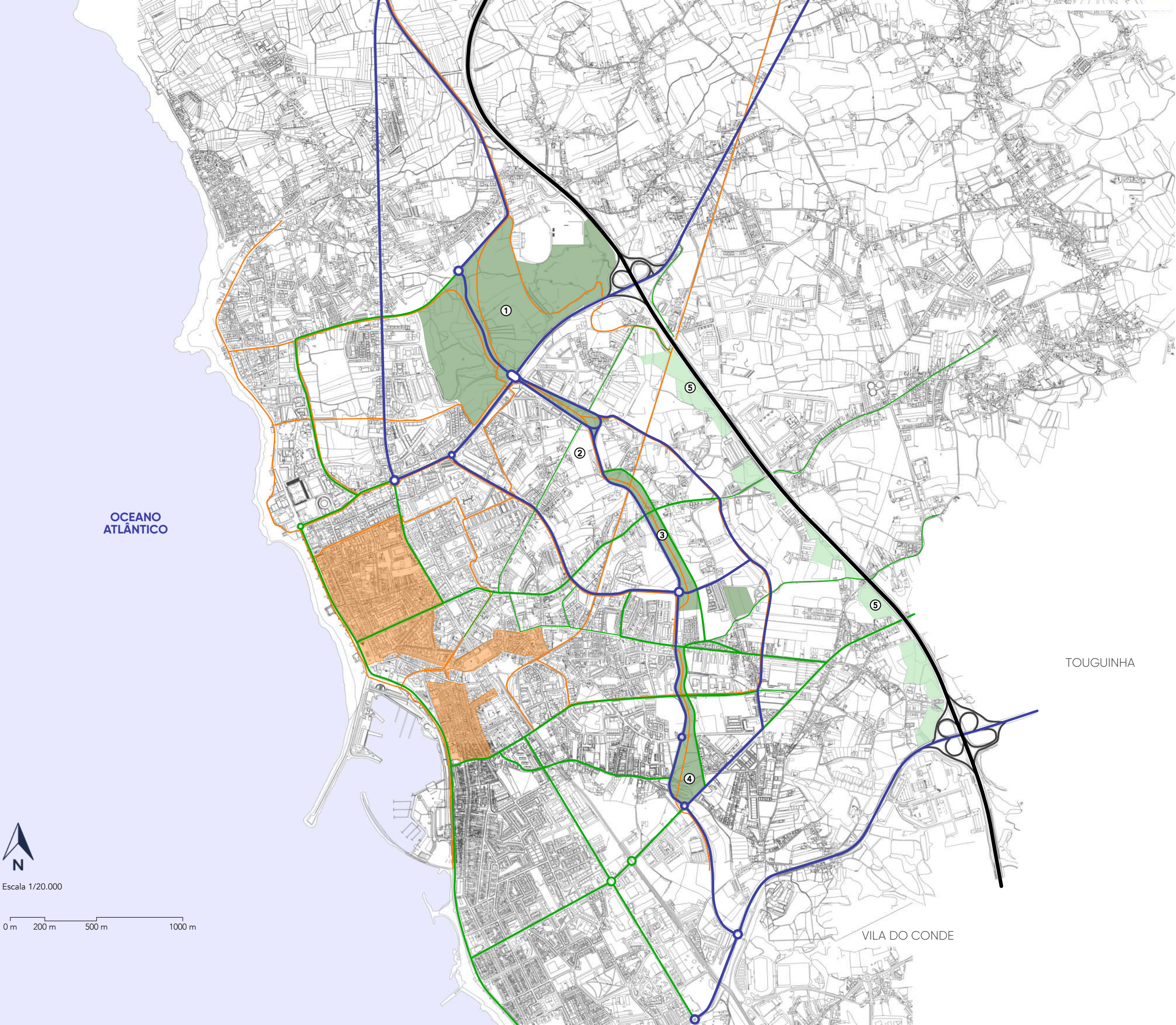
44 | O entendimento dos espaços verdes como elementos estruturantes da cidade encontra suporte no conceito de *Nature-Based Solutions* (NBS), desenvolvido por Kabisch et al., que define estas soluções como intervenções inspiradas e suportadas pela natureza, capazes de responder simultaneamente a desafios ambientais, sociais e urbanos. Os autores sublinham que as NBS devem ser integradas nos processos de planeamento urbano à escala estratégica, funcionando como infraestrutura ativa e multifuncional (Kabisch et al., 2017).

45 | Um dos princípios centrais do relatório *Cities Alive* é o de multifuncional design, segundo o qual os espaços verdes urbanos devem acumular simultaneamente funções ambientais, sociais e económicas. A ARUP sublinha que, em contextos urbanos densos, a integração de múltiplos benefícios num único espaço, desde conforto microclimático e biodiversidade até lazer e mobilidade, é essencial para garantir a eficiência do uso do solo urbano (ARUP, 2014). Kabisch et al. destacam também o conceito de *Urban Green Infrastructure* (UGI) como uma abordagem oriunda do planeamento urbano, centrada na integração estratégica dos espaços verdes e dos serviços de ecossistema associados à escala da cidade. Os autores defendem que apenas sistemas verdes contínuos e planeados de forma integrada conseguem gerar benefícios significativos ao nível ambiental, social e climático (Kabisch et al., 2017).

contrário de uma lógica de parque isolado ou periférico, o sistema de espaços verdes proposto desenvolve-se maioritariamente no interior da malha urbana, servindo diretamente zonas residenciais, áreas de serviços e equipamentos coletivos.

Estes espaços verdes desempenham um papel fundamental na qualificação das novas frentes urbanas e na regularização do desenvolvimento da cidade. Ao acompanharem áreas de maior densidade, funcionam como espaços de descompressão, encontro e permanência, assegurando que o crescimento urbano se faz com qualidade ambiental e urbana⁴⁵. A proximidade imediata entre habitação, espaço verde e espaço público contribui para a criação de ambientes urbanos mais equilibrados, onde o verde é parte integrante da vivência diária e não um elemento distante ou excecional.

Complementarmente a estes espaços, a proposta prevê também a criação de um segundo corredor verde no limite nascente da cidade, em articulação com o traçado da A28. Este espaço funciona como zona de transição entre a malha urbana e a infraestrutura rodoviária, contribuindo para a qualificação paisagística da entrada da cidade e para a mitigação dos impactos associados à autoestrada, nomeadamente ao nível do ruído, da exposição visual e da fragmentação territorial. Para além da sua função ambiental e de proteção, este corredor verde permite reforçar a continuidade ecológica e paisagística da estrutura verde urbana, evitando uma relação direta e abrupta entre os novos desenvolvimentos urbanos e a infraestrutura viária regional.



Desenho A.21

Estrutura verde proposta para a cidade da Póvoa de Varzim, articulando a cintura verde associada à Via B com o corredor verde de transição junto à A28, numa lógica contínua de qualificação paisagística, integração urbana e mitigação dos impactos infraestruturais.

Legenda de Ações

- ① Expansão do Parque da Cidade
- ② Relação de espaço verde público com iniciativas privadas
- ③ Desenho de cintura verde na relação com a Via B
- ④ Criação de parque na transição para Vila do Conde
- ⑤ Criação de *buffer* verde de transição entre espaço construído e envolvente agrícola

Legenda do Desenho

- Vias Regionais
- Vias Intermunicipais
- Vias Estruturantes Locais
- Ciclovias
- Zonas de Coexistência
- Espaço verde público qualificado
- Buffer verde de transição

46 | O papel dos espaços verdes na melhoria do conforto microclimático urbano é amplamente discutido no relatório Cities Alive, que destaca a capacidade da Green Infrastructure para mitigar fenómenos associados às alterações climáticas, como vento, calor excessivo e precipitação intensa. A ARUP evidencia que elementos como árvores de grande porte, superfícies permeáveis e zonas verdes contínuas contribuem para a criação de microclimas mais estáveis e confortáveis, aumentando a atratividade do espaço público ao longo de todo o ano (ARUP, 2014).

A integração dos espaços verdes no desenho urbano permite ainda estruturar de forma clara e qualificada a rede de mobilidade leve. A associação direta entre a cintura verde e os percursos cicláveis possibilita a criação de ciclovias contínuas, seguras e confortáveis, beneficiando das condições microclimáticas proporcionadas pela arborização.

A proteção contra o vento, a chuva e a exposição solar excessiva torna estes percursos mais atrativos ao longo de todo o ano, reforçando a utilização da bicicleta e do deslocamento pedonal como práticas quotidianas⁴⁶.

Diversos estudos reunidos por Kabisch et al. demonstram que sistemas verdes urbanos contribuem de forma significativa para a melhoria do microclima, através de processos como a evapotranspiração, o sombreamento e a redução do efeito de ilha de calor urbana. Os autores sublinham que estes efeitos são particularmente relevantes quando os espaços verdes são integrados em redes contínuas e associados a percursos pedonais e cicláveis, aumentando o conforto térmico e a atratividade do espaço público ao longo do ano (Kabisch et al., 2017).

Por fim, a proposta reconhece o contributo das iniciativas privadas na consolidação de um sistema coerente de espaços verdes públicos. À semelhança de projetos já implementados na cidade, nos quais as áreas de cedência ao domínio público incluem o tratamento qualificado dos espaços verdes, o plano propõe a integração destes espaços no sistema global de espaços verdes urbanos. Esta abordagem permite ampliar a rede verde de forma contínua e articulada, garantindo que os novos desenvolvimentos contribuem ativamente para a qualidade do espaço público e para a vida quotidiana da cidade.

3.4 Equipamentos Públicos

Para além da reorganização da rede viária, da mobilidade leve e da estrutura verde, a estratégia urbana proposta prevê a introdução e o enquadramento de equipamentos públicos de grande dimensão, entendidos como elementos estruturantes no funcionamento da cidade à escala territorial. Embora a Póvoa de Varzim disponha atualmente de uma oferta significativa de equipamentos públicos, nomeadamente escolares, administrativos e de estacionamento, a redefinição da estrutura urbana permite identificar novas áreas estratégicas, hoje subutilizadas ou livres, com potencial para acolher equipamentos capazes de complementar e reforçar o sistema urbano existente.

A inclusão destes equipamentos na estratégia não responde apenas a necessidades atuais, mas antecipa cenários futuros de crescimento e transformação da cidade. Neste sentido, o projeto assume um carácter prospetivo, reservando solo e definindo localizações estratégicas para equipamentos cuja procura poderá surgir com a evolução demográfica, funcional e turística da Póvoa de Varzim⁴⁷.

O único equipamento estruturante proposto com programa definido é um grande parque de estacionamento, localizado no limite norte da cidade, em estreita relação com o projeto de expansão do Parque da Cidade e integrado no sistema da cintura verde. A sua localização tira partido de um *bypass* existente associado à saída da autoestrada A28, permitindo captar fluxos automóveis e de autocarros antes da sua entrada na malha urbana consolidada.

Este equipamento assume particular relevância num contexto sazonal específico: durante o período de verão, a população da cidade aumenta significativamente, com a chegada de visitantes provenientes do interior do território, sobretudo motivados pela procura das praias.

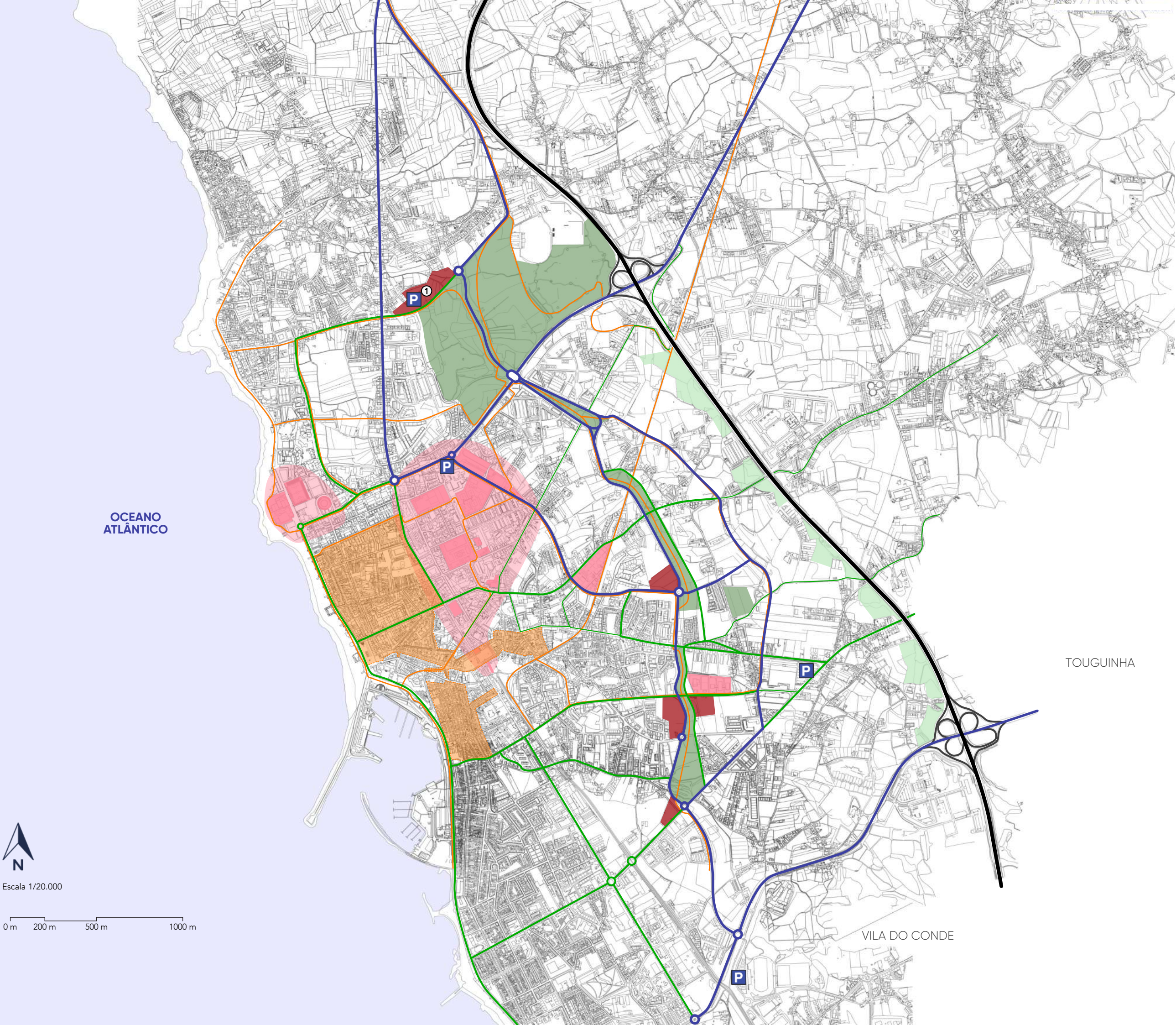
47 | O carácter prospetivo da estratégia urbana proposta encontra respaldo na abordagem defendida por Peter Calthorpe, que sublinha a importância de planejar à escala do território e a longo prazo, criando estruturas capazes de acomodar transformações futuras. O autor argumenta que o planeamento urbano deve estabelecer quadros claros de organização espacial sem fechar excessivamente os programas, permitindo adaptação às dinâmicas sociais, económicas e ambientais ao longo do tempo (Calthorpe, 1993).

Este acréscimo populacional exerce uma pressão considerável sobre um sistema urbano que, mesmo em períodos de menor afluência, revela fragilidades ao nível da mobilidade e do estacionamento.

A criação deste parque de estacionamento estruturante permite responder a esta pressão de forma integrada, contribuindo para quatro objetivos principais. Em primeiro lugar, possibilita o alívio da pressão automóvel sobre o centro da cidade, reduzindo congestionamentos e conflitos com os modos suaves. Em segundo lugar, em articulação com a rede de mobilidade leve e com o sistema de transporte público, permite um acesso facilitado ao conjunto da cidade sem necessidade de estacionamento de proximidade nos destinos finais, promovendo deslocações mais sustentáveis. Em terceiro lugar, facilita a redistribuição dos fluxos balneares, incentivando a utilização das praias de Aver-O-Mar, recentemente qualificadas através de investimentos públicos significativos e com maior capacidade de acolhimento. Por fim, a sua integração com o Parque da Cidade oferece uma alternativa de lazer e permanência em dias de condições meteorológicas adversas, situação frequente neste território, em que o nevoeiro, o vento e as temperaturas mais baixas contrastam com as expectativas criadas no interior.

A proximidade deste equipamento à cintura verde e às novas áreas de desenvolvimento previstas ao longo da Via B permite ainda que os utilizadores deste parque de estacionamento usufruam do sistema contínuo de espaços verdes públicos, contribuindo para a ativação quotidiana desses espaços e para o dinamismo urbano das novas frentes edificadas. O equipamento deixa, assim, de ser apenas uma infraestrutura funcional, passando a integrar-se plenamente na vivência urbana e no sistema de espaços públicos da cidade.

Para além do seu funcionamento enquanto equipamento autónomo, este parque de estacionamento integra-se numa lógica mais ampla de sistema de estacionamento à escala da cidade, articulado ao longo do



Desenho A.22

Estrutura proposta de equipamentos públicos e áreas de serviços da cidade da Póvoa de Varzim, articulando os principais polos existentes com novas reservas territoriais destinadas a futuros equipamentos estratégicos, numa lógica de crescimento urbano prospetivo.

Legenda de Ações

- ① Implantação de grande parque de estacionamento em relação com o Parque da Cidade

Legenda do Desenho

- Vias Regionais
- Vias Intermunicipais
- Vias Estruturantes Locais
- Ciclovias
- Zonas de Coexistência
- Equipamentos públicos propostos
- Equipamentos públicos existentes
- Zonas de concentração de serviços
- Parques de estacionamento

48 | A opção por não fixar programas rígidos para futuros equipamentos públicos relaciona-se com a crítica desenvolvida por Jane Jacobs aos modelos de planeamento excessivamente deterministas. A autora argumenta que cidades vivas e resilientes resultam de processos abertos, capazes de acomodar mudança, diversidade e adaptação ao longo do tempo. Em oposição a esquemas urbanos excessivamente fechados, Jacobs defende estruturas flexíveis que permitam a emergência de usos e dinâmicas não totalmente previsíveis (Jacobs, 1961).

eixo da Via B. Neste contexto, destaca-se a complementaridade com outros parques de estacionamento da cidade próximos à Via B, e, de forma mais relevante, ao parque de estacionamento existente junto ao Estádio do Rio Ave Futebol Clube, localizado no extremo sul da Via B, que funciona já como um equipamento de grande capacidade e que pode ser integrado nesta estratégia.

A articulação entre estes dois grandes parques de estacionamento, posicionados em extremos opostos da Via B (ainda que um deles já no lado de Vila do Conde), permite estruturar uma rede de acolhimento e redistribuição de fluxos automóveis, particularmente relevante em períodos de maior pressão sazonal. Tal como no caso do parque proposto a norte, o parque do Estádio do Rio Ave beneficia de uma localização estratégica, com boas acessibilidades rodoviárias e potencial de ligação à rede de mobilidade leve e ao transporte público, reforçando a lógica de acesso à cidade sem necessidade de estacionamento de proximidade no centro urbano.

Para além deste caso concreto, a estratégia urbana prevê a reserva de áreas destinadas a futuros equipamentos públicos, sem definição programática rígida. Esta opção reflete a natureza estratégica do plano, que reconhece a dificuldade de prever com precisão as necessidades futuras, mas assume a importância de garantir, desde já, solo bem localizado, acessível e integrado na estrutura urbana. Estas reservas permitem que, à medida que a cidade cresça e se transforme, novos equipamentos (educativos, culturais, desportivos ou de serviços) possam ser implantados de forma coerente, evitando soluções pontuais ou desarticuladas do sistema urbano⁴⁸.

Desta forma, os equipamentos públicos estruturantes integram-se na estratégia como elementos de apoio ao funcionamento da cidade, articulando mobilidade, espaço público e desenvolvimento urbano, e reforçando a capacidade da Póvoa de Varzim para responder de forma sustentável e qualificada aos desafios presentes e futuros.

3.5

Novas Áreas de Desenvolvimento

A definição de novas áreas de desenvolvimento constitui a etapa de síntese da estratégia urbana proposta, traduzindo espacialmente as decisões tomadas ao nível da hierarquia viária, da mobilidade leve e da estrutura verde. Estas áreas surgem como resposta direta a fragilidades identificadas na malha urbana existente, nomeadamente ruas sem saída, conjuntos edificados incompletos, empenas por tratar e uma expansão urbana pouco regulada, visando orientar o crescimento recente da cidade de forma mais coerente, estruturada e qualificada.

A proposta delimita zonas claras de expansão e densificação urbana, articuladas com os principais eixos estruturantes e com a cintura verde, entendida como infraestrutura pública de proximidade. Desta forma, o desenvolvimento urbano deixa de ocorrer de forma dispersa ou oportunista, passando a ser orientado por uma lógica de conjunto, onde densidade, espaço público, mobilidade e forma urbana são pensados de forma integrada.

A lógica subjacente à organização das novas áreas de desenvolvimento, onde a densidade resulta da existência prévia de infraestrutura, espaço público qualificado e acessibilidade, relaciona-se com o princípio defendido por Jan Gehl de que o planeamento urbano deve seguir a sequência “vida, espaço, edifícios”. Segundo o autor, a definição das condições para a vida urbana e para o uso do espaço público deve anteceder a implantação da forma construída, garantindo que os edifícios contribuam para enriquecer a experiência urbana ao nível da escala humana (Gehl, 2013).

Também Peter Calthorpe defende que os problemas associados ao crescimento urbano não se resolvem através da limitação da sua escala ou da sua localização, mas sim através de uma redefinição da qualidade e da natureza desse crescimento. Em *The Next American Metropolis*, o autor propõe uma mudança de paradigma que substitui modelos extensivos e fragmentados por formas urbanas compactas,

diversas e estruturalmente integradas (Calthorpe, 1993). Esta leitura influenciou a abordagem adotada na presente proposta, onde a densificação surge como instrumento de qualificação urbana e não como um fim em si mesmo.

Na envolvente da Via B, estruturada pela cintura verde de grande dimensão, prevê-se o desenvolvimento de empreendimentos de maior escala e carácter multifuncional⁴⁹.

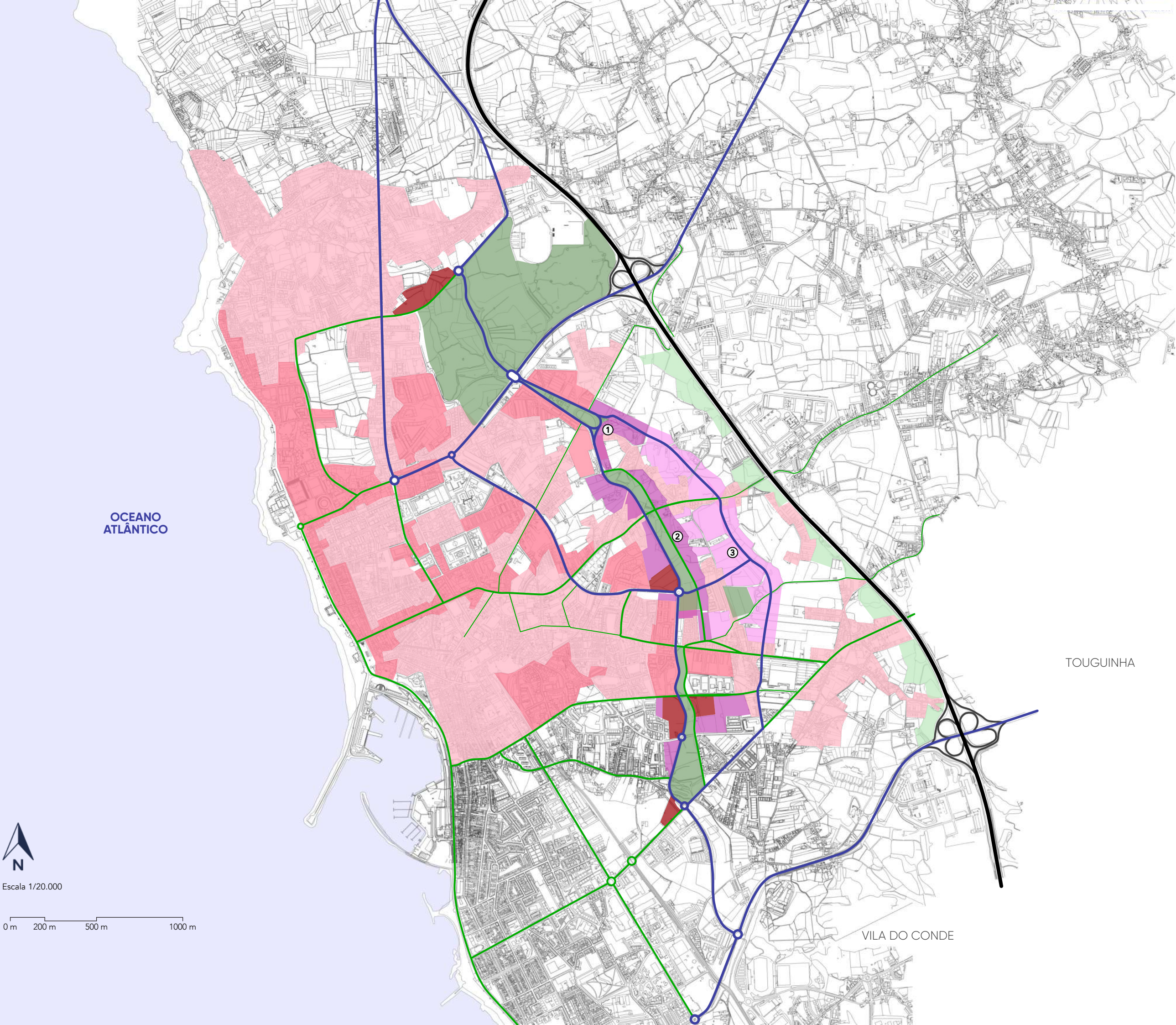
A concentração de maior densidade urbana neste eixo não resulta apenas de uma opção formal ou compositiva, mas da função estratégica atribuída à Via B enquanto nova centralidade urbana da cidade. A forte acessibilidade automóvel, a proximidade à rede de mobilidade leve, a presença de espaço público verde estruturante e a capacidade de acolher usos mistos criam condições para suportar uma maior intensidade urbana sem comprometer a qualidade do espaço público.

A dimensão da cintura verde permite acomodar cérceas mais elevadas, garantindo simultaneamente boas condições de exposição solar, ventilação e relação com o espaço público. Desta forma, a densificação surge associada à existência prévia de infraestrutura urbana qualificada, permitindo consolidar um novo polo de vida urbana, comércio e serviços, complementar ao centro existente⁵⁰.

Em contraste, o desenvolvimento associado à Via C adota uma lógica urbana de menor intensidade e maior proximidade à escala doméstica. Esta opção resulta da função territorial distinta atribuída a este eixo, entendido não como nova centralidade urbana, mas como faixa de transição entre a malha urbana densificada e a envolvente agrícola da cidade.

49 | O conceito de uso misto como base da vida urbana quotidiana é central no trabalho de Peter Calthorpe, que defende a organização de bairros e centros urbanos onde habitação, comércio, serviços, equipamentos e espaços públicos coexistem a distâncias caminháveis. Para o autor, esta proximidade funcional reduz a dependência do automóvel, reforça a vitalidade urbana e cria comunidades mais resilientes e inclusivas (Calthorpe, 1993). Esta lógica fundamenta a proposta de desenvolvimento multifuncional ao longo da Via B, concebida como novo polo de centralidade urbana.

50 | Jane Jacobs introduz o conceito de *eyes on the street* para descrever o papel da vigilância informal exercida pelos próprios utilizadores da cidade na promoção da segurança urbana. Segundo a autora, ruas vivas, com fachadas ativas e usos diversos, criam condições para uma observação constante do espaço público, reduzindo comportamentos de risco e aumentando a sensação de segurança (Jacobs, 1961).



Desenho A.23

Proposta de novas áreas de desenvolvimento urbano associadas aos eixos Via B e Via C, definindo diferentes intensidades edificadas em continuidade com a estrutura de cérceas identificada na cidade e promovendo uma transição gradual entre as novas centralidades urbanas e a envolvente agrícola.

Legenda de Ações

- ① Remate da alameda existente com edifício de cércea elevada
- ② Criação de frente urbana de edifícios de uso misto e maior escala na relação com a Via B
- ③ Criação de frente urbana de edifícios de menor escala na relação com a Via C

Legenda do Desenho

- Vias Regionais
- Vias Intermunicipais
- Vias Estruturantes Locais
- Ciclovias
- Zonas de Coexistência
- Zona de desenvolvimento - Via B
- Zona de desenvolvimento - Via C
- Grandes equipamentos urbanos
- Conjuntos edificados com cércea média superior a 4 pisos existentes
- Conjuntos edificados com cércea média inferior ou igual a 4 pisos existentes

51 | A organização da cidade através de uma sequência clara de escalas e intensidades urbanas encontra paralelo na abordagem de Calthorpe à estrutura regional e urbana, onde a forma construída reflete a articulação entre infraestrutura, centralidades e contextos existentes. O autor defende que a legibilidade da forma urbana e a transição gradual entre diferentes intensidades edificadas são fundamentais para evitar ruturas abruptas no tecido urbano e para preservar a identidade dos diferentes lugares (Calthorpe, 1993).

Nesta área, privilegia-se a construção de edifícios de menor dimensão, maioritariamente habitação unifamiliar, complementada pontualmente por pequenos equipamentos e serviços de proximidade. A menor intensidade edificada permite assegurar uma relação mais equilibrada com a paisagem agrícola adjacente, evitando ruturas abruptas de escala. Edifícios de maior dimensão são admitidos apenas em situações pontuais, nomeadamente quando contribuam para a resolução de empenas existentes, consolidação de frentes urbanas ou melhoria da coesão morfológica do tecido urbano. Ainda assim, a lógica dominante mantém-se a de uma urbanização mais permeável, de menor densidade e com maior continuidade paisagística.

Nesta lógica de organização sequencial da cidade, a autoestrada assume o papel de limite estruturante da expansão urbana⁵¹. Apesar de manter diversos pontos de atravessamento, a sua implantação em talude introduz uma forte marca territorial, funcionando como elemento de separação física, visual e morfológica entre a malha urbana consolidada e a envolvente agrícola.

A proposta não procura transformar esta infraestrutura numa frente urbana tradicional, mas antes assumir a sua presença como elemento integrante da leitura da paisagem da cidade. Neste sentido, a manutenção de uma escala edificada mais baixa na proximidade da A28 permite preservar uma transição gradual entre cidade e território agrícola, evitando a criação de barreiras construídas contínuas e garantindo uma relação mais equilibrada entre infraestrutura, paisagem e forma urbana.

Simultaneamente, o desenho das novas frentes urbanas e da estrutura verde procura conferir uma imagem mais coerente e qualificada da cidade ao longo deste eixo infraestrutural, entendendo a autoestrada não apenas como limite funcional, mas também como percurso de leitura territorial da Póvoa de Varzim.

3.6

Unidades Operativas

Tratando-se esta dissertação uma proposta de estratégia urbana à escala da cidade, e não um projeto urbano de execução integral, torna-se necessário estabelecer mecanismos que permitam orientar futuras intervenções de forma coerente com os princípios definidos ao longo deste capítulo.

Neste sentido, propõe-se a divisão do território em unidades operativas, entendidas como áreas estratégicas de desenvolvimento capazes de traduzir os objetivos gerais da proposta em orientações mais específicas de atuação. Estas unidades não correspondem a projetos fechados ou definitivos, mas antes a quadros orientadores que permitem estruturar futuras intervenções urbanas, potencialmente desenvolvidas por diferentes equipas técnicas, em diferentes momentos e escalas de aproximação.

A definição destas unidades operativas permite ainda que a implementação da estratégia possa ocorrer de forma faseada, adaptando-se às necessidades, oportunidades e capacidades de investimento do território ao longo do tempo, sem comprometer a coerência global da proposta urbana.

A divisão em três unidades resulta da leitura das diferentes condições territoriais, infraestruturais e urbanas presentes ao longo da Via B, permitindo responder de forma diferenciada às especificidades e prioridades de cada setor da cidade.

Desenho A.24

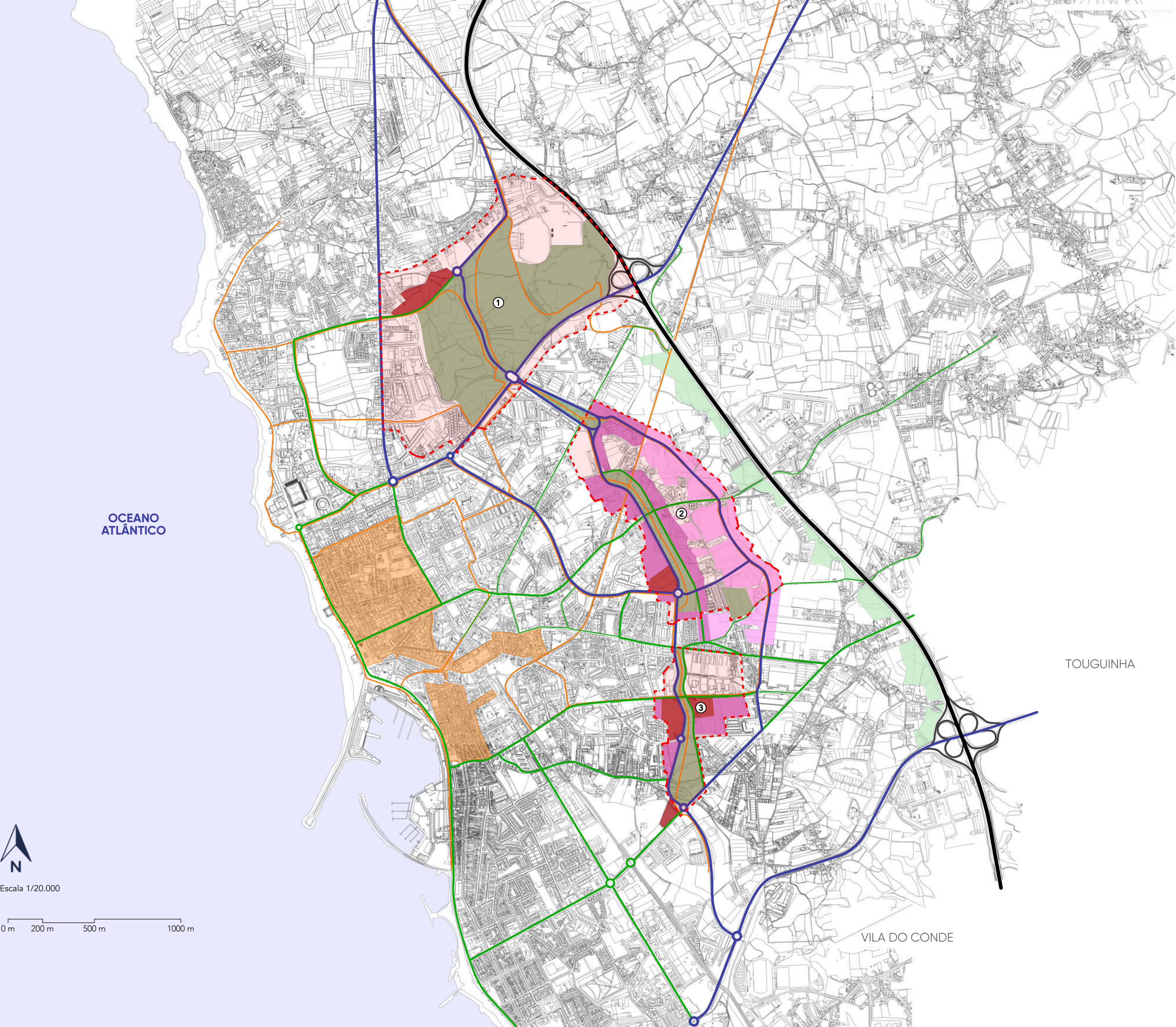
Desenho síntese da estratégia urbana proposta para a cidade da Póvoa de Varzim, articulando hierarquia viária, mobilidade leve, estrutura verde, equipamentos públicos e novas áreas de desenvolvimento, com identificação das unidades operativas destinadas à implementação faseada da proposta.

Legenda de Ações

- ① Unidade Operativa Norte
- ② Unidade Operativa Centro
- ③ Unidade Operativa Sul

Legenda do Desenho

- Vias Regionais
- Vias Intermunicipais
- Vias Estruturantes Locais
- Ciclovias
- Zonas de Coexistência
- Zona de desenvolvimento - Via B
- Zona de desenvolvimento - Via C
- Grandes equipamentos urbanos
- Espaço verde público qualificado
- Buffer verde de transição



3.6.1

Unidade Operativa Norte

A Unidade Operativa Norte concentra-se no Parque da Cidade e na sua envolvente imediata, assumindo um papel estratégico na articulação entre espaço verde estruturante, mobilidade e acolhimento de fluxos externos à cidade. Esta unidade tem como principal objetivo reforçar o Parque da Cidade enquanto grande espaço público metropolitano, plenamente integrado na estrutura urbana e nos sistemas de mobilidade.

- As principais orientações para esta unidade operativa são:
- Desenhar a expansão planeada do Parque da Cidade, em continuidade com os planos já aprovados, garantindo a sua integração na cintura verde proposta e a sua articulação com os novos desenvolvimentos urbanos adjacentes.
 - Assegurar a continuidade e o atravessamento do parque, resolvendo a separação introduzida pela Via B, através de soluções que garantam a permeabilidade pedonal e ciclável entre as duas áreas verdes.
 - Implantar o novo parque de estacionamento estruturante, garantindo acessos viários claros e eficientes, nomeadamente a partir do bypass associado à A28, e assegurando a sua integração paisagística e funcional no Parque da Cidade.
 - Reforçar e diversificar os acessos ao Parque da Cidade, integrando-o plenamente na rede de mobilidade leve. Neste contexto, destaca-se a abertura ao público de um atravessamento sob a N205, atualmente vedado como infraestrutura técnica, mas com elevado potencial para garantir a permeabilidade de um eixo atualmente divisório do território.
 - Melhorar o acesso direto às praias de Aver-O-Mar, articulando o parque de estacionamento, a rede de mobilidade leve e os percursos pedonais, promovendo uma distribuição mais equilibrada dos fluxos balneares.

Desenho A.25

Estrutura geral da Unidade Operativa Norte, identificando os principais objetivos estratégicos, sistemas urbanos e áreas prioritárias de intervenção associados à implementação faseada da proposta urbana.

Legenda de Ações

- ① Garantir ligação pedonal e ciclável entre as duas partes do Parque da Cidade
- ② Executar parque de estacionamento no limite noroeste do Parque da Cidade
- ③ Abrir ligação por túnel sob a via de acesso à cidade
- ④ Executar via estruturante local de ligação da Via B à EN13
- ⑤ Garantir ligação por ciclovias do Parque da Cidade à marginal
- ⑥ Executar Plano Urbanístico N°2 (ver anexo B.07)

Legenda do Desenho

- Vias Regionais
- Vias Intermunicipais
- Vias Estruturantes Locais
- Ciclovias
- Zonas de Coexistência
- Zona de desenvolvimento - Via B
- Zona de desenvolvimento - Via C
- Grandes equipamentos urbanos
- Espaço verde público qualificado
- Buffer verde de transição

3.6.2

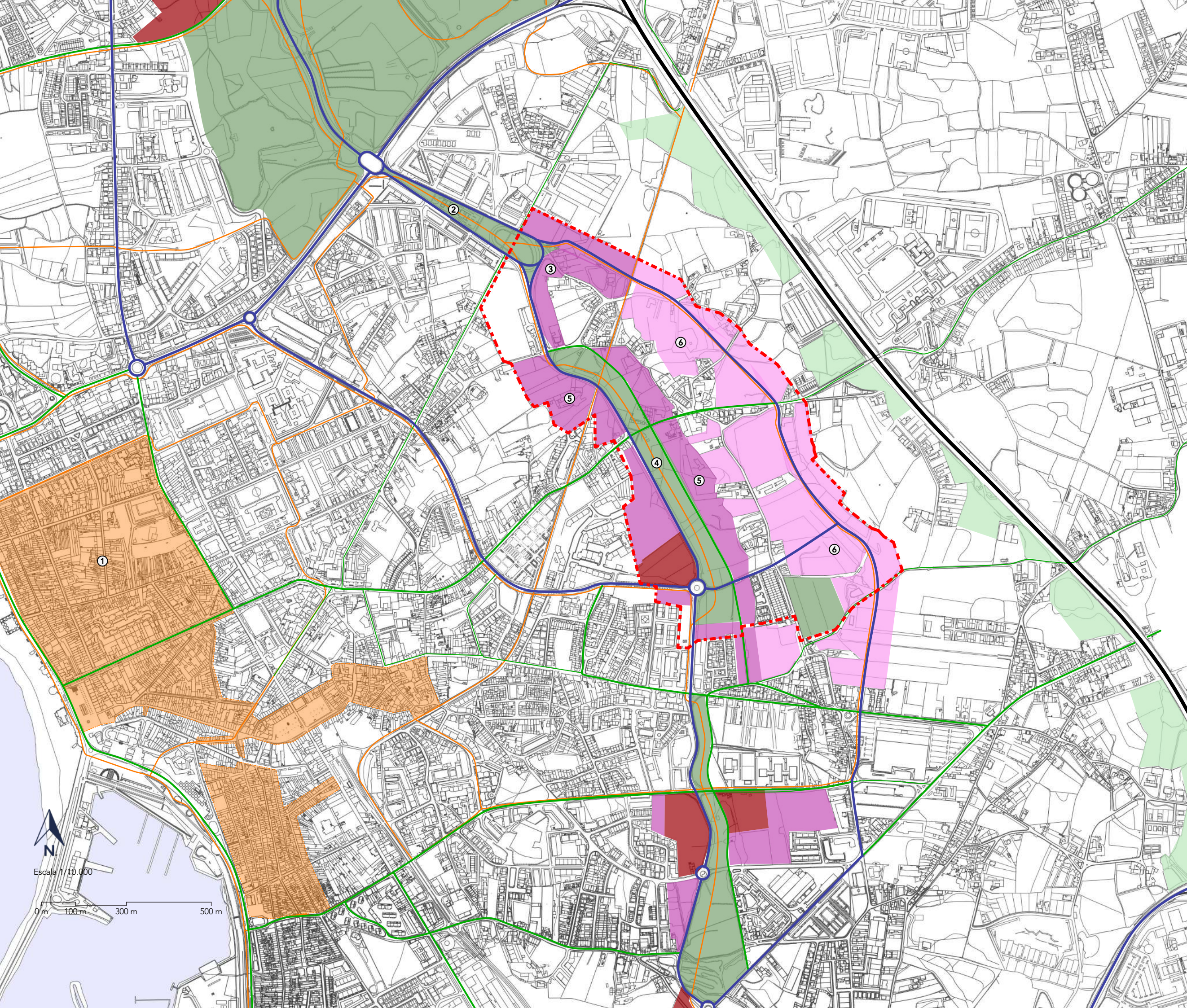
Unidade Operativa Centro

A Unidade Operativa Centro corresponde ao núcleo estrutural da estratégia urbana, sendo a mais extensa e exigente em termos de coordenação de intervenções. É nesta unidade que se materializam, de forma mais intensa, as transformações propostas ao nível da mobilidade, do espaço público e do desenvolvimento urbano.

- As principais orientações para esta unidade operativa são:
- Reorganizar o sistema viário estruturante, implementando o novo regime de sentido único na Via B, executando a Via C e concretizando os eixos estruturantes de ligação ao restante território urbano, de acordo com a hierarquia definida na estratégia.
 - Definir novas frentes urbanas e áreas de desenvolvimento, associadas a usos mistos e maior densidade, capazes de gerar dinamismo económico, reforçar a centralidade urbana e contribuir para a sustentabilidade financeira do município.
 - Desenhar interseções e espaços urbanos de diferentes níveis, articulando circulação automóvel, espaços verdes e praças públicas, garantindo continuidade, legibilidade e qualidade do espaço urbano.
 - Priorizar o acesso ao espaço verde como elemento promotor de uma vida urbana mais ativa e qualificada, assegurando a integração da cintura verde no quotidiano da população.
 - Regular a expansão urbana e colmatar fragilidades identificadas, nomeadamente em situações de empenas por tratar, ruas sem saída e tecidos urbanos incompletos, promovendo maior coesão da malha urbana.
 - Garantir a reserva de terrenos para futuros equipamentos públicos, de forma prospetiva, assegurando que o crescimento da cidade possa ser acompanhado por uma oferta adequada de serviços e infraestruturas.

Desenho A.26

Estrutura geral da Unidade Operativa Centro, identificando os principais objetivos estratégicos, sistemas urbanos e áreas prioritárias de intervenção associados à implementação faseada da proposta urbana.



Legenda de Ações

- ① Implementação de zona de coexistência no Bairro Norte da cidade
- ② Demolição de estação de serviço e integração da sua área na mancha verde da alameda da Via B
- ③ Encerramento do enfiamento visual da alameda com edifício de cêrcea elevada
- ④ Execução de alameda verde na relação com a Via B
- ⑤ Desenvolvimento de áreas de edificação associadas à Via B
- ⑥ Desenvolvimento de áreas de edificação associadas à Via C

Legenda do Desenho

- Vias Regionais
- Vias Intermunicipais
- Vias Estruturantes Locais
- Ciclovias
- Zonas de Coexistência
- Zona de desenvolvimento - Via B
- Zona de desenvolvimento - Via C
- Grandes equipamentos urbanos
- Espaço verde público qualificado
- Buffer verde de transição

3.6.3

Unidade Operativa Sul

A Unidade Operativa Sul, apesar de ser a mais reduzida em área, exige particular cuidado no desenho urbano, dada a sua proximidade ao centro histórico e à transição para o território do município vizinho de Vila do Conde. Esta unidade assume um papel fundamental na mediação entre diferentes escalas urbanas.

- As principais orientações para esta unidade operativa são:
- Garantir uma ligação suave ao centro histórico da cidade, respeitando a sua escala, identidade e morfologia, e evitando ruturas abruptas na continuidade urbana.
 - Regular a expansão urbana e colmatar fragilidades existentes, privilegiando o desenho de espaços públicos estruturantes como elemento de coesão e qualificação do tecido urbano.
 - Priorizar a criação e salvaguarda de espaços verdes, assegurando a sua implementação atempada numa área já densificada, de forma a evitar a ocupação futura destes solos por construção.
 - Garantir a reserva de terrenos para futuros equipamentos públicos, mantendo uma lógica prospetiva semelhante à definida para as restantes unidades operativas.
 - Assegurar uma transição urbana equilibrada na continuidade da Via B em direção à cidade de Vila do Conde, garantindo coerência viária, paisagística e formal entre os dois municípios.

Desenho A.27

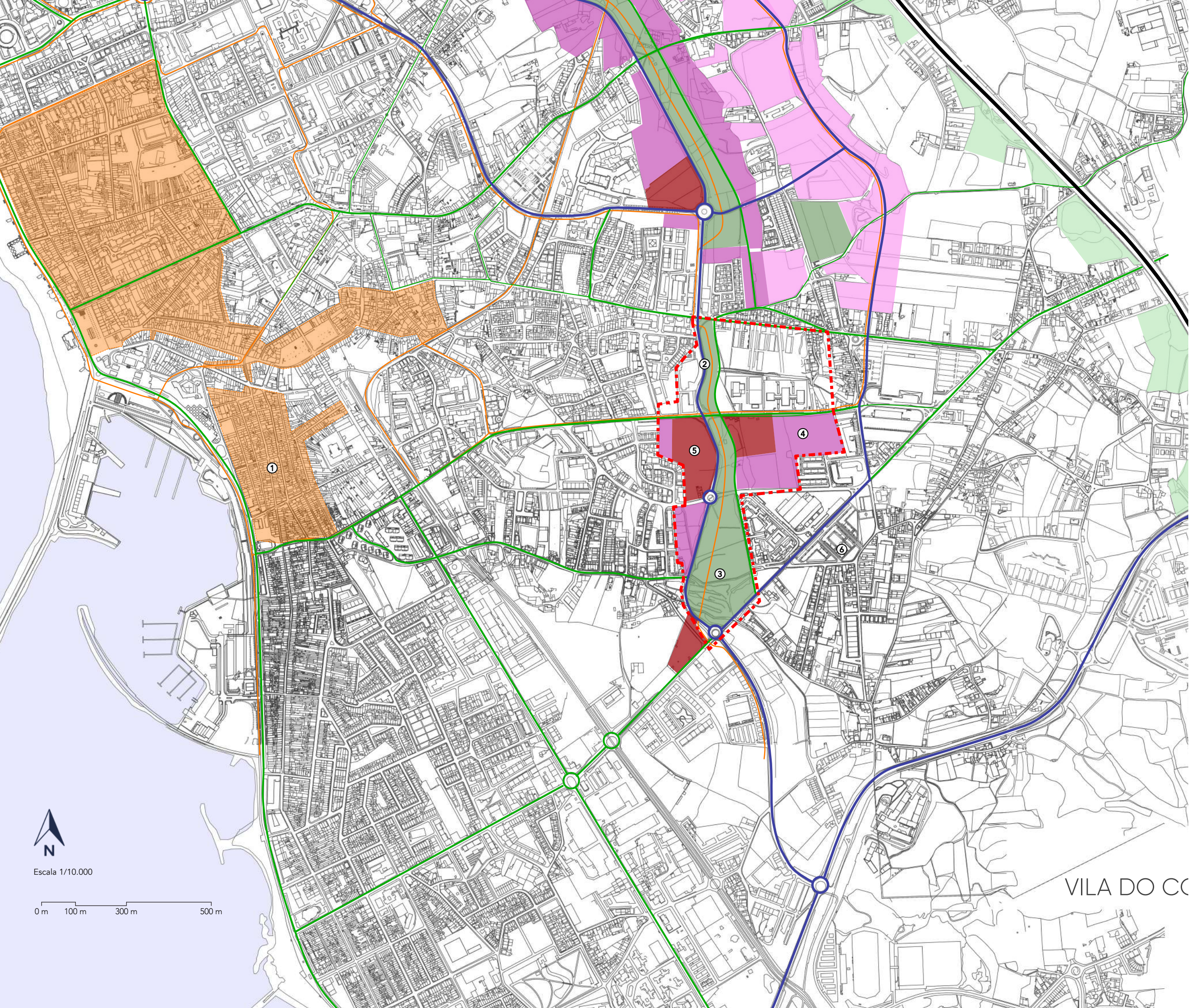
Estrutura geral da Unidade Operativa Sul, identificando os principais objetivos estratégicos, sistemas urbanos e áreas prioritárias de intervenção associados à implementação faseada da proposta urbana.

Legenda de Ações

- ① Implementação de zona de coexistência no Bairro Sul da cidade
- ② Alteração do perfil da Via B neste segmento para viabilizar sistema unidirecional
- ③ Alargamento de alameda verde na transição com Vila do Conde
- ④ Desenvolvimento de áreas de edificação associadas à Via B
- ⑤ Reserva de áreas estratégicas para implantação futura de equipamentos

Legenda do Desenho

- Vias Regionais
- Vias Intermunicipais
- Vias Estruturantes Locais
- Ciclovias
- Zonas de Coexistência
- Zona de desenvolvimento - Via B
- Zona de desenvolvimento - Via C
- Grandes equipamentos urbanos
- Espaço verde público qualificado
- Buffer verde de transição



04

CONSIDERAÇÕES FINAIS E CONCLUSÕES

Ao longo da presente dissertação procurou-se compreender a evolução urbana da Póvoa de Varzim enquanto resultado de sucessivos processos de transformação territorial, económica e social profundamente relacionados com a condição marítima da cidade e com a consolidação do turismo balnear enquanto principal motor de crescimento urbano. A leitura histórica, morfológica e territorial desenvolvida permitiu identificar dinâmicas de expansão marcadas pela fragmentação do tecido urbano, pela artificialização progressiva da frente costeira e pelo enfraquecimento da relação de continuidade entre cidade, paisagem e estrutura ecológica.

A cidade contemporânea não pode ser entendida apenas como soma de edifícios e infraestruturas, afirmando-se antes como realidade simultaneamente física, social e territorial, marcada pela coexistência entre permanência e transformação, entre valorização económica e resiliência ambiental. Particularmente nas cidades costeiras, onde a pressão urbanística e turística tende a intensificar conflitos entre crescimento e preservação territorial, torna-se evidente a necessidade de abordagens urbanas capazes de ultrapassar respostas fragmentárias e de reconstruir relações de continuidade entre espaço público, mobilidade, estrutura e paisagem urbana.

A evolução da Póvoa de Varzim evidencia precisamente esta condição de tensão permanente entre território e urbanização. Se, por um lado, o mar constitui o principal elemento identitário e estruturador da cidade, por outro, a proximidade ao litoral tornou-se igualmente fator de pressão urbanística contínua, contribuindo para processos de densificação desarticulada, especialização funcional e descaracterização progressiva de partes significativas do tecido urbano.

A predominância da infraestrutura rodoviária, a impermeabilização crescente do solo e a fragmentação das relações entre cidade e litoral revelam modelos de transformação frequentemente subordinados a lógicas económicas imediatas, em detrimento de uma visão integrada e duradoura do território urbano.

Perante esta realidade, o projeto urbano assume particular relevância enquanto instrumento crítico de interpretação e reorganização da cidade contemporânea. Mais do que propor soluções formais fechadas ou imagens definitivas da cidade, o urbanismo contemporâneo tende progressivamente a afirmar-se como processo aberto de mediação entre diferentes escalas, sistemas e temporalidades que coexistem no território. A relevância do projeto deixa, assim, de residir exclusivamente na definição formal do espaço construído, passando sobretudo pela capacidade de estruturar relações territoriais, ecológicas e coletivas capazes de reforçar a coesão urbana e a legibilidade da cidade.

Neste sentido, a proposta desenvolvida ao longo desta dissertação procurou responder à condição fragmentada da Póvoa de Varzim através de uma lógica de rearticulação estrutural baseada na continuidade entre espaço público, mobilidade, infraestrutura verde e paisagem costeira. Mais do que reproduzir imagens históricas ou impor modelos rígidos de transformação, procurou-se reinterpretar as estruturas fundamentais da relação entre cidade e território, reconhecendo a paisagem não apenas enquanto cenário visual, mas enquanto elemento estruturador da identidade coletiva e da organização urbana.

A permanência de determinados eixos urbanos, relações espaciais e continuidades paisagísticas demonstra que a memória da cidade não se encontra apenas nos seus edifícios ou traçados históricos, mas também nas estruturas territoriais que continuam a organizar a sua leitura e funcionamento ao longo do tempo. A valorização dos percursos pedonais, da infraestrutura ecológica e da relação transversal entre mar e interior urbano procurou, assim, reconstruir ligações espaciais e ambientais progressivamente enfraquecidas pelo processo de urbanização contemporâneo.

A reflexão desenvolvida ao longo da dissertação reforça igualmente a importância da arquitetura e do urbanismo enquanto disciplinas críticas de mediação territorial. Num contexto urbano cada vez mais condicionado por dinâmicas económicas de rápida transformação, o projeto urbano mantém relevância precisamente pela sua capacidade de construir relações de continuidade entre diferentes sistemas urbanos, contrariando processos de dispersão, fragmentação e perda de coesão territorial.

A cidade deixa, deste modo, de ser entendida apenas como objeto físico ou produto imobiliário, passando a afirmar-se como estrutura coletiva, ecológica e cultural em permanente transformação.

Apesar da proposta apresentada procurar estabelecer uma estratégia integrada de reorganização urbana, a complexidade dos temas abordados evidencia igualmente a necessidade de futuras investigações complementares, particularmente no âmbito da adaptação climática, da vulnerabilidade costeira, da relação entre turismo e habitação, e da integração entre mobilidade sustentável e espaço público em cidades médias costeiras. A contínua transformação dos territórios urbanos exige inevitavelmente abordagens abertas e evolutivas, capazes de adaptar estratégias urbanas às mudanças ambientais, sociais e económicas que caracterizam a cidade contemporânea.

Neste sentido, a presente dissertação não pretende encerrar a discussão em torno da evolução urbana da Póvoa de Varzim, mas antes contribuir para uma reflexão mais ampla sobre o papel do projeto urbano enquanto instrumento de continuidade territorial, mediação ecológica e reconstrução da relação entre cidade, paisagem e vida coletiva.

Bibliografia

URBANISMO

Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge, MA: MIT Press.

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York, NY: Random House.

Ferreira, Vítor Matias. (1993). *O urbanismo em Portugal (séculos XIX–XX)*. Lisboa: Publicações Dom Quixote.

Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. New York, NY: Princeton Architectural Press.

Lang, J. (2005). *Urban Design: A typology of procedures and products*. Oxford: Architectural Press.

Gehl, J. (2013). *Cidades para Pessoas* (2.^a ed.). São Paulo: Perspectiva.

Arup Foresight, Research + Innovation. (2014). *Cities alive: Rethinking Green Infrastructure*. London: Arup.

Global Designing Cities Initiative. (2016). *Guia Global de Desenho de Ruas*. Washington, DC: Island Press.

Kabisch, N., Korn, H., Stadler, J., & Bonn, A. (Eds.). (2017). *Nature-Based Solutions to Climate Change Adaptation in Urban Areas: Linkages between Science, Policy and Practice*. Cham: Springer.

PÓVOA DE VARZIM

Centro de Estudos da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto. (1998). *Plano de Urbanização da Cidade da Póvoa de Varzim - Evolução da Forma Urbana*. FAUP Publicações. Porto.

Fernandes, Mário Gonçalves. (2002). *Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal (1852–1926)*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Ramalho, António Leite. (2004). *Quem anda a tramar a paisagem urbana?*; in *Urbanismo - Retratos Urbanos*. Câmara Municipal da Póvoa de Varzim.

Ramalho, António Leite. (2004). *Desenho Urbano e Uso do Solo*; in *Urbanismo - Retratos Urbanos*; Câmara Municipal da Póvoa de Varzim.

Câmara Municipal da Póvoa de Varzim. (2011). *Plano de Urbanização – Relatório*. Póvoa de Varzim: Câmara Municipal da Póvoa de Varzim.

Machado, Nelson Silva. (2011). *Turismo e urbanismo: Uma relação (des)conhecida na Póvoa de Varzim* (Dissertação de Mestrado em Património e Turismo Cultural). Universidade do Minho - Instituto de Ciências Sociais, Braga.

Vasconcelos, Gustavo Duarte. (2017). *Contributos para o estudo do urbanismo e dos equipamentos da Póvoa balnear (1871–1930)* (Dissertação de Mestrado de História da Arte Portuguesa). Universidade do Porto - Faculdade de Letras, Porto.

Pereira, D. M. (2017). *Coesão urbana: Regeneração, Reabilitação e Revitalização* (Dissertação de Mestrado de Arquitetura). Universidade de Coimbra.

Iconografia

Imagem 01

imagem da página “[Siglas Poveiras](#)”

Imagem 02

imagem do jornal “[A Voz da Póvoa](#)”

Imagem 03

imagem da página de história do sítio da [União de Freguesias Póvoa de Varzim, Beiriz e Argivai](#)

Imagem 04

imagem do jornal “[Correio da Manhã](#)”

Imagem 05

imagem retirada do Apple Maps, março de 2024

Imagem 06

esquema elaborado pelo autor

Imagem 07

fotografia do autor

Imagem 08

imagem retirado do sítio da [Câmara Municipal da Póvoa de Varzim](#)

Imagem 09

imagem retirada do Apple Maps, março de 2024

Imagem 10

fotografia da autoria da página “[A Terceira Dimensão - Fotografia Aérea](#)”

Imagem 11

esquema elaborado pelo autor

ANEXOS



Anexo B.01

“A Urbanidade Clássica da Póvoa de Varzim no Séc. XVIII - uma vila que progride a par da próspera indústria da pesca”

Fonte: Centro de Estudos da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto. (1998). *Plano de Urbanização da Cidade da Póvoa de Varzim - Evolução da Forma Urbana*. FAUP Publicações. Porto.



Anexo B.02

“A Póvoa de Varzim no virar do Séc. XIX-XX - uma urbe equipada e desperta para a sua vocação balnear”

Fonte: Centro de Estudos da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto. (1998). *Plano de Urbanização da Cidade da Póvoa de Varzim - Evolução da Forma Urbana*. FAUP Publicações. Porto.



Anexo B.03

“A Póvoa nos Meados do Séc. XX - o equilíbrio estrutural de uma capital de concelho, importante estância turística-balnear e centro piscatório”

Fonte: Centro de Estudos da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto. (1998). *Plano de Urbanização da Cidade da Póvoa de Varzim - Evolução da Forma Urbana*. FAUP Publicações. Porto.



Anexo B.04

“Ante Plano de Urbanização da Póvoa de Varzim”

Fonte: Arquivo Municipal da Póvoa de Varzim



Anexo B.05

“A Póvoa na Década de 80 (situação em 1986) - o grande incremento imobiliário: a metamorfose urbanística suportada pela estrutura urbana herdada do Séc. XIX”

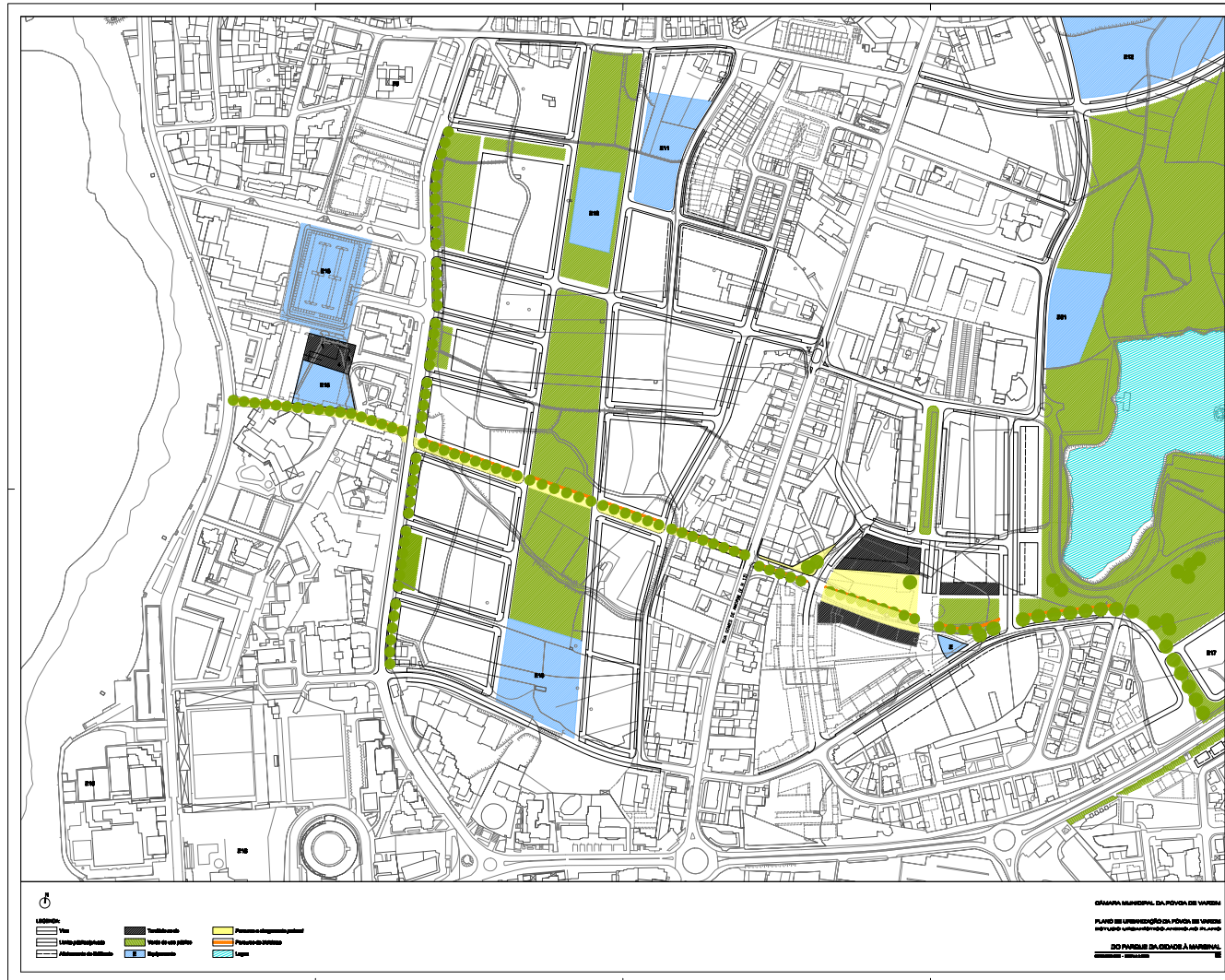
Fonte: Centro de Estudos da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto. (1998). *Plano de Urbanização da Cidade da Póvoa de Varzim - Evolução da Forma Urbana*. FAUP Publicações. Porto.



Anexo B.06

“PUPV_Estudo Urbanístico nº4”

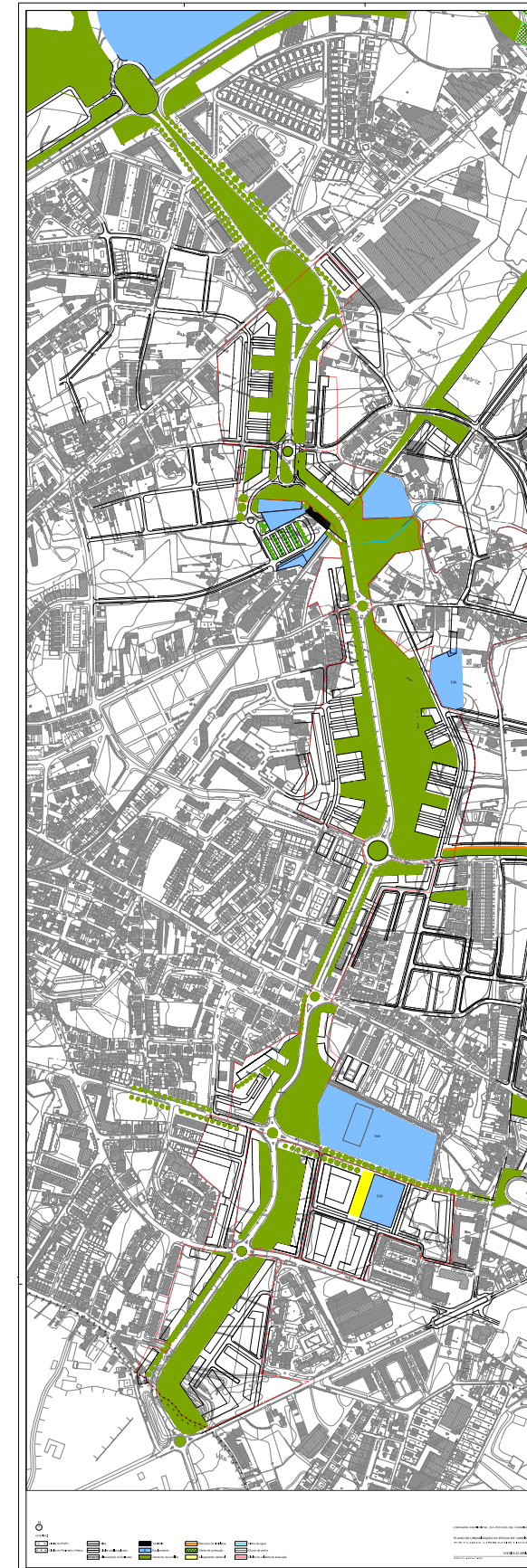
Fonte: Câmara Municipal da Póvoa de Varzim



Anexo B.07

"PUPV_Estudo Urbanístico nº2"

Fonte: Câmara Municipal da Póvoa de Varzim



Anexo B.08

"PUPV_Estudo Urbanístico_Via B"

Fonte: Câmara Municipal da Póvoa de Varzim