UNIVERSIDADE DO PORTO
FACULDADE DE LETRAS

Departamento de Geografia

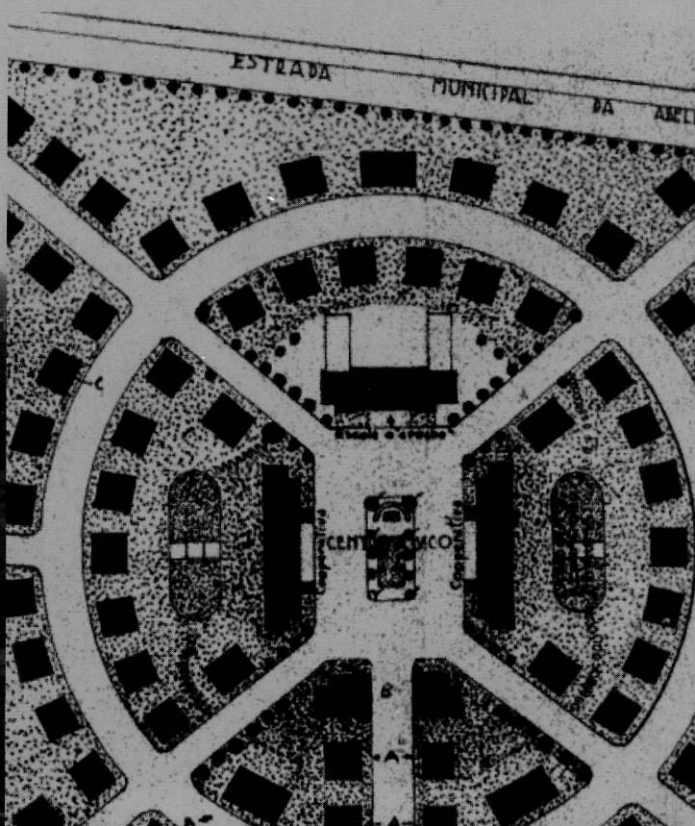
VIANA DO CASTELO
Pensar/fazer cidade

O processo urbanístico na segunda metade do século XX

Tese de Dissertação de Mestrado em Planeamento Urbano e Regional

Rogério Ramiro da Silva Barreto
Porto, 2003





UNIVERSIDADE DO PORTO
FACULDADE DE LETRAS

Departamento de Geografia

VIANA DO CASTELO
PENSAR/FAZER CIDADE

O PROCESSO URBANÍSTICO
NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XX

Rogério Ramiro da Silva Barreto

Dissertação para obtenção do grau de Mestre
em Planeamento Urbano e Regional
sob orientação do Prof. Doutor José Alberto Rio Fernandes

Porto, 2003

À memória de meu pai

AGRADECIMENTOS

A elaboração deste trabalho só foi possível graças ao concurso de diversas pessoas e entidades, que, de forma desinteressada, deram também uma parte de si, às quais agradeço reconhecidamente.

Ao Professor Doutor José Alberto Rio Fernandes, pela orientação e ajuda no desbravar da investigação científica, pela disponibilidade, paciência, conselhos e sugestões e, acima de tudo, pela confiança que depositou nesta dissertação.

À Câmara Municipal de Viana do Castelo, principal fonte de informação deste trabalho. Merecem também o meu agradecimento, pela disponibilidade, ajudas, contributos e sugestões, todos os técnicos e políticos pela colaboração desinteressada: Arquitecto Paulo Vieira, Arquitecta Isabel Rodrigues, Dr. Pedro Barreiros, Dr. Maranhão Peixoto, Eng. Vasco, aos técnicos César, Paulo Delgado, e particularmente ao Neiva pela oportunidade do trabalho de informatização em curso, ao Pedro Tristão e ao Dr Euclides Rios. Ao pessoal do Arquivo Histórico Municipal e ao Elói, pela preciosa ajuda na descoberta dos papéis velhos e dos planos esquecidos. Também à Judite pela preciosa ajuda na informatização de muitas páginas de "rascunhos".

À equipa política que preside aos destinos da autarquia, pela amizade, apoio e incentivo, sobretudo pelas aprendizagens que proporcionou nas conversas informais, troca de impressões e vivências da gestão municipal.

Também uma palavra de apreço à Vianapolis, na pessoa do Eng. Cardona, pela disponibilização de material gráfico e cartográfico, e à Valima, na pessoa do Dr Paulo Queirós, pela disponibilização dos aerofotogramas da cidade.

Por fim, à família, razão do alento e dedicação: à Natália, companheira de sempre, pela compreensão, apoio, ajuda e carinho e à Bárbara e Francisca pela compreensão para tantas "ausências" forçadas.

Viana do Castelo: pensar/fazer cidade
O processo urbanístico na segunda metade do séc. XX

SUMÁRIO

	Pág.
Resumo	3
1 - Enquadramento geral	4
1.1. Metodologia	4
1.2. Teorias, métodos e conceitos	7
1.2.1. Morfologia urbana	7
1.2.2. Processos, programas e instrumentos de planeamento	17
1.2.3. Antecedentes do ordenamento territorial e planeamento urbano	23
1.3. - A cidade moderna	29
1.3.1. Antecedentes	29
1.3.2. O Movimento Moderno	35
1.3.3. A cidade pós-moderna	44
2 - Viana do Castelo – configuração espacial	50
2.1. Enquadramento territorial	50
2.2. Evolução histórica	58
2.3. Planeamento e transformações urbanas recentes	88

3 - Os processos de loteamento 103

3.1. - Enquadramento 103

3.2. - Loteamentos, gestão urbanística e política municipal 124

3.3. – Processos de loteamento e expansão urbana 140

Conclusão 156

Bibliografia 162

Anexos 170

Resumo

O presente trabalho aborda o processo expansivo da cidade de Viana do Castelo na segunda metade do século XX, procurando determinar as principais linhas de força que estão na base da sua forma urbana actual.

O estudo do fenómeno urbano, analisado a partir da observação directa, do conhecimento das realidades locais e dos documentos arquivísticos disponíveis, incide também na análise da evolução histórica do processo de construção e consolidação da cidade e no papel dos agentes locais que mais directamente nele intervêm, com particular incidência nas últimas três décadas.

Uma primeira parte remete para o enquadramento teórico do fenómeno urbano, fazendo-se referência, numa análise concisa, ainda que limitada, aos modelos e processos mais significativos de crescimento urbano do último século, às políticas de ordenamento territorial e planeamento urbano e aos respectivos instrumentos disponíveis no actual quadro legislativo português.

Na segunda parte, faz-se a caracterização demográfica do território, sobretudo à escala concelhia, de forma a compreender a distribuição espacial da população e as tendências de povoamento e, consequentemente, da urbanização.

Na terceira parte, aborda-se particularmente os instrumentos de planeamento que a cidade produziu e seus os reflexos na morfologia urbana, o processo de construção e expansão da cidade, complementado com a acção dos promotores privados no processo de transformação do solo urbano, subjacente à política de gestão urbanística da autarquia, enquadrada pelos instrumentos de ordenamento territorial e planeamento urbano.

1 - Enquadramento geral

1.1. Metodologia

A cidade, organismo que marca e organiza um território, possui, com as suas especificidades, um conteúdo físico, arquitectónico e simbólico, transportando também consigo uma herança histórica, características que a individualizam e lhe conferem uma imagem própria. Em diversos graus e sob várias formas, a cidade é, essencialmente, o elemento fundamental de organização do espaço[1]. Entidade complexa onde interagem variados elementos, a cidade tem sido objecto das mais diversas abordagens científicas, permitindo, de igual modo, múltiplas interpretações. Entre as várias formas de "ver" a cidade, destaca-se a abordagem geográfica, ciência que desde sempre manifestou interesse especial pelo espaço urbano.

A cidade, o fenómeno urbano, pelo seu carácter complexo e multidimensional, sempre foi considerada pelo geógrafo como objecto de estudo, apesar de esta ser apenas uma perspectiva unilateral que não permite apreender a globalidade do conteúdo, a riqueza das suas formas e dos seus significados. Aos geógrafos juntam-se também outros estudiosos da cidade, historiadores, economistas, sociólogos, filósofos e todos "cuantos se hallan empeñados en la exploración metódica y crítica del ámbito cada vez más vasto y problemático de un saber del hombre", como refere Terán[2].

A abordagem geográfica, tal como a natureza do fenómeno urbano, tem vindo a modificar-se progressivamente. Desde a antiguidade, a cidade sempre mereceu a atenção dos estudiosos. O enfoque sobre a cidade também se foi alterando com o correr dos séculos. As primeiras abordagens eram essencialmente descritivas, dando atenção a aspectos concretos, como o sítio, a planta, a conquista de espaço, numa leitura meramente descritiva e de cariz muito subjectivo. A mudança do paradigma científico introduz, necessariamente, novas linhas metodológicas e epistemológicas no corpo científico das várias áreas disciplinares.

A partir do último quartel do século XIX, muitos geógrafos adoptaram como objecto das suas investigações as relações entre o homem e o meio natural. Desta forma, os estudos passaram a incidir particularmente sobre o mundo rural e as diversas

---

[1] Beaujeu-Garnier, J.B. - Geografia Urbana. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997, p. 7.

[2] Ballesteros, A. G. - Geografia Urbana 1- La Ciudad: objeto de estúdio pluridisciplinar. Barcelona: oikos-tau, 1995, p.11.

áreas regionais, destacando-se os processos históricos de adaptação do homem e da sociedade ao seu meio ambiente. Ainda que de forma mais esporádica, a Geografia ocupou-se também do âmbito urbano desses processos[3]. Como refere Capel, as investigações sobre cidades levadas a cabo por geógrafos enfatizavam a explicação da morfologia urbana e a evolução histórica das cidades. Avançando para a interpretação do fenómeno urbano, em detrimento da simples descrição, este novo posicionamento vai contribuir decisivamente para o desenvolvimento da moderna geografia urbana.

É, contudo, depois da II Guerra Mundial que os estudos de geografia urbana registam notáveis progressos, quando os geógrafos começam a integrar as equipas pluridisciplinares de planeamento urbano.

Segundo alguns autores, a geografia urbana apresenta, hoje, duas tendências: a comportamental, que define a cidade como uma estrutura psicológica e cognitiva que estabelece o modo como os indivíduos respondem e interagem com os lugares urbanos e as instituições que nele operam; a económico-política, que se debruça sobre a emergência dos problemas económicos e sociais da cidade, como o desemprego, a exclusão social e a marginalidade[4].

A investigação geográfica de matriz urbana apresenta também escalas de análise diferenciadas. O fenómeno urbano pode ser estudado a uma escala inter-urbana, destacando elementos fundamentais – localização, dimensão, espaço e função – de que é exemplo a "Teoria dos Lugares Centrais", de W. Christaller (1939), ou a uma escala urbana, em que se privilegia a forma e a estrutura morfológica, como acontece em "Teoria Sobre a Estrutura Residencial de Uma Cidade", de Burguess (1925). De igual modo, os estudos urbanos podem apresentar outras perspectivas de análise, como por exemplo a síntese territorial, que corresponde a um estudo globalizador de toda uma área urbana e que envolve várias áreas científicas, ou a especialização, em que se verificam intervenções pontuais e especializadas em determinados temas e áreas científicas.

A abordagem da dinâmica e da morfologia da cidade de Viana do Castelo, objecto do presente estudo, pretende observar a estrutura interna do espaço urbano, interpretando a sua dinâmica e o seu processo de construção, evidenciando a expansão territorial e a forma urbana. No presente trabalho, tal como refere Donne, analisa-se os "processos de disposição e organização do espaço, resultantes da actividade dos grupos

[3] Capel, H. - Las Nuevas Geografías. Barcelona: Salvat Editores, 1994, P.32.
[4] Carter, H. - El Estúdio de la Geografia Urbana. 4ª ed. Madrid: Instituto de Estúdios de Administracion Local, 1983, p. 100.

humanos agregados na cidade"[5], os quais constituem o foco principal da abordagem geográfica.

O conteúdo da presente investigação está enquadrado por duas abordagens distintas, que se complementam, todavia. Uma primeira aproximação resulta da análise das teorias urbanísticas e das suas possíveis aplicações na construção de cidade no espaço urbano de Viana do Castelo, ao longo do século XX. Neste domínio, o estudo do fenómeno urbano à escala local assentou essencialmente no recurso aos vários instrumentos de planeamento e outros documentos do Arquivo Histórico Municipal da Câmara Municipal de Viana do Castelo, os quais permitem, na medida do possível, fazer uma leitura mais aprofundada da morfologia da cidade e das suas formas de crescimento, sobretudo a partir de 1930, sensivelmente. Uma outra abordagem consiste no inquérito aos processos de loteamento e de urbanização promovidos pelos particulares, a partir da década de 1970, com incidência especial no período da última década do século passado, de forma a interpretar o modelo urbano de crescimento da cidade, considerando as tipologias de crescimento urbano definidas por Solá-Morales[6].

A interpretação do crescimento urbano num período mais recente, baseia-se, por conseguinte, na consulta dos processos de loteamento dos particulares que foram aprovados pela câmara municipal desde 1970, que mereceram tratamento estatístico, e respectiva representação gráfica e cartográfica, tendo-se definido a última década, por razões metodológicas, como espaço temporal das transformações do território urbano. Complementou-se a análise das dinâmicas espaciais com a consulta dos resultados dos censos da população e habitação do período referido. A representação cartográfica tem como referência as bases cartográficas utilizadas na câmara municipal, de escalas diversas, consoante o nível de observação dos fenómenos urbanos.

[5] Donne, M. - Teorias sobre a cidade. Lisboa: Edições 70,1990, p. 94.
[6] Solá-Morales, I. - Les formes de creixement urbà. Barcelona: Ediciones UPC, 1993, p. 23.

1.2. Teorias, métodos e conceitos

1.2.1 – Morfologia urbana

O termo "morfologia" é utilizado para designar o estudo da configuração e da estrutura exterior de um objecto, sendo que a ciência estuda as formas, interligando-as com os fenómenos que lhe deram origem. Nesse sentido, como refere Lamas, a morfologia urbana estuda essencialmente os aspectos exteriores do meio urbano e as suas relações recíprocas, definindo e explicando a paisagem urbana e a sua estrutura[7].

Muitos autores referem-se à morfologia da cidade como algo que resulta das intenções da sociedade, reflectindo espacialmente o seu contexto histórico e social e a envolvência geográfica que estão presentes na construção de cidade. A morfologia proporciona, acima de tudo, uma imagem visual da cidade, como afirma Martin ao dizer que ela é "a linguagem espacial através da qual se manifesta o conteúdo", destacando que a "paisagem pode ser, assim, considerada como uma estrutura significante, que encerra, além do mais, uma forte carga de simbolismo em relação às intenções dos «produtores» da cidade e ao contexto social da construção" [8].

A cidade mostra a marca do passado histórico através de características de estilo, de traçado e funções relacionadas com as distintas fases de crescimento, exteriorizando as condições sociais, culturais, económicas, tecnológicas e simbologias que intervieram na sua construção. Leonardo Benevolo, referindo-se à cidade como cenário físico da sociedade, observa que a sua forma física "corresponde à organização social e contém um grande número de informações sobre as características da sociedade"[9]. Também Kevin Linch refere que "a cidade não é apenas um objecto perceptível (...), mas é o produto de muitos construtores que constantemente modificam a estrutura por razões particulares"[10]. Relph afirma, por sua vez, que as "paisagens urbanas modernas, como todas as paisagens, são mais o reflexo do que a causa da condição humana"[11].

A cidade, e a sua forma, sendo o resultado da disposição e da combinação espacial dos seus elementos estruturantes ao longo do tempo, é, como produto da acção humana, também o somatório das diferentes percepções e interpretações que dela fazem os seus habitantes em cada época.

---

[7] Lamas, J. - Morfologia Urbana. 2ª ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2000, p. 37.
[8] Zarate Martin, A. - El Espacio Interior de la Ciudad. Madrid: Editorial Síntesis, 1991, p.73.
[9] Benevolo, L. - As Origens da Urbanística Moderna. 3ª ed. Lisboa : Editorial Presença, 1984, p. 15.
[10] Linch, K. - A Imagem da Cidade. Lisboa: Edições 70, 2000, p. 12.
[11] Relph, E. - A Paisagem Urbana Moderna. Lisboa: Edições 70, 1990, p. 235.

A diversidade de conceitos acerca do fenómeno urbano enquadram não só inúmeras varáveis físicas e imóveis, que se traduzem no espaço e compõem uma paisagem urbana, mas também uma componente subjectiva, alicerçada em variáveis tão antagónicas, como a beleza, a harmonia, a qualidade de vida, a segurança emocional, a monotonia, o caos, a fealdade, o medo.

Reportando-nos aos aspectos meramente físicos da cidade, os componentes da morfologia urbana são, segundo Martin, o *entorno natural*, o *plano*, a *construção urbana* e o *uso do solo*.

O *entorno natural* determina as condições naturais do espaço físico sobre o qual se constrói e organiza a cidade, constituindo o assentamento e a situação os primeiros componentes da morfologia urbana que explicam a génese da cidade e impõem importantes condicionantes ao seu desenvolvimento. O assentamento é o espaço concreto e material sobre o qual a cidade se instala, constituído por um conjunto de factores físicos que constituem o marco e suporte da cidade. Estes factores condicionam, em boa medida, a paisagem e o crescimento espacial. Pelletier utiliza o termo *sítio* para definir "o conjunto dos factos físicos, geologia, relevo, clima, hidrologia, solos e vegetação que constituem o quadro, as bases de uma cidade", numa perspectiva da geografia física, referindo ainda que estes elementos são o objecto de estudos da *sitologia*, "uma ciência nova que visa, por um lado, avaliar o impacto dos factos físicos sobre o nascimento, o desenvolvimento da cidade, mas sobretudo esclarecer e orientar as operações de urbanismo contemporâneo"[12].

As características dos assentamentos estão particularmente adequadas às necessidades que justificaram a sua fundação. Deste modo, a cidade que ocupa uma colina pode responder a uma função militar ou de controlo do território (como as cidades antigas ou medievais), ao desejo de evitar inundações em áreas ribeirinhas (como as antigas cidades da Mesopotâmia), ou à necessidade de escapar à insalubridade das áreas costeiras e pantanosas (núcleos populacionais do levante espanhol)[13]. Os numerosos assentamentos junto a rios resultam das vantagens para os fluxos de pessoas e mercadorias, enquanto que aqueles que ocorrem nos relevos costeiros constituem cidades especializadas na função militar, defensiva, comercial ou de controlo de rotas estratégicas. Em todo o caso, o valor de um assentamento é contigente, pois apenas adquire sentido num certo contexto histórico e varia com o passar do tempo em resultado das mudanças de circunstâncias económicas, sociais, políticas e tecnológicas. Saliente-se, no entanto, que o primitivo assentamento é susceptível de dirigir a expansão

[12] Pelletier, J. Delfante C. - Cidades e Urbanismo no Mundo. Lisboa : Instituto Piaget, 2000, p. 24.
[13] Zarate Martin, A. - El Espacio Interior de la Ciudad. Madrid: Editorial Síntesis, 1991, p. 74.

da cidade, ao impedir muitas vezes o seu crescimento numa direcção e permiti-lo apenas noutras.

No passado, as cidades fundavam-se por diversas razões. Enquanto umas procuraram dominar rotas importantes que facilitavam a deslocação de pessoas e bens, outras aproveitaram os benefícios dos intercâmbios entre regiões de economias diferentes e complementares.

No presente, os progressos verificados nos tipos e sistemas de transportes e os avanços das novas tecnologias, aplicados ao planeamento urbano, têm permitido o aumento da independência da cidade relativamente à sua envolvente imediata. Deste modo, torna-se possível a fundação de novas cidades para aproveitar recursos energéticos e mineiros, afastadas dos centros demográficos e económicos tradicionais, como acontece por exemplo com a maioria das cidades novas da Sibéria, ou na Venezuela, com a exploração petrolífera, para o caso da cidade de Guayana. Outras cidades são criadas por razões políticas, procurando dar resposta à necessidade de desenvolvimento de áreas deprimidas, à redistribuição nacional da população, ou às vantagens da centralidade[14], como se verifica nos casos de novas cidades capitais: Brasília, Abuja (Nigéria) ou Yamoussoukro (Costa do Marfim), que ocupam, sensivelmente, o centro geográfico do respectivo território nacional.

O *plano* resulta da combinação, sobre o espaço da cidade, de superfícies livres (ruas, parques, jardins, praças, aparcamentos, etc.) e superfícies construídas, constituindo-se como a expressão de uma "geometria construtiva" que engloba duas noções: uma de fases sucessivas de realização e outra de organização de formas[15]. O estudo do plano pode ser feito sob enfoques que podemos considerar tradicionais ou inovadores. No primeiro caso, são de referir os planos que privilegiam a forma e que produziram uma terminologia e classificações próprias, que vão desde as mais simples – planos ortogonais, radioconcêntricos e irregulares, como define R. Dickinson (1950), até às mais complexas, que procuram abordar todas as formas possíveis, como sugere Tricart (1954), citados por Martin .

Os planos em quadrícula caracterizam-se pela disposição ortogonal das suas vias. Estes modelos de organização territorial foram utilizados desde a antiguidade até ao presente, sobretudo para fundar cidades ou proceder a alargamentos para albergar uma população crescente, pela sua simplicidade de traçado, facilidade de repartição de lotes,

[14] Zarate Martin, A. - El Espacio Interior de la Ciudad. Madrid: Editorial Síntesis, 1991, p.77.
[15] id.ib.

igualdade de circunstâncias para todas as parcelas e facilidades para prosseguir a expansão da cidade.

O plano radioconcêntrico organiza a malha urbana com base nas vias radiais que partem do centro e cortam perpendicularmente todas as outras dispostas em círculos concêntricos. Este formato de planta urbana chega à Europa ocidental com as invasões bárbaras e desenvolve-se, durante a época medieval, em torno de elementos centrais, como castelos, igrejas, mesquitas, vulgarmente de forma inorgânica, conferindo-lhe por vezes um aspecto labiríntico. As vantagens dos planos radio-concêntricos resultam da facilidade de acesso ao centro através de vias radiais que reforçam o poder de atracção do interior sobre toda a cidade.

Os planos irregulares dão resposta a um crescimento espontâneo e orgânico não preconcebido. O modelo mais característico corresponde à cidade muçulmana, de espaços social e funcionalmente compartimentados.

Por sua vez, os modelos mais complexos de estrutura urbana combinam a forma e o carácter planificado ou não da cidade. Tricart considera duas grandes categorias: cidades homogéneas (de estrutura unificada) e cidades heterogéneas (de estrutura complexa). As cidades homogéneas incluem tanto cidades planificadas, com planos rectangulares (linear, diagonal, paralelo, quadrícula) e planos radioconcêntricos (estrela e círculo), como cidades planificadas ou de crescimento natural, incluindo-se neste grupo cidades fortaleza, cidades estelares e cidades de plano irregular. Quanto às cidades heterogéneas, figuram nesta categoria as cidades replanificadas, polinucleares, em forma de rede e ainda cidades esféricas (concêntricas e radiais).

De qualquer modo, como assinala Delletier, o plano é uma "«estrutura de sucessão» que define um processo de movimento contínuo, é próprio de cada cidade, pois nunca ninguém pôde criar uma cidade segundo um qualquer modelo de base"[16].

Outro dos componentes essenciais da paisagem urbana é a *construção urbana*, materializada na malha e na tipologia e volume dos edifícios. As características da construção são produtos das condições económicas, sociais, políticas e tecnológicas predominantes em cada momento, verificando-se hoje uma valorização dos seus conteúdos simbólicos e dos seus significados sociais.

A malha urbana corresponde à forma como se organizam e agrupam os edifícios dentro da cidade[17]. As aglomerações podem ser fechadas ou abertas, conforme a época e as tendências urbanísticas vigentes. No primeiro caso, os edifícios situam-se ao lado

[16] Delletier, J., Delfante, C. - Cidades e Urbanismo no Mundo. Lisboa : Instituto Piaget, 2000, p. 54.
[17] Zarate Martin, A. - El Espacio Interior de la Ciudad. Madrid: Editorial Síntesis, 1991, p. 88.

uns dos outros, de forma contínua, dando origem a uma edificação compacta, resultante das origens medievais da cidade e do máximo aproveitamento do solo intramuros. Na edificação em quarteirão, os edifícios habitacionais organizam-se ao redor de um grande pátio central, de disposição mais ou menos regular, contínuo ou fragmentado, de forma quadrada ou rectangular. Estes quarteirões podem ser fechados, quando todas as frentes estão ocupadas por edifícios, ou abertos, quando uma das suas frentes fica sem construção, permitindo a comunicação com o vazio interior. Na malha aberta, os edifícios estão dispostos isoladamente ou adossados, deixando espaço livre entre eles. A este tipo de distribuição correspondem as áreas residenciais do tipo cidade-jardim e as constituídas por blocos habitacionais multifamiliares.

Não menos importante a morfologia urbana é o *uso do solo*. Os usos do solo são, de facto, fundamentais na configuração da cidade, como expressão das necessidades e actividades da população que vive e trabalha na cidade. A configuração das diferentes áreas da cidade resulta da existência de edifícios residenciais, jardins, equipamentos colectivos, vias, fábricas. Os usos do solo são, de facto, o elemento mais dinâmico e mutável de todos os que integram a morfologia, devido às transformações contínuas que se verificam nas funções urbanas e na substituição de umas por outras, o que se deve à existência de forças centrífugas e centrípetas que se opõem entre si e actuam constantemente na construção da cidade, em resultado da natureza das funções e do impacto de forças sociais, económicas, políticas e culturais, as quais se vão alterando ao longo do tempo[18]. Essas forças centrífugas resultam de condições de repulsão do centro da cidade de certas funções e da atracção das áreas suburbanas para outras, favorecendo, por exemplo, o deslocamento de grupos sociais de rendimentos altos para a periferia ou a relocalização de indústrias em novas áreas periurbanas, enquanto que a actividade comercial adquire importância crescente nas franjas da cidade com a implantação de grandes superfícies comerciais. A repulsão do centro da cidade resulta da conjugação de diversos factores: elevados preços do solo e das rendas, impostos elevados, congestão de tráfego, maior custo de transporte, exiguidade de espaço para expansão empresarial, questões ambientais associadas à actividade industrial, condicionalismo a normativas urbanísticas, degradação do edificado, deterioração social e envelhecimento de áreas residenciais do interior. Pelo contrário, as periferias oferecem abundância de solo a preços relativamente baixos, vantagens de localização e fácil acessibilidade.

[18] Zarate Martin, A. - El Espacio Interior de la Ciudad. Madrid: Editorial Síntesis, 1991, p. 94.

Por sua vez, as forças centrípetas atraem para o centro grupos populacionais do tipo *urbanitas*, e favorecem as localizações centrais do comércio de qualidade e das actividades terciárias associadas a direcção, gestão e finanças. Nesse sentido, estas forças resultam das vantagens espaciais e sociais do centro e manifestam-se, por exemplo, na manutenção de condições favoráveis de acessibilidade em caso de existência de um rio ou proximidade de um porto, na posição central em relação ao conjunto da cidade e sua área de influência, no "magnetismo funcional" do centro e no "prestígio funcional" de ruas especializadas em determinadas actividades (modas, joalharias, espectáculos, etc). Para muitos cidadãos outros factores determinam a sua preferência pela habitação no centro: maior liberdade em termos de controlo social, desejo de mobilidade e promoção, facilidade de relações sociais mundanas, garantia de anonimato comparativamente à residência integrada em blocos multifamiliares da periferia ou nas áreas rurais, facilidade e rapidez de acesso aos principais serviços da cidade, proximidade dos centros de diversão e cultura.

A densidade de ocupação de cada um dos usos do solo também se repercute na morfologia e diferenciação interna da cidade, considerando-se que essa densidade corresponde ao número de pessoas que vivem ou trabalham por unidade de superfície. O principal factor de alteração da densidade é a maior ou menor disponibilidade de solo urbano[19]. Assim, pode acontecer que se produzam modificações mínimas de densidade, quando as cidades crescem lentamente por expansão, anexando os terrenos necessários para ampliação dos diferentes usos do solo. O aumento da densidade acontece quando a cidade não pode aumentar a sua superfície, dando origem a uma intensificação da ocupação do solo. A diminuição da densidade verifica-se relativamente à abundância de solo urbano utilizável, possibilitando a disponibilização de amplas parcelas para os diferentes usos.

Punjadas, abordando também a morfologia urbana, sintetiza os seus elementos determinantes, referindo três aspectos que devem ser considerados: *a forma da malha urbana*; a *tipologia das edificações*; o *uso do solo*[20].

A *malha urbana* permite classificar a forma da cidade quanto ao processo de crescimento. Nos tipos de malha individualizam-se quatro formas, as quais podem por vezes sobrepor-se numa mesma cidade: malha ortogonal, radioconcêntrica, linear e irregular. As *tipologias das edificações* são variadas e caracterizam-se pela sua intensidade e distribuição espacial, essencialmente destinadas à função residencial:

---

[19] Zarate Martin, A. - El Espacio Interior de la Ciudad. Madrid: Editorial Síntesis, 1991, p. 95.

[20] Punjadas, R. e Font J. - Ordenación y Planificación Territorial. Madrid: Editorial Síntesis, 1998, p. 294.

moradia unifamiliar isolada, moradia familiar em banda, edifício (habitação multifamiliar), armazéns.

O *uso do solo* diz respeito à actividade que se desenvolve num determinado espaço da cidade. Este uso é classificado de acordo com as funções predominantes que se identificam no espaço: residencial, comércio, serviços, industrial, equipamentos públicos/privados, espaços canais (macro-estrutura viária), espaços de lazer e espaços naturais.

A parte mais visível nos processos de urbanização de uma qualquer cidade é a crescente ocupação do solo por edificações e usos associados aos assentamentos urbanos. Ao olharmos a cidade a partir do centro para as suas periferias, observa-se que o solo disponível ao redor vai sendo sucessivamente ocupado com novas manchas construídas, podendo ler-se nelas diferentes épocas e funções.

O crescimento urbano, como processo de construção de cidade, pode ocorrer de forma espontânea e anárquica ou, pelo contrário, acontecer de forma ordenada, sujeito, neste caso, a regras previamente estabelecidas por entidades públicas, o que significa que obedece a detalhados e fundamentados estudos de planeamento urbano[21]. Também no que se refere à sua distribuição no território, o processo construtivo pode ser contínuo, correspondendo ao aumento de superfície de uma cidade, ou aparecer despegado do núcleo central, ao qual se une progressivamente, podendo, inclusivamente, originar uma nova cidade. Por outro lado, este fenómeno expansivo tanto resulta das necessidades e intenções dos seus residentes, como da actividade empresarial dos promotores privados ou ainda de uma acção dirigida de instituições públicas.

Angulo observa que "os processos necessários para a produção de espaço urbano reflectem a organização política e a lógica de funcionamento do sistema económico, as capacidades técnicas, as concepções teóricas sobre as formas mais adequadas de organização do espaço urbano, as normas de crescimento e, sempre, as características do solo sobre o qual se constrói a cidade"[22].

O desenvolvimento urbano resulta pois, segundo os urbanistas, da conjugação de diversos elementos que traduzem crescimentos urbanos diversificados. Desta forma, o crescimento urbano resulta da importância relativa de cada um dos elementos em presença numa cidade. Note-se, todavia, que o crescimento urbano, sendo um processo algo complexo, resulta da participação de diversos agentes com estratégias invariavelmente direccionadas para que qualquer organização do espaço resulte em

[21] Angulo, A. e Dominguez M. - Los Procesos de Urbanización. Madrid: Editorial Síntesis, 1991, p. 115.
[22] Id. p.116.

benefícios para os seus interesses, assumindo valor preponderante o mercado do solo e, consequentemente, o mercado imobiliário.

Apesar de tudo, como afirma Angulo, o "crescimento espacial é a expressão física do aumento da população e da dinâmica económica".[23]

Candeira, analisando os processos de crescimento das cidades num quadro regional, define alguns modelos genéricos das várias formas de expansão urbana: expansão periférica, linear, cacho de satélites, estelar e cidade paralela[24].

A *expansão periférica* corresponde a um tipo de crescimento em todas as direcções. Este modelo mantém a compacidade do tecido urbano existente, aproveitando os serviços e infra-estruturas que nele se encontram, desenvolvendo-se, sobretudo, com base nas vias radiais, o que acarreta uma sobrecarga do volume de tráfego sobre as redes de comunicação e consequente aumento de congestionamento da área urbana.

A *expansão linear* verifica-se sempre que o desenvolvimento urbano se realiza de ambos os lados de uma via de comunicação, a qual passa a constituir o seu eixo vertebral. Esta forma de desenvolvimento é característica das aglomerações que foram crescendo no fundo de um vale ou ao lado de uma via de comunicação. Neste caso, o eixo longitudinal assume duas funções: distribuidor principal de tráfego urbano e via de tráfego de passagem.

O *cacho de satélites* corresponde a um conjunto de núcleos urbanos, novos e de pequeno tamanho, dispostos em volta da cidade central, que podem apoiar-se em núcleos periféricos já existentes. Estes núcleos periféricos podem converter-se facilmente em cidades-dormitório, quando não se verifica um abrandamento da pressão sobre o centro, local de trabalho dos seus habitantes. Este modelo de crescimento não resolve eficazmente a pressão sobre o centro e o congestionamento da rede viária, nem possibilita que os núcleos exteriores tenham uma vida autónoma. Esta forma de crescimento urbano consome muito solo, comparativamente aos modelos anteriores, sendo necessário muitas vezes a construção de um anel para comunicar entre os diferentes núcleos urbanos.

A *expansão estelar* verifica-se quando o crescimento se produz de forma compacta, articulado sobre eixos de desenvolvimento urbano radiais em relação a uma cidade central, deixando livre as "cunhas" entre os corredores de forma a aproximar os seus habitantes ao meio natural e aí localizar as áreas de lazer. Estes espaços verdes estão, contudo, sujeitos a uma forte pressão urbanística.

---

[23] Angulo, A. e Dominguez M. - Los Procesos de Urbanización. Madrid: Editorial Síntesis, 1991, p. 116.
[24] Candeira, J. - Diseño Urbano: Teoria y Práctica. Madrid: Editorial Munilla-Leriá, 1999, p. 48.

A cidade paralela consiste na criação de uma nova cidade, próxima de outra já existente, com níveis de desenvolvimento capazes de contrabalançar a cidade actual.

O estudo das formas de crescimento urbano assenta, em termos teóricos, nos pressupostos de Solá-Morales, segundo os quais "as diferentes formas de organizar ruas, lotes e casas – infra-estruturas, parcelas e tipos – são formas de Urbanização, Loteamento e Edificação que nas suas diferentes combinações dão origem às formas urbanas[25].

O fenómeno urbano divide-se, assim, em três operações distintas e complementares, mas não necessariamente sequenciais: Parcelamento - a forma de ocupação do solo, traduzida na divisão de uma propriedade em duas ou mais parcelas; Urbanização – execução de infra-estruturas urbanas[26]; Edificação – construção de edifícios. Solá-Morales considera que a forma urbana, em toda a sua variedade, é o "resultado de ideias e projectos sobre a forma da urbanização+a forma do parcelamento+a forma da edificação, cada uma delas sujeito de ideias e projectos próprios, com ritmos de execução diferentes, com momentos de origem diferentes e âmbitos de escala também diferentes, mas que por vezes podem ser unitários"[27].

A conjugação destes três elementos dá origem a várias formas de crescimento urbano, integrando ou não formas de planeamento urbano, a seguir indicadas:

Quadro I – Formas de Crescimento Urbano

Formas	Fase I	Fase II	Fase III
Expansão modelar (Exemplo)	Parcelamento	Urbanização	Edificação
Filas suburbanas	Urbanização	Parcelamento	Edificação
Urbanização marginal	Parcelamento	Edificação	
Cidade-jardim	Urbanização Parcelamento	Edificação	
Barraca	Edificação		
Polígonos	Parcelamento Urbanização Edificação		

Fonte: Manuel I. Solá-Morales, 1993, p. 23.

[25] Solá-Morales, I. - Les formes de creixement urbà. Barcelona: Ediciones UPC, 1993, p.14.

[26] Por infra-estruturas entende-se o conjunto de equipamentos imprescindíveis ao bom funcionamento de um determinado espaço: arruamentos, passeios, estacionamento, espaço verde, redes de água, esgotos, energia e telecomunicações.

[27] Solá-Morales, I. id. ib.

Expansão modelar – trata-se da forma mais convencional de crescimento urbano, resultante de uma prévia acção planeadora. Resulta da aprovação de planos, instrumentos de organização territorial lançados pela administração pública, os quais definem as áreas sujeitas a parcelamento. As acções de urbanização subsequentes podem ser executas tanto pelo sector privado como pelo público, enquanto que a edificação pode ser da iniciativa privada. Este tipo de expansão, resultando de um plano, origina uma malha ortogonal em áreas periféricas, onde ocorre uma grande variedade de tipologias edificatórias.

Filas suburbanas – forma de crescimento urbano apoiada nas vias de comunicação. O processo tem início com as acções de infra-estruturação viária – urbanização – a que se seguem o parcelamento e a construção.

Cidade-Jardim – forma de crescimento extensivo baseado na vivenda isolada. Neste tipo de crescimento, a operações de urbanização e parcelamento são simultâneas, complementadas posteriormente com a construção. Este procedimento dá origem a bairros residenciais baseados na cidade-jardim.

Polígonos – forma de crescimento residencial intensiva. As operações de parcelamento, urbanização e construção ocorrem em simultâneo, inseridos numa acção global. Nesta forma enquadram-se os bairros de habitação económica, de cariz social, lançados pelos poderes públicos.

Urbanização marginal – forma de crescimento em que não ocorre uma operação de urbanização, em resultado das necessidades habitacionais da população. O parcelamento conduz de imediato à construção, a qual não obedece a quaisquer regras e surge de forma ilegal, notando-se a sua expansão apoiada nos caminhos rurais existentes.

Barraca – forma de crescimento caracterizada pela existência apenas das operações de construção. Não existe qualquer infra-estruturação, os aglomerados são caóticos sendo visíveis as precárias condições de vida das populações, que respondem assim às dificuldades de cariz económico e de integração na comunidade urbana.

1.2.2. - Processos, programas e instrumentos de planeamento

O ordenamento territorial tem como objectivo principal a utilização optimizada do espaço, no sentido de dar resposta e compatibilizar as necessidades humanas traduzidas no território, entre as quais se destacam a habitação, a circulação, o emprego, o consumo e o lazer, sem colocar em risco o ambiente e a utilização dos recursos endógenos.

O ordenamento do território tem, necessariamente, várias leituras. Tratando-se de uma abordagem globalizante sobre os diversos componentes de um sistema físico e humano, nela intervém muitos e variados agentes. De uma forma geral, a expressão *ordenamento do território* é utilizada com sentidos diversos:

Como *fenómeno social*, o ordenamento do território refere-se ao modo como, a diferentes escalas, o território está organizado, identificando as causas e os problemas associados a cada uma das formas de organização espacial;

O ordenamento é também uma *técnica*, através da qual se procede ao estudo de um território para identificação das potencialidades e das necessidades a satisfazer, no sentido de se definir um plano de acções, procurando alcançar, com um mínimo de custos e em tempo útil, a maximização da produtividades e de bem-estar para os seus habitantes;

Numa perspectiva científica, o ordenamento do território corresponde a uma *ciência* multidisciplinar que estuda a organização, desenvolvimento e evolução do território a várias escalas (local, regional, nacional e supranacional) de forma a compatibilizar os diferentes usos possíveis do território;

Tratando-se de um conjunto de decisões e acções que têm repercussão a nível espacial e na actividade humana, o ordenamento do território assume também um carácter de *política pública*. Neste sentido, trata-se de uma política sectorial que visa assegurar, no quadro geográfico do país, a melhor estrutura das implantações humanas no território, com vista ao desenvolvimento harmónico das diferentes regiões que o compõem.

O enquadramento conceptual e administrativo do sistema de planeamento territorial português está explicitado na Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e Urbanismo (Lei nº 48/98), considerando que o mesmo "define e integra as

acções promovidas pela Administração Pública, visando assegurar uma adequada organização e utilização do território nacional, na perspectiva da sua valorização, designadamente no espaço europeu, tendo como finalidade o desenvolvimento económico, social e cultural integrado, harmonioso e sustentável, do País, das diferentes regiões e aglomerados urbanos" (artigo 1º).

A LBPOTU define o sistema e os instrumentos de gestão territorial, o regime de uso do solo, a sua implementação e a respectiva avaliação:

a) O sistema de gestão é constituído por três níveis de intervenção (artº 7):
   i) O nacional, definindo as orientações estratégicas para o ordenamento do território nacional;
   ii) O regional, definindo o quadro estratégico para o ordenamento do espaço regional articulado com o nível nacional;
   iii) O municipal, definindo as opções locais de desenvolvimento e uso do solo, tendo em conta as orientações dos níveis superiores;
b) Os instrumentos incluem os planos de ordenamento nacionais, os planos regionais, e intermunicipais (facultativos), de natureza essencialmente estratégica, e os planos municipais, de natureza regulamentar. A Tabela 1 sintetiza os principais objectivos da política de ordenamento em Portugal.
c) A qualificação dos solos, em solo rural e urbano, regula o aproveitamento dos terrenos em função da actividade dominante que neles ser efectuada ou desenvolvida, estabelecendo os respectivos usos e edificabilidade;
d) A avaliação da política de ordenamento prevê a elaboração de relatórios periódicos sobre o estado do ordenamento para os diferentes níveis de intervenção.

Tabela 1 – Objectivos da política de ordenamento.

a) Reforçara coesão nacional, organizando o território, corrigindo assimetrias regionais e assegurando a igualdade de oportunidades dos cidadão no acesso às infra-estruturas, equipamentos, serviços e funções urbanas;
b) Promover a valorização integrada das diversidades do território nacional;
c) Assegurar o aproveitamento racional dos recursos naturais, a preservação do equilíbrio ambiental, a humanização das cidades e a funcionalidade dos espaços edificados;
d) Assegurar a defesa e a valorização do património cultural e natural;
e) Promover a qualidade de vida e assegurar condições favoráveis ao desenvolvimento das catividades económicas, sociais e culturais;
f) Racionalizar, reabilitar e modernizar os centros urbanos e promover a coerência dos sistemas em que se inserem;
g) Salvaguardar e valorizar as potencialidades do espaço rural, contendo a desertificação e incentivando a criação de oportunidades de emprego;
h) Acautelar a protecção civil da população, prevendo os efeitos decorrentes da catástrofes naturais ou da acção humana.

Adaptado de Teresa Fidélis, 2002, p. 105.

A LBOTDU estrutura o planeamento do sistema territorial em três âmbitos - nacional, regional e municipal - definindo os diferentes tipos de planos e o tipo de intervenção. A tabela 2 sintetiza os diversos instrumentos de gestão territorial.

Tabela 2 – Instrumentos de planeamento – nível e natureza de intervenção.

Instrumentos	Nível	Natureza da intervenção	Tipo de intervenção	Responsabilidade pela elaboração	Aprovação
Programa nacional de ordenamento do território (PNOT)	Nacional	Estratégica	Estabelecem directrizes e orientações sobre o modelo de organização espacial, incluindo o sistema urbano, as redes, as infra-estruturas e os equipamentos e áreas de interesse nacional em termos agrícolas, ambientais e patrimoniais	MEPAT	Governo
Planos Especiais de ordenamento do território (PEOT)	Supra-local	Regulamentar	Estabelecem directrizes de usos do solo e orientações de desenvolvimento em áreas com especificidades naturais e ambientais	Ministério tutelar pelos interesses a salvaguardar	Resolução do Conselho de Ministros
Planos regionais de ordenamento do território (PROT)	Regional	Estratégica	De acordo com as directrizes, estabelecem orientações para o ordenamento do território regional, definindo as redes de infra-estruturas e transportes, constituindo-se como quadro de referência para os planos municipais	MEPAT, através da respectiva CDR	Governo, por decreto regulamentar
Planos intermunicipais de ordenamento do território	Supra-local	Estratégica (facultativos)	Visam a articulação estratégica entre áreas territoriais que, pela sua interdependência, necessitam de estratégias integradas	Grupos de municípios	Assembleias municipais, com aprovação pelo Governo
Planos directores municipais (PDM)	Local	Regulamentar	Estabelecem a estrutura espacial, a classificação básica do solo, parâmetros de ocupação, implantação de equipamentos sociais, qualificação dos solos urbanos e rurais	Municípios	Assembleias municipais, com aprovação pelo Governo
Planos de urbanização (PU)	Local	Regulamentar	Definem a organização espacial de uma determinada parcela territorial, integrada em perímetro urbano, exigindo uma abordagem de estruturação territorial integrada	Municípios	Assembleia municipal, com ratificação governamental não havendo PDM
Planos de pormenor (PP)	Local	Regulamentar	Definem com detalhe o uso de qualquer área específica do território municipal, constituindo-se como instrumento referencial para a execução de projectos urbanísticos	Municípios	Assembleia municipal, com ratificação governamental não havendo PDM

Adaptado de Teresa Fidélis, 2002, p. 106.

A nível de política e protecção de solos e recursos e estruturação fundiária, existem ainda três tipos de instrumentos de gestão territorial, que se complementam e articulam entre si, como se observa na sinopse da Tabela 3.

Tabela 3 - Instrumentos complementares de ordenamento territorial e urbanístico

Instrumentos de políticas de solos	Instrumentos de protecção do solo e outros recursos naturais	Instrumentos da estrutura fundiária
Medidas Preventivas e Normas Provisórias ZDCU – Zona de Defesa e Controlo Urbano ACRRU – Áreas Críticas de Recuperação e Reconversão Urbanística Regime de expropriação por utilidade pública	RAN – Reserva Agrícola Nacional REN – Reserva Ecológica Nacional	Regime de licenciamento de operações urbanísticas Regime de conversão de AUGI – Áreas Urbanas de Génese Ilegal Regime de criação de parques industriais

Adaptado de José M. Simões, 2002, p. 144.

No âmbito dos programas operacionais do III Quadro Comunitário de Apoio, importa referir que os cinco programas operacionais regionais consagram medidas específicas que visam não só a valorização territorial de uma forma transversal, mas também o reforço/competitividade urbana e a qualificação urbanística. No âmbito do QCA III, e dando continuidade aos anteriores quadros de apoio, estão em execução os seguintes programas operacionais:

- POEFDS – Programa Operacional "Emprego, Formação e Desenvolvimento Social";

- POADR – Programa Operacional "Agricultura e Desenvolvimento Rural";

- POP – Programa Operacional "Pescas";

- POE – Programa Operacional "Economia";

- POA – Programa Operacional "Ambiente";

Pela sua importância, importa referir que algumas medidas que envolvem verbas significativas para a criação de pacotes específicos de intervenção no sistema urbano (casos do PROQUAL – Programa Integrado de Qualificação das Áreas Suburbanas na AML e do Programa de Reforço e Consolidação do Sistema de Cidades Médias do oeste e Vale do Tejo, ambos no contexto do PORLVT, e do Programa de Valorização Territorial das Pequenas Cidades, no contexto do PO Centro).

De entre os programas de âmbito urbano, destaca-se o Programa Polis - Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades, lançado, em 1999, pelo Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território do XIV Governo Constitucional (actual Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente),

visando uma intervenção estratégica e selectiva em algumas cidades, no sentido de impulsionar as dinâmicas de desenvolvimento, animação e regeneração urbanas.

O Polis surge na sequência de vários estudos, comunitários e nacionais, reflexivos e/ou programáticos, sobre a qualidade de vida urbana, o ambiente nas cidades e a importância do sistema urbano nas dinâmicas territoriais, económicas e sociais[28]. Tendo por referência estudos como o Livro Verde sobre o Ambiente Urbano (CE, 1990), o relatório Cidades Europeias Sustentáveis (CE, 1996), o EDEC – Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário (CE, 1997) e o Quadro de Cooperação para o Desenvolvimento Sustentável (CE, 1999), todos surgidos no âmbito da Comunidade Europeia, o Polis desenvolve-se, sobretudo, a partir dos contributos nacionais, como o PROSIURB – Programa de Consolidação do Sistema Urbano Nacional e de Apoio à Execução dos PDM (MPAT, 1994), o Plano Nacional da Política de Ambiente (MARN, 1995), o Estudo do Sistema Urbano Nacional: Cidades Médias e Dinâmicas Regionais (DGOTDU, 1997) e o PNDES – Plano nacional de Desenvolvimento e Social (MEPAT, 1998). O Polis aproveitou também, como fonte inspiradora, o sucesso das intervenções urbanísticas levadas a cabo em Lisboa com a EXPO'98.

O Programa Polis tem como objectivo principal a "melhoria da qualidade de vida nas cidades, através de intervenções nas vertentes urbanística e ambiental, melhorando a atractividade e competitividade de pólos urbanos que têm um papel relevante na estruturação do sistema urbano nacional, definindo ainda quatro objectivos específicos: a) desenvolver grandes operações integradas de requalificação urbana com uma forte componente de valorização ambiental; b) desenvolver acções que contribuam para a requalificação e revitalização de centros urbanos e que promovam a multifuncionalidade desses centros; c) apoiar outras acções de requalificação que permitam melhorar a qualidade do ambiente urbano e valorizar a presença de elementos ambientais estruturantes como frentes de rio ou de mar; d) apoiar iniciativas que visem aumentar zonas verdes, promover áreas pedonais e condicionar o trânsito automóvel nos centros das cidades.

Em termos operativos, o Programa Polis estrutura-se em quatro componentes: 1) Operações integradas de requalificação urbana e valorização ambiental[29]; 2)

[28] Simões, J. - Planeamento/Ordenamento, Lisboa: Parque EXPO98, 2002, p. 45.

[29] No que respeita à componente 1, a mais relevante de todas, foram disponibilizados, numa primeira fase, 798 milhões de euros, sendo seleccionadas 18 intervenções: Viana do Castelo, Vila Real, Bragança, Vila do Conde, Matosinhos, Porto, Vila Nova de Gaia, Aveiro, Coimbra, Viseu, Guarda, Covilhã, Castelo Branco, Leiria, Beja, Albufeira, Costa da Caparica e Cacém. Posteriormente, foi considerado um reforço de verba por forma a apoiar uma segunda fase de candidaturas, tendo sido seleccionadas mais 10 intervenções: Chaves, Gondomar, Marinha Grande, Portalegre, Setúbal, Silves, Tomar, Torres Vedras, Valongo e Vila Franca de Xira.

Intervenções em cidades com áreas classificadas como Património Mundial[30]; 3) valorização urbanística e ambiental em áreas de alojamento; 4) Medidas complementarem para melhorar as condições urbanísticas e ambientais das cidades.

No âmbito dos orçamentos das administrações central e local, são de referir outras iniciativas da administração pública, de apoio às intervenções em edifícios degradados dos centros urbanos, mas não só. Destaca-se, neste tipo de programas, o RECRIA – Regime Especial de Comparticipação na Recuperação de Imóveis Degradados (1988); o REHABITA – Regime de Apoio à Recuperação Habitacional em Áreas Urbanas Antigas; o RECRIPH – Regime Especial de Comparticipação e Financiamento na Recuperação de Prédios Urbanos em Regime de Propriedade Horizontal; o SOLARH – Programa de Solidariedade e Apoio à Recuperação de Habitação.

[30] Esta componente contempla o apoio à intervenção urbanística em quatro centros urbanos com classificação de Património Mundial: Angra do Heroísmo, Évora, Porto e Sintra.

1.2.3 - Antecedentes do ordenamento territorial e planeamento

A ideia de influenciar a localização das actividades surgiu num passado não muito distante. Durante séculos, admitiu-se que a repartição das diversas actividades humanas resultavam das imposições naturais. Contudo, as preocupações com a organização do espaço surgem especialmente com a Revolução Industrial, quando as cidades iniciam um processo de crescimento sem paralelo nos séculos antecedentes. Os sistemas de planeamento do território, tal como os conhecemos hoje, surgem como resposta aos efeitos negativos do processo de industrialização iniciado no século XVIII. Paralelamente à industrialização, ocorrem importantes mutações no sistema produtivo agrícola, o que, de forma conjugada, está na origem de um forte crescimento demográfico e um acentuado êxodo rural, fenómenos que ocorrem particularmente em alguns países europeus, como a Inglaterra, Alemanha, França e Itália.

A cidade industrial vê-se rapidamente envolvida num conjunto de problemas resultantes do extraordinário crescimento da sua população. A elevada concentração populacional nos centros urbanos conduziu à necessidade de se encontrar uma resposta a aspectos como a habitação, o saneamento básico, a saúde pública, a criminalidade. Neste particular, Peter Hall refere-se aos graves problemas sociais resultantes das elevadas densidades que se registavam em Londres durante o século XIX[31].

Por essa altura, as medidas legislativas de âmbito urbano apenas regulamentavam alguns aspectos de um urbanismo que começava a dar os primeiros passos, como a dimensão e alinhamento das ruas, estrutura e dimensão dos edifícios, níveis mínimos de ventilação e iluminação, sistemas públicos de abastecimento de água e saneamento. Como refere Benevolo, a história da urbanística moderna está intimamente ligada às mudanças produzidas gradualmente pela revolução industrial[32].

A cidade industrial sentiu, por conseguinte, necessidade de resolver os seus problemas, fruto das circunstâncias de cada período do seu crescimento, o que só

[31] Hall, P. - Cities of Tomorrow, Londres: Backwell, 2002, p. 24.
[32] Benevolo, L. - As Origens da Urbanística Moderna, Lisboa: Editorial Presença, 1994, p. 15.

poderia alcançar se as administrações locais passassem a encarar a cidade de outra forma, contrariando o seu desenvolvimento caótico.

As primeiras experiências de planeamento urbano surgem na Inglaterra no último quartel do século XIX, com as primeiras leis que pretendem padronizar ruas e edifícios a fim de combater o caos urbano instalado nas grandes cidades inglesas após o surto industrial e os fluxos migratórios de populações rurais em busca de melhores condições de vida, na maioria dos casos frustrando todas as expectativas iniciais das famílias campesinas, rapidamente embrenhadas numa sub-urbanidade sufocante.

Em 1909, a nova legislação britânica incentiva as autoridades locais a produzir esquemas de planeamento, visando a construção de novas moradias. Londres e Birmingham são das primeiras cidades a produzir documentos de planeamento. Definindo áreas de intervenção, estes primeiros esquemas de planeamento fixavam os arruamentos, linhas de edificação, espaços livres e áreas destinadas ao comércio, indústria e residência.

Também nos Estados Unidos, os subúrbios são, em finais de Novecentos e início do século XX, planeados em torno de estações ferroviárias de interligação com o centro, como aconteceu, por exemplo, com Llewellyn, em New Jersey, Forest Hills Gardens, em Nova Iorque e Lake Forest, em Riverside, arrabalde de Chicago. Segundo Peter Hall, este último caso terá servido de modelo às propostas de Ebenezer Howard para a sua cidade-jardim, em resultado das suas observações naquela cidade, onde viveu alguns anos, e onde o arquitecto-paisagista Frederick Olmsted projectou o subúrbio-jardim de Riverside[33]. Nova Iorque, por seu turno, é influenciada pelas novas ideias de planeamento, recolhidas na Europa, as quais serviram de modelo a outras cidades norte-americanas, com base nas experiências de algumas cidades germânicas, dando-se início a um processo de zonamento do solo. O modelo alemão de zonamento conjugado, de uso do solo e altura dos edifícios, dá origem à aprovação da primeira lei de zonamento de Nova Iorque, em 1916, um marco na ainda inSipiente história do planeamento urbano norte-americano, como assinala Hall[34].

Nas primeiras décadas do século XX foram produzidos alguns factos marcantes para a história do planeamento territorial, de entre os quais se destaca o Planning Act, no Reino Unido (1909), a criação da Planning Association of América

[33] Hall, P. - Cities of Tomorrow, Londres: Backwell, 2002, p. 90.
[34] Id. p. 60.

(1923), a promulgação das bases legais do planeamento holandês (1931). No caso português, as primeiras achegas ao planeamento e ordenamento regional são expressas no III Plano de Fomento, consagrando entre os seus objectivos a harmonização do crescimento à escala regional, enquanto que a nível do planeamento urbanístico, o primeiro marco foi regulamento de 1864 sobre a elaboração de "planos gerais de melhoramentos", obrigatórios para as cidades de Lisboa e Porto e facultativos para as restantes cidades e vilas do país. Contudo, o primeiro plano urbanístico de âmbito sub-regional, datado de 1935, é o "Plano de Urbanização da Costa do Sol", a que se seguem, na década de 1940, os planos gerais de urbanização lançados por Duarte Pacheco.

Num período em que começam a ser dados os primeiros passos no ordenamento do território, como já se viu a uma escala estritamente urbana, o posicionamento a uma escala regional merece também atenção.

A primeira tentativa moderna de planificação regional acontece com a criação, nos Estados Unidos, da Tenessee Valley Authority, na sequência da crise económica de 1929, organismo público incumbido do relançamento da economia do sudeste do país[35], propósito dirigido particularmente para o desenvolvimento do potencial eléctrico do rio Tenessee e das culturas irrigadas, estimulando também a criação de indústrias. Lacaze sublinha que "este exemplo é considerado o protótipo dos métodos modernos de ordenamento do território"[36], a que Hall chama também "o mais importante empreendimento do planeamento New Deal"[37].

Na Europa, nos anos 30 do século passado, as problemáticas regionais obrigam os governos a procurar respostas para as crises instaladas, por exemplo nas "paisagens negras" inglesas, regiões mineiras afectadas pela crise, ou no Mezzogiorno italiano.

A partir desta altura, as preocupações ao nível do ordenamento do território prendem-se com a necessidade da administração pública intervir sobre a localização das actividades antes que elas surjam espontaneamente. Os motivos de uma intervenção no território, como sugere Monod[38], resultam da conjugação de três factores essenciais: assegurar a liberdade de emprego, reduzir os custos e evitar o congestionamento.

---

[35] Monod, J. - L'Aménagement du Territoire, 9ª ed. Paris : Presses Universitaires de France, 1997, p. 3.
[36] Lacaze, J-P. - O Ordenamento do Território. Lisboa: Instituto Piaget, 1998, p. 25.
[37] Hall, P. - Cities of Tomorrow, Londres: Backwell, 2002, p. 174.
[38] Monod, J. op cit., pp 6-15.

Relativamente ao emprego, segundo o autor, uma política de intervenção justifica-se para fazer face às constantes mutações que interferem na localização dos empregos. A mobilidade populacional resulta das diferenças regionais em termos de oferta e localização do emprego, contribuindo para o desequilíbrio regional, evidenciando-se, assim, desigualdades entre regiões ricas e regiões pobres. Desta forma, os governos têm procurado definir mecanismos de desenvolvimento económico para estas regiões em perda, que passam, entre outras medidas, pela criação de condições de investimento para as empresas nelas se localizarem, permitindo a fixação das pessoas.

A redução de custos é um factor importante na localização das actividades. Estas dependem muito dos equipamentos colectivos e infra-estruturas presentes, ou não, numa dada região. A localização das diversas actividades e os investimentos públicos devem, por conseguinte, ser enquadrados em economias de aglomeração e, em última análise, gerar economias de escala.

Uma política de desenvolvimento territorial terá que ser fundamentada também numa visão prospectiva, desenhando, desde início, os cenários possíveis de evolução sócio-económica de uma região, determinando também as suas necessidades a médio e longo prazo. Os mecanismos espontâneos da economia são insuficientemente prospectivos, um defeito que é mais evidente ao nível da ocupação do solo. As decisões de investimento ao nível, por exemplo, do traçado de auto-estradas, traçados de ferrovias de alta velocidade ou planos de desenvolvimento das metrópoles, deveriam ser objecto de uma antecipação sustentada a longo prazo, de modo a impedir a inflexão de decisões cada vez que surge um elemento novo no processo.

Como afirma Monod, "qualquer desequilíbrio na repartição das actividades tende, por conseguinte, a reforçar-se a si próprio, independentemente das causas que o provocaram no início".

O planeamento conta com uma longa história de séculos. Desde as cidades mais antigas, que foram edificadas tendo por base múltiplos propósitos (militares, estratégicos, religiosos, ideológicos, etc) até às cidades modernas, a sua essência mantém-se ao longo dos tempos. Os princípios de Hipodamos de Mileto, que contribuiu significativamente para o desenho de cidades antigas de modelo reticulado (Mileto, Pireu e Locri), edificadas no século V a.C., são revisitados, por exemplo, na

cidade de Barcelona com o plano de Ildefonso de Cerda[39] (1859), entre muitos outros exemplos contemporâneos.

Apesar do percurso secular que a cidade descreveu, ora planificada ora orgânica, o chamado "Planeamento Territorial Moderno" tem pouco mais de um século. Consideram-se precursores deste novo planeamento urbano movimentos como o "Garden City", "City Beautiful" e o higienismo. Como refere Simões[40], vários autores identificam três fases no planeamento moderno: uma primeira, que vai até 1910, de carácter formativo, em que surgem as ideias de Howard; uma segunda fase, que vai até à Segunda Guerra, em que se dá a institucionalização e profissionalização do planeamento, com a emergência dos primeiros esforços de planeamento regional e uma terceira, até à actualidade, marcada pela padronização, crise urbana e regional e diversificação das abordagens de planeamento.

O planeamento territorial deve ter, em qualquer circunstância, como objectivo o "desenvolvimento", considerando-se este como o acesso às condições de "bem-estar". Deste modo, deve consagrar não só um modelo de ordenamento territorial, definindo vocações dos usos do solo e condições da sua protecção e valorização, e regras de produção de solo urbanizável, mas também um modelo de desenvolvimento territorial, explicitando um modelo económico e social de dinamização do território.

Simões assinala que, até à década de 1980, as principais preocupações das políticas de planeamento regional e local se orientaram por três grandes objectivos[41]:

- Melhoria da repartição do crescimento (através de ajudas públicas financeiras e subsídios a empresas em regiões desfavorecidas, criação de regiões-plano e implementação do conceito de François Perroux de "pólos de crescimento");

- Redução de disparidades regionais (sobretudo através do desenvolvimento de infra-estruturas, particularmente de transporte ferroviário);

- Desaceleramento do crescimento das grandes metrópoles (aprofundando o conceito de hierarquia, e respondendo através de políticas territoriais várias como: metrópoles de equilíbrio, cidades médias, cidades novas).

Nas duas últimas décadas, segundo o autor, o planeamento elegeu como objectivos principais a integração, valorização e reestruturação territoriais, procurando alcançar a integração de regiões e cidades através de redes no sistema global, o aprofundamento do desenvolvimento durável/sustentável e a reestruturação de

[39] Solá-Morales, I. - Les formes de creixement urbà. Barcelona: Ediciones UPC, 1993, p. 130.
[40] Simões, J. - Planeamento/Ordenamento. Lisboa: Parque EXPO, 2002, p. 133.
[41] Simões, J. id. p. 134.

economias e territórios nacionais, através de um reforço progressivo da autonomia e competitividade económica, financeira e cultural de regiões e cidades.

Resumindo, as diversas formas de planeamento (territorial, regional e local), tendo como fim último alcançar mais e melhor qualidade de vida e bem-estar social das populações, prosseguem também objectivos específicos de coesão territorial, económica e social. Estes objectivos só podem ser atingidos se os agentes públicos e privados concertarem uma estratégia de gestão racional/sustentada dos recursos naturais e ambientais, de protecção e valorização dos patrimónios, histórico, cultural e natural, de distribuição e/ou redistribuição equilibrada de populações e actividades, de uma correcta e estratégica infra-estruturação e vertebração territorial (acessibilidades, saneamento básico, energia, sistema urbano).

1.3. - A cidade moderna

1.3.1. Antecedentes

À luz dos conceitos actuais, a cidade é, mais do que uma simples representação física, o somatório de um conjunto de inúmeras experiências históricas e de todo um processo de formação resultante da participação de todos os cidadãos com os seus comportamentos quotidianos. Nesse sentido, "y *como observó Giulio Carlo Argan, las ciudades no se fundan sino que se forman, y esta definición puede explicar el fracaso de los intentos [...] de criar ciudades de la nada, sin tener en cuenta que son el fruto de la relación secular de una comunidad con un lugar dado y que el encuentro de estos dos términos es elemento indispensable para su subsistencia*" [42].

Independentemente da sua origem "*grande parte do desenvolvimento urbano é espontâneo, no sentido em que a sorte das aglomerações populacionais acontece no tempo longo, em resultado de vicissitudes várias*"[43]. Apesar de a cidade, como fenómeno, estar presente na maior parte das civilizações e ter as suas origens em tempos muito recuados, a sua forma actual e as suas características resultam, sobretudo, das grandes transformações operadas no século XIX. O nascimento da cidade moderna surge, com efeito, na sequência da explosão da revolução industrial e das transformações económicas, sociais, tecnológicas e políticas ocorridas desde meados do século XVIII até meados do século XIX, consoante os países que por ela foram afectados. É, sobretudo, uma revolução demográfica aquela que marca o extraordinário crescimento das cidades, sustentada por uma quebra nas taxas de mortalidade e uma progressiva melhoria das condições de vida das populações a nível alimentar e higieno-sanitário, associadas a alterações na distribuição da população sobre o território. O processo de mecanização iniciou-se na Inglaterra com um conjunto de inovações técnicas que revolucionaram os tempos e as formas da produção siderúrgica, mineira e têxtil. A melhoria das vias de comunicação, com o aparecimento da ferrovia e a abertura de novas estradas, contribuiu não só para a expansão industrial mas também para a transformação do território e da paisagem urbana. Os agentes geradores da nova cidade eram a mina, a fábrica e a ferrovia[44].

---

[42] Seta,C. - La ciudad europea: del siglo XV al XX. Madrid: Ediciones Istmo, 2002, p. 334.
[43] Salgueiro,T.B. - A Cidade em Portugal: Uma Geografia Urbana. Porto: Edições Afrontamento, 1992, p. 161.
[44] Mumford, L. - A Cidade na História. 4ª ed. São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora, 1998, p. 483.

A expansão urbana verificada na Europa resulta essencialmente da conversão de população rural em população predominantemente urbana. A Europa tinha, à volta de 1800, uma população urbana que não ultrapassava os 3%, atingiu no século XX os 50% e os EUA que registavam naquela altura 6%, passaram para cerca de 40% cem anos depois. Antes deste período só existiam no mundo 21 cidades com mais de 100 mil habitantes, todas na Europa[45].

As cidades desenvolvem-se muito rapidamente e a um ritmo impressionante. Os exemplos mais significativos ocorrem no mundo anglo-saxónico: Manchester, que em 1760 registava 12 mil habitantes, passa a ter um século depois 400 mil. Londres, que em finais de Setecentos tem um milhão de habitantes, alberga em 1851 dois milhões e meio, superando qualquer outra cidade do mundo antigo e moderno.[46]

Os continentes mais urbanizados são os do Novo Mundo, a Austrália e a América do Norte. No início do século XX, a população urbanizada do globo rondaria os 10%, num total de 1 600 milhões de seres humanos, dos quais 13,6% viviam em cidades com mais de 5000 habitantes.[47] No século XX, a população urbana das cidades com mais de 100 000 habitantes aumenta treze vezes (de 1,7% para 13,1%) e o número de cidades com essa dimensão aumenta vinte e oito vezes (de 45 para 875 cidades) principalmente, nos continentes mais desenvolvidos, a Europa e a América.[48]

Com o aumento dos bens e dos serviços produzidos pela agricultura, pela indústria e pelas actividades terciárias, os avanços técnicos e científicos e a diminuição das distâncias favoreceram a disponibilidade de bens para uma população urbana crescente. O incremento das trocas comerciais e a acumulação de capitais por parte da burguesia trouxeram uma nova dinâmica à cidade, que se verifica sobretudo na construção de novos edifícios habitacionais e industriais, com a introdução de estruturas em ferro.

Numa perspectiva iminentemente espacial, a produção industrial supõe o aparecimento da fábrica como um elemento arquitectónico novo, modificador da paisagem urbana[49]. Neste período, começa a assumir importância o mercado do solo, em que um "terreno edificável é considerado um bem independente, a que estão associados requisitos económicos devidos à posição, à procura, aos vínculos regulamentares"[50]. O promotor imobiliário é o principal instigador do crescimento da

---

45 Goitia, F.C. - Breve História do Urbanismo. Lisboa, Editorial Presença, 1996, p. 175.
46 Benevolo, L. - História da Cidade. São Paulo: Editora Perspectiva 2001, p. 551.
47 Beaujeu-Garnier, J. - Geografia Urbana. 2ª ed. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian, 1997, p. 21.
48 Goitia, F.C., op. cit. p. 178.
49 Angulo, J.V. - Los Procesos de Urbanización. Madrid: Editorial Síntesis, 1991, p. 71.
50 Mumford, L. - A Cidade na História, São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora, 1998, p. 552.

cidade industrial, capitalizando na renda do solo e na renda das habitações e convertendo-se num dos motores de incremento e investimento de capital, nas operações urbanísticas. O crescimento acelerado das cidades produz a transformação do seu núcleo tradicional e a formação em torno deste de novas faixas construídas, alargando as áreas periféricas. Nos espaços periféricos, basicamente industriais, deixa de haver a homogeneidade social e arquitectónica da cidade antiga. O centro viu sair as classes abastadas, manietado pela sua estrutura secular, ruas estreitas, tortuosas, gradualmente congestionadas por hordas de automóveis, velhas casas que se transformam em casebres albergando pobres e imigrantes à procura de uma oportunidade. Os espaços livres são literalmente ocupados com novas construções, designadamente as áreas verdes (hortos e jardins traseiros dos edifícios e dos palácios). A periferia não é um pedaço da cidade consolidada, como o eram as sucessivas ampliações medievais ou barrocas, antes um conglomerado de bairros de luxo, bairros pobres, indústrias, instalações técnicas, depósitos. [51]

A doutrina liberal do *laissez-faire* aplicada ao urbanismo não contempla qualquer tipo de intervenção pública reguladora neste sector, configurando uma falta de controlo colectivo sobre o crescimento da cidade, tanto mais que os particulares assumem-se como únicos gestores dos terrenos públicos edificáveis. Num cenário de escassez de habitação e de incapacidade das entidades públicas para solucionar o problema, desencadeia-se um processo de especulação incontrolada que degenera na construção de guetos, albergando o novo proletariado urbano[52]. As classes ricas constroem as suas moradias e palacetes isoladamente, rodeadas de jardins e os pobres amontoam-se em casas em fileira ou em edifícios de vários andares.

A cidade não é objecto de uma concepção global. Uma nova perspectiva urbanística é lentamente assimilada e introduzida no tecido urbano medieval, surgindo os traçados regulares, as praças e avenidas novas, como resultado de soluções espontâneas e momentâneas impostas pelas novas funções político-administrativas. O traçado típico assentava na construção de edifícios com quatro e cinco pisos em praças quadradas ou de forma paralela nas avenidas. Como refere Segre, "*La ciudad se converte en el lugar físico donde se evidencian las contradicciones económicas, la lucha de classes y los valores culturales representativos de los grupos humanos que habitan en* ella"[53] A cidade, traduzindo o forte crescimento populacional, evidencia também a segregação entre a burguesia e as classes proletárias, cujos reflexos eram

[51] Mumford, L. - A Cidade na História, São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora, 1998, p. 565.
[52] Seta, C. - La ciudad europea: del siglo XV al XX. Madrid: Ediciones Istmo, 2002, p. 336.
[53] Segre, R. - Historia de la Arquitectura y del Urbanismo. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1985, p.59.

notórios nos conjuntos habitacionais. Por sua vez, os imigrantes rurais procuravam, no centro, as antigas habitações da burguesia para residir ou, na periferia, junto às indústrias, localizações especialmente incentivadas pelos industriais para assegurarem a disponibilidade de mão-de-obra, as casas individuais ou os edifícios multifamiliares isolados. Estas habitações ocupadas pelas famílias oriundas do campo, não reuniam muitas vezes condições de habitabilidade, apresentando vulgarmente um baixo nível de salubridade e higiene que, conjugado com as condições de trabalho desta nova massa trabalhadora e o esgotamento físico dos habitantes resultante de extensos horários de trabalho, e com as carências alimentares, deram origem a focos de epidemias cíclicas.

Uma das grandes transformações urbanas do século XIX acontece com o primeiro plano director de uma cidade moderna, o plano de Haussmann[54] de Paris. Este plano, reflectindo as preocupações da administração local, para além dos grandes objectivos militares, nas vertentes económica, social e política, e ainda a nível da segurança, preconizava também a estruturação da cidade a partir de um novo sistema viário constituído por vias circulares e radiais que uniam os bairros. A execução de um plano desta envergadura, propunha a demolição dos edifícios medievais para construir novos edifícios públicos, residenciais e comerciais, valorizados pela construção de novas praças e avenidas. Para as periferias, eram remetidas as indústrias e os bairros operários, afastando a mão-de-obra fabril do centro da cidade e fixando-a junto dos locais de trabalho.

O plano definiu normas urbanísticas com o propósito de estabelecer e preservar uma regularidade formal, visando impor uma coerência visual e tipológica às áreas residenciais, à malha viária e a determinados edifícios públicos.

As preocupações sociais estão na origem, por esta altura, da emergência de teorias e propostas urbanas de cidade ou de intervenção na área urbana, protagonizadas por pensadores, reformadores sociais, políticos e industriais. Estes novos actores sociais desenvolveram, não só em teoria, mas também na prática, novas comunidades planeadas, algumas vezes verdadeiramente utópicas, tendo como princípios a coerência social e económica, o desenvolvimento cultural, associados ao aparecimento de novas tipologias urbanas.

A realidade sócio-económica que marca os séculos XVIII e XIX, vai contribuir para o aparecimento de respostas tendentes a corrigir os problemas surgidos com o novo sistema económico. Nos princípios do século XIX, guiados por impulsos

[54] O Barão de Haussman foi Prefeito da cidade de Paris entre 1851 e 1869.

idealistas, alguns pensadores elaboram desenhos de pequenos assentamentos, classificados como utópicos e que procuram salvar o homem dos vários males a que se vê submetido em consequência do desenvolvimento industrial capitalista, e que visam melhorar uma das suas consequências: a organização do espaço urbano[55].

Fourier (1772-1837) propusera o *Falanstério*, um aglomerado criado de novo, destinado à «falange», uma comunidade de 1620 pessoas que residiria num super edifício urbano, albergando galerias cobertas onde se desenvolveriam actividades culturais, recreativas, produtivas, contemplando também áreas reservadas aos diferentes grupos sociais, de acordo com a idade, sexo e recursos económicos[56].

Jean Baptiste Godin (1817-1889), industrial metalúrgico, procurou melhorar as condições de vida dos seus operários construindo o Familiastério, preservando uma vida comunitária e colectiva, e onde cada família tinha as suas acomodações particulares[57]. O Familiastério, uma redução do modelo de Fourier, tratava-se de um grande edifício decomposto em três blocos fechados de apartamentos unidos entre si, com espaço colectivo interior coberto com vidro, desempenhando as funções das *rues intérieurs* de Fourier, e áreas para as funções individuais, equipadas com serviços gerais (creche e jardim-escola, teatro, cozinha colectiva, banhos, lavandaria, salões de uso público, escolas, parque recreativo). Benevolo afirma que este modelo de habitação colectiva, englobando variadas funções, antecipa, com singular precisão, o raciocínio que está na base da *unité d'habitation* de Le Corbusier[58].

No entanto, a proposta mais importante, pela sua dimensão e influência na estrutura urbana, foi a *cidade-jardim* de Ebenezer Howard (1850-1928). Este reformador social propõe um modelo de cidade para responder às misérias da cidade industrial, conciliando as virtudes do campo com as da cidade. A cidade-jardim, não sendo apenas um modelo normativo de cidade ideal, é também uma proposta realista e exequível, à qual está subjacente uma concepção global de sociedade, na tradição anarquista e cooperativa[59]. Com refere Segre, "Podemos considerar la ciudad y el campo como dos imanes. La ciudad y el campo deben integrarse y de esta alegre unión nacerá una nueva esperanza, una nueva vida y una nueva civilización."[60]

---

[55] Ângulo, J. - Los procesos de urbanizacion. Madrid: Editorial Sintesis, 1991, p. 81.
[56] Benevolo, L. - As origens da Urbanística Moderna. Lisboa: Editorial Presença, 1994, pp 69-74.
[57] Benevolo, L. - História da Cidade. São Paulo: Editora Perspectiva, 2001, p. 568.
[58] Benevolo, L. - As origens da Urbanística Moderna. Lisboa: Editorial Presença, 1994, p. 77.
[59] Madariaga, I. S. - Introducción al Urbanismo: Conceptos y métodos de la planificación urbana. Madrid: Alianza Editorial, 1999, p. 147.
[60] Segre, R. - Historia de la Arquitectura y del Urbanismo. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1985, p. 90.

A organização espacial caracteriza-se pelas estruturas concêntricas em que as funções centrais ficam separadas da áreas residenciais por anéis verdes. Estas novas cidades apresentam tamanhos variados, de acordo com o número de habitantes, e âmbitos espaciais limitados por áreas destinadas à agricultura, originando intensidades de ocupação de baixa densidade e sendo concebidas de acordo com uma estrutura hierarquizada de núcleos complementares unidos por vias-férreas e estradas. A influência das ideias de Howard, assimiladas pela Garden City Association, mais tarde Town and Country Planning Association, foi enorme. De facto, as primeiras cidades-jardim foram construídas no Reino Unido por sua iniciativa, propagando-se mais tarde nos Estados Unidos durante o *New Deal*, e de novo naquele país com as *New Towns*[61].

A influência de Howard é ainda hoje perceptível nas propostas do novo urbanismo americano, estando também subjacentes, ainda que inconscientemente, às concepções urbanísticas que ocorrem hoje um pouco por todo o mundo, nomeadamente quanto ao zonamento urbano, assente na definição, por exemplo de uma estrutura funcional que separa as áreas residenciais das áreas industriais, na classificação de vias principais e de vias secundárias, na criação de espaços pedonais ou na valorização do papel das áreas verdes nos espaços urbanos.

[61] Madariaga, I. S. - Introducción al Urbanismo: Conceptos y métodos de la planificación urbana. Madrid: Alianza Editorial, 1999, p. 147.

1.3.2 - O Movimento Moderno (1880-1940)

A cidade moderna surge na sequência das sucessivas adaptações à evolução económica, cultural, social e técnico-científica ocorridas desde o início do século XX, resultando da conjugação de alguns acontecimentos relevantes.

Taylor, gestor industrial preocupado em reduzir o desperdício e a ineficiência nas fábricas de Henry Ford, onde trabalhou, defende a adopção de novos métodos de produção na indústria, "[...] *subdividindo as tarefas, uniformizando peças e procedimentos e separando o processo de produção do planeamento e gestão [...] cada trabalhador desempenhava uma função específica e, no final, um automóvel acabado descia uma rampa e começava a funcionar com uma volta de manivela.*"[62] Como afirma Ascher, "as cidades europeias do pós-guerra foram indelevelmente marcadas por uma tendência fordista, [...] expressão do desenvolvimento das "técnicas de partilha das tarefas e da troca", as quais estão no cerne das dinâmicas urbanas"[63].

As crises económicas, principalmente na década de 1930, contribuiram, entretanto, para o aparecimento de teorias que defendiam o papel e a intervenção dos poderes públicos, legitimando a intervenção do Estado, não só em termos de gestão económica, mas também no ordenamento urbano. As políticas de Keynes, enquadradas na filosofia do Estado Providência, acompanharam e estimularam uma urbanização fordista, desenvolvendo uma cidade do "bem-estar" (o welfare state).

Na arquitectura, o estilo moderno/modernismo – opunha-se à utilização dos ornamentos inúteis nos produtos manufacturados, rejeitando "[...] *as reminiscências insípidas da arquitectura gótica e clássica.*"[64] .

Em termos urbanísticos, os precursores do movimento moderno defendiam a destruição da cidade existente e a construção em massa de edifícios uniformes, de que é exemplo o *Plan Voisin* de Corbusier para o centro de Paris. Estes novos edifícios, sem adereços desnecessários, deveriam ser especialmente funcionais e

---

[62] Relph, E. - A Paisagem Urbana Moderna. Lisboa: Edições 70, 1990, p. 88.
[63] Ascher, F. – Metapolis. Oeiras: Celta Editora, 1998, p. 56.
[64] Relph, E. – op. cit, p. 92.

equipados apenas com os componentes necessários. Tudo o que era velho devia desaparecer e ser substituído por arranha-céus para escritórios e apartamentos, entrecortados por largas auto-estradas. Defendia-se também a construção de edifícios abertos, ordenados em filas dispostas de forma rectangular, muito espaçadas, numa mistura de edifícios baixos e torres ligeiramente mais altas, deixando livres grandes superfícies de terreno necessárias para recreação e objectivos comunitários e de parqueamento, princípios proclamados em 1933 pelos arquitectos reunidos no CIAM.

Os avanços técnico-científicos rapidamente entram no quotidiano das populações através do uso de novos equipamentos, imprescindíveis ao funcionamento das sociedades modernas – telefone, telégrafo, rádio, mais tarde a televisão, automóvel, avião, electricidade – que obrigam a propor novas estruturas urbanas, designadamente a nível viário, com a construção e asfaltamento de novas vias, criação de áreas de estacionamento, implementação de medidas rodoviárias promotoras da melhor circulação automóvel e pedonal, como cruzamentos, rotundas, praças, passeios, semáforos, sinalização. Esta nova realidade viária originou, ainda, o aparecimento de estações de abastecimento de combustíveis, o desenvolvimento de áreas comerciais e residenciais ao longo das principais vias e a construção das primeiras auto-estradas.

As precárias condições de vida e de habitação de grande parte da população exigem a procura de soluções por parte da administração pública, confrontada com a grande dispersão suburbana resultante da proliferação de bairros desqualificados nos subúrbios. Estas áreas residenciais, de baixa qualidade urbana, são geralmente foco de problemas sociais, característicos da suburbanidade.

O aparecimento dos primeiros regulamentos municipais resulta da necessidade de encontrar respostas adequadas aos problemas emergentes, procurando estabelecer também um equilíbrio entre a forma, a morfologia urbana e os interesses especulativos associados à produção de solo urbano.

A conjugação destes factores sócio-económicos propiciou a emergência de novas teorias e propostas sobre as cidades. Tony Garnier (1869-1948) defendeu que as novas cidades estariam associadas à actividade industrial, tendo, por isso, proposto uma nova *cidade industrial* (1905), a convite do edil de Lyon, para 35000 habitantes, definindo uma nova forma de localização funcional[65]. Na área central ficaria instalada a indústria pesada (base produtiva e económica da cidade), rodeada de espaços verdes por onde se distribuíam as habitações. A *cidade industrial* foi e continua a ser ainda

[65] Choay, F. - L'urbanisme: utopies et realités. Paris: Editions du Seuil, 1979, p. 210.

hoje, pelo menos a nível da sua formulação teórica, um paradigma da "moderna" técnica urbanística do zonamento[66].

Em 1923, Clarence Perry, planeador social, desenvolveu o conceito de unidade de vizinhança, de modo a promover o bom relacionamento entre os membros de uma comunidade. Como elementos fulcrais, capazes de reforçar a coesão comunitária, elege a escola, o comércio e uma praça central. O tamanho de uma unidade de vizinhança seria determinado pela área de captação da escola local, dependendo, por conseguinte, da densidade populacional, e tomando como referência um percurso máximo de meia milha. No centro do perímetro definido localizava-se a escola e as instituições da comunidade, numa praça onde ocorreriam os actos simbólicos da comunidade[67]. Perry identificou seis princípios na sua proposta: a dimensão da unidade corresponderia ao limiar de habitações indispensáveis para suportar uma única escola (5000 habitantes); as principais artérias funcionariam como fronteiras, desencorajando o tráfego pesado no interior da unidade de vizinhança (um dos defeitos do plano, porque não se efectivou); criação de um sistema interno de ruas de perfil variado; a escola e as instituições localizavam-se junto da praça central; o comércio local ficaria confinado à periferia da unidade, no cruzamento das vias; os espaços verdes deveriam corresponder à décima parte da superfície do aglomerado[68].

Esta proposta de unidade de vizinhança serviu de modelo para as políticas de ordenamento do crescimento urbano, utilizado posteriormente por urbanistas e políticos na localização de grandes empreendimentos habitacionais nas periferias de algumas cidades. Por outro lado, o estabelecimento de unidades de vizinhança, era, para alguns urbanistas, uma forma de criar espaços segregados, socialmente homogéneos, com tipologias edificatórias muito uniformes e cercados por vias de tráfego intenso.

A primeira metade do século XX fica também marcada pelas reflexões e contributos para a construção da cidade moderna e funcional, emanados dos vários Congressos Internacionais de Arquitectura Moderna (CIAM).

Como assinala Gravagnuolo, os CIAM funcionaram como espaço de promoção de uma confrontação sistemática entre as diversas teorias e experiências da "modernidade".[69] Os quatro primeiros congressos seguem uma linha coerente quanto

[66] Gravagnuolo, B. - História del urbanismo en Europa. Madrid: Ediciones Akal, 1998, p. 345.
[67] Hall, P. - Cities of Tomorrow. Londres: Backwell, 2002, 130.
[68] Relph, E. - A paisagem urbana moderna. Lisboa: Edições 70, 1990, p. 63.
[69] Gravagnuolo, B. - História del urbanismo en Europa. Madrid: Ediciones Akal, 1998, p. 385.

aos temas em debate: partindo da *Declaração* de intenções de Sarraz[70] (1928), os arquitectos debatem a *moradia* em Frankfurt (1929), o *bairro* em Bruxelas (1930), sancionando na *Carta de Atenas* (1933) os pontos doutrinais da *cidade funcional*.

A Carta de Atenas consagra os quatro princípios orientadores da cidade moderna, propugnados por Le Corbusier: habitar; trabalhar; cultivar o corpo e o espírito; circular. Segundo Ascher, este documento verte, também, para o urbanismo as teses de Taylor: desordem e movimentos descontrolados; desadaptação das estruturas antigas; princípio da organização científica; métodos de simplificação e de especialização; instrumentos de administração e de gestão[71].

Le Corbusier, arquitecto e influente membro do C.I.AM., defensor e divulgador das teorias urbanísticas racionalistas e um dos impulsionadores dos princípios urbanísticos adoptados na Carta de Atenas, desenvolveu uma nova cidade funcionalista. O urbanismo corbusiano contribui para a produção da cidade fordista. Tal como Taylor, o arquitecto decompôs a complexidade da cidade em funções elementares e procurou a eficiência na monofuncionalidade: um só gesto, uma só função, e, tal como Keynes, preconizou a intervenção do poder público sem pôr em causa as realizações privadas, exigindo uma planificação para pôr fim à anarquia urbana e regular o mercado fundiário e propondo uma variedade de equipamentos sociais de bem-estar[72].

A sua nova cidade tinha seis objectivos: descongestionamento do centro; aumento da densidade populacional no centro; melhoria da circulação viária; aumento dos espaços abertos; oferta de qualidade de vistas e perspectivas; beneficio das unidades de edifícios produzidos em massa.

A cidade teria uma forma geométrica, regular, alta e homogénea, funcionando tal como uma máquina perfeitamente sincronizada. No centro seriam construídas torres altas, destinadas a albergar as funções administrativas, escritórios, negócios e hotéis. Ao redor, ficariam as torres de habitação, edifícios de apartamentos com muitos pisos, disponibilizando-se também terrenos livres, necessários para a recreação e objectivos comunitários. Em termos arquitecturais estes edifícios eram construídos sobre pilares (pilotis), de modo a permitir a livre circulação ao nível térreo. Os edifícios, normalmente construídos em cimento armado, poderiam dispor de jardins

---

[70] Castelo na Suiça, onde a condessa Hélène de Mandrot reuniu 24 arquitectos de oito países, entre eles Corbusier, com a intenção de estabelecer os pressupostos comuns da "fundamental concordância nas concepções da arquitectura", sob o signo da *internacionalidade do moderno*.

[71] Ascher, F. - Metapolis. Oeiras: Celta Editora, 1998, pp 54-55.

[72] Id. p. 57.

nos telhados e nas varandas, com faixas de janelas a todo comprimento do edifício e tratamento escultórico das fachadas.

Na cidade radiosa o uso de espaços verdes é particularmente valorizado, separando-se a circulação pedonal da do automóvel, propondo-se a articulação entre as diferentes funções localizadas na cidade. A indústria poderia localizar-se na periferia, delimitada pela mancha verde. Le Corbusier não admite a construção de moradias isoladas na cidade, uma tipologia que desperdiçava espaço, inviabilizando também as inter-relações sociais dos habitantes.

Por sua vez, como alternativa à cidade densa, alta e dominada pela "máquina", Frank Lloyd Wright contrapõe o modelo de Broadacre (1935), uma cidade baixa, dispersa e de baixas densidades populacionais, onde a "máquina" está ao serviço do homem.

O esquema territorial proposto por Wright apresenta um eixo viário principal e, ao longo deste, as fábricas e as quintas de produção agrícola. Disseminadas pelo território, constroem-se as vivendas em pequenos lotes com a dimensão de um ¼ de acre[73] separados e envolvidos por espaços verdes.

A proposta de Wright procura valorizar a autonomia individual sobre o colectivo, traduzindo também uma forte ligação à natureza e desvaloriza a pequena actividade comercial. A paisagem urbana seria, assim, ampla e democrática, porque era descentralizada, "com pequenas quintas, pequenas oficinas para a indústria, pequenas fábricas, pequenas escolas, uma pequena universidade"[74]. Os componentes desta nova forma urbana eram os seguintes: manutenção do acesso ao mundo natural e utilização dos materiais naturais na construção; a democracia seria alcançada através da propriedade privada da terra; a descentralização seria baseada na energia eléctrica e nos novos meios de mobilidade; ausência de actividade comercial, pois tal actividade era enganosa e resultava da «oclocracia», ou da mediocridade a elevar-se aos lugares cimeiros; usonia (palavra composta - *Us own* – "o nosso quinhão) em que todos podiam ter uma herdade[75]. Na cidade heterogénea, existiriam construções diversificadas com casas e mansões associadas a esporádicos arranha-céus, pequenas quintas e grandes mercados. Esta proposta de cidade foi fundamental para a estruturação do desenvolvimento do espaço suburbano nas cidades americanas e explica a forte dimensão ocupacional destas áreas residenciais e as suas fracas densidades.

---

[73] Acre - antiga medida agrária correspondente a 50 ares. Um are corresponde a 100 m2.
[74] Relph, E. - A Paisagem Urbana Moderna. Lisboa: Edições 70, 1990, p. 71.
[75] Hall, P. - Cities of Tomorrow. Londres: Backwell, 2002, 313.

Na Europa, as preocupações urbanas traduzem-se na transformação da cidade tradicional, apoiadas por iniciativas privadas. Pelo contrário, na América do Norte, as políticas urbanas de iniciativa pública denunciavam evidentes fragilidades perante os interesses especulativos, em que a iniciativa privada tinha poder quase absoluto. As propostas básicas de estruturação morfológica e de desenvolvimento urbano assentam em alguns domínios, essencialmente: na modernização das vias, com a construção de auto-estradas e vias rápidas, promovendo a acessibilidade aos centros urbanos; na reconfiguração do centro comercial-administrativo, procurando compensar os altos preços do solo no centro e assinalar o prestígio das grandes empresas através de imponentes arranha-céus; na expansão suburbana, com a reprodução de áreas residenciais constituídas por vivendas isoladas, numa ocupação dispersa e extensiva; no corte com elementos de referência do passado, verificando-se a coexistência de tipologias edificatórias contrastantes: arranha-céus no centro, ocupando uma superfície mínima do território e moradias de um ou dois pisos, dispostas na periferia com baixas densidades de edificação, uniformes ou heterogéneas, unidas por uma malha viária densa estruturada por auto-estradas.

Entre as cidades construídas de raiz no século XX, as cidades novas tiveram particular significado no Reino Unido nos finais da década de 1940, e totalizavam, três décadas depois, trinta e quatro cidades, albergando mais de um milhão de habitantes. O seu aparecimento e multiplicação ficaram a dever-se a diversos factores: a crise económica da década de 1930; o período de reconstrução do pós-guerra; o crescimento desproporcionado e desordenado de algumas grandes cidades; as carências em infra-estruturas; os problemas funcionais das áreas metropolitanas; a necessidade de uma separação do tráfego de circulação urbana (veículos e peões); a difusão das teorias da cidade-jardim; o aparecimento, inicialmente em Inglaterra, de instrumentos legais que permitiram, na prática, a planificação territorial (a lei das Novas Cidades em 1946 e a lei do Planeamento Urbano e Rural em 1947) e a forte presença e participação do Estado na gestão e ordenamento urbano (expropriações, investimentos e empréstimos na construção de infra-estruturas, de serviços e habitações e a facilidade de crédito à localização de novas indústrias).

A primeira geração de cidades novas/"cidades satélite" surge à volta da área metropolitana de Londres (Proposta de Leslie Abercrombie (1943) para um plano para a região de Londres) e tinha como objectivos localizar as novas indústrias e criar novas áreas residenciais para a população oriunda da área metropolitana. Das catorze cidades novas, oito localizavam-se na área londrina. Esta concentração demonstra, como afirma Hall, que o cerne do problema urbano britânico ainda era visto como

basicamente londrino, embora se estudassem novas implantações para Manchester, Liverpool e outros aglomerados, que, no entanto, não foram aprovadas[76].

Em termos de estrutura urbana, estas cidades orientavam-se, em larga medida, pelos princípios da Carta de Atenas. Uma das cidades, Harlow (1947), cujos bairros albergam 10 000 habitantes, apresenta um zonamento funcional com a separação das várias funções: duas pequenas áreas industriais nas proximidades da ferrovia; área do centro cívico e administrativo e das actividades comerciais e culturais e as unidades de vizinhança, com os seus serviços primários e a área envolvente, constituídas por vias principais de acesso e áreas verdes[77].

Nestas propostas de zonamento "[...] *cada función está caracterizada por una precisa tipologia arquitectónica.*"[78]: a indústria, com as fábricas e os armazéns construídos em aço; o centro urbano, com uma estrutura ortogonal compacta, acessos pedonais e parques circundantes, definidos por volumes fechados de lojas e edifícios de escritórios com vários pisos; as unidades de vizinhança constituídas pelas habitações unifamiliares, de um ou dois pisos, beneficiando dos serviços primários, localizados na sua proximidade, e envolvidas por espaços verdes.

A segunda geração de cidades novas, iniciada nos finais da década de 1950, coincide com o período de crítica aos princípios racionalistas. A característica principal destas cidades reside no facto de apresentarem uma maior integração funcional, com o progressivo desaparecimento do zonamento, e uma tipologia linear, em que o centro é marcado por edifícios mais volumosos, integrando espaços para actividades recreativas, comerciais, administrativas e sociais. Nestas cidades, procurou-se corrigir a imposição anterior relativa à dimensão populacional dos bairros, que passaram a albergar 5000 habitantes, ou menos, e das próprias cidades, apontando-se para os 100 000 habitantes e mais recentemente para os 250 000 habitantes, como em Milton Keynes. Estas novas cidades, e dada a sua juventude, não são ainda realizações completas, e, como afirma Hugh Wilson, projectista de Cumbernauld, citado por Benevolo, "as novas cidades devem ser consideradas laboratórios de urbanística, nas quais as ideias para a reestruturação das cidades existentes poderão ser elaboradas"[79].

O planeamento das cidades novas reflecte, em parte, as ideias dos Congressos Internacionais de Arquitectura Moderna (CIAM), que ganham nova

[76] Hall, P.- Cities of Tomorrow. Londres: Backwell, 2002, p. 139.
[77] Benevolo, L. - História da Cidade. São Paulo: Editora Perspectiva, 2001, p. 682.
[78] Segre, R. - Historia de la Arquitectura y del Urbanismo. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1985, p. 244.
[79] Benevolo, op. cit. p. 685

dimensão após a II Guerra Mundial, continuando a ser o espaço de debate, reflexão e divulgação de novas teorias sobre a cidade. Em 1947, em Bridgewater, no CIAM 6 discute-se sobre as necessidades materiais e emocionais do homem e a configuração do meio ambiente físico. Em Bergamo, em 1949, o CIAM 7 analisa os problemas das estruturas urbanas. Em 1951, em Hoddesdon (CIAM 8), reflecte-se sobre o coração da cidade, analisando-se o fenómeno do abandono do centro urbano pelos grupos sociais de menores recursos e a sua crescente terciarização, protagonizada especialmente pelos bancos e empresas multinacionais. Em Aix-en-Provence (CIAM 9), em 1954, discute-se o papel do "habitat". Neste congresso constitui-se um grupo de arquitectos que questiona a rigidez da divisão das funções urbanas defendida pela Carta de Atenas. Estes jovens urbanistas propõem a reintegração funcional da cidade a partir das diferentes escalas em que se desenvolve a vida social: a vivenda (núcleo familiar); a recuperação da rua e do distrito (grupo comunitário); a cidade (a união dos grupos comunitários).

Em Dubrovnik (1956), o décimo congresso, marca definitivamente o ponto de viragem nos postulados urbanísticos. Perdem influência os princípios urbanísticos do Movimento Moderno e propõem-se novos parâmetros urbanísticos. Os defensores deste novo posicionamento agrupam-se no Team X, formado especialmente para preparar o congresso seguinte em Waterloo, na Holanda, em 1959. Neste congresso extingue-se formalmente o CIAM, em resultado da crise teórica que se instalara, veiculada particularmente por Aldo Van Eyck que reclama a incorporação do "antigo no novo, redescobrindo as qualidades arcaicas, sem tempo, na natureza humana"[80].

Os novos parâmetros que regem a forma urbana, segundo estes urbanistas, são:

Associação – refere-se às relações que se estabelecem na cidade, as quais apresentam diferentes graus. O primeiro nível desenvolve-se no núcleo familiar até ao nível superior, que se manifesta na participação/ associação do cidadão à escala metropolitana.

Identidade – cada cidade tem a sua própria identidade. Importa, por isso, recuperar os valores culturais e permitir que os habitantes se identifiquem com a especificidade formal de cada sector urbano. A cidade, segundo estes arquitectos, era, na época, um ser amorfo e anónimo, verificado o descontrolado crescimento e o papel dos especuladores na sua construção.

[80] Gravagnuolo, B. - Historia del Urbanismo en Europa. Madrid: Edciones Akal, 1998, p. 428.

Mobilidade - a dinâmica urbana das cidades actuais e o grau de circulação, quer pedonal quer de veículos, não se compadece com a rigidez da quadrícula cartesiana, não podendo desenrolar-se apenas ao nível do solo. Desta forma, é necessário diferenciar os canais de circulação e estabelecer nova integração entre estes e as estruturas urbano-arquitectónicas.

Esquema de crescimento – a cidade, organismo vivo, está em permanente evolução, sendo necessário reformular continuamente o seu crescimento e transformação.

Claustro – a cidade deve promover as relações intergeracionais e devolver às famílias os espaços necessário par o fortalecimento das suas relações internas, introvertendo o seu habitat, e dando importância, nas novas urbanizações, aos pátios e praças interiores, criando espaços apropriados para fruição colectiva e fomento das inter-relações sociais.

Os princípios defendidos por esta corrente de jovens arquitectos, desenvolveram-se num período de transformações sociais e económicas, que lhe dão origem: novas técnicas de construção (associação à indústria e aparecimento da prefabricação); os novos estilos de vida (esbatimento das diferenças sociais e emergência de novas formas de convivência social); novas relações funcionais (a inter-relação entre as diversas funções, tais como a produção-educação, produção-cultura ou produção-cultura-habitat, que ultrapassa as simples relações habitat-centro de consumo e recreio ou habitat-produção da cidade moderna) e uma vontade crescente dos cidadãos de contribuir e participar nas decisões e nas formas arquitectónicas e urbanísticas da sua cidade.

1.3.3 - A cidade pós – moderna

As alterações na cidade moderna ocorrem pela conjugação de fenómenos variados, uns extrínsecos à própria cidade e outros resultantes do dinamismo característico do espaço urbano. No fenómeno urbano moderno interferem vários factores, particularmente os de âmbito sócio-económico, que têm marcado as sociedades modernas ocidentais/ocidentalizadas:

- a globalização e a vertiginosa difusão das novas tecnologias - informática, robótica, telecomunicações, biotecnologia - permitem avanços e desempenhos extraordinários em numerosas áreas (na construção de modelos, na gestão, na organização da actividade económica, nas relações sociais, na relação temporal e espacial, na mobilidade da informação do capital e de bens);

- a crise económica e a substituição do Estado-Providência por teorias neo-conservadoras, implementadas a partir da década de 1970, nos E.U.A. e na Inglaterra, que alastraram a outros países;

- o abrandamento e a estagnação do crescimento urbano nos países industrializados e a emancipação económica de alguns países periféricos, particularmente os chamados Novos Países Industrializados do Sudeste asiático;

- o declínio da produção e do emprego industrial nas cidades, contrabalançado pelo rápido crescimento da economia no sector terciário, especialmente nos serviços;

- a primazia do consumo sobre a produção no desenvolvimento urbano;

- os processos de difusão urbana e a procura de "nobilitação" dos centros urbanos através da requalificação funcional e estrutural dos núcleos urbanos;

- a verificação de algumas insuficiências dos princípios da Carta de Atenas;

- a consciencialização para os problemas e consequências ambientais que afectam a maioria das áreas urbanas;

- alguma ideologia antiplanificatória[81].

[81] Mela, A.- A Sociologia das Cidades. Lisboa: Editorial Estampa, 1999, p. 124.

Os pós-modernistas asseguram uma nova linha programática que destaca as intervenções pontuais e fragmentadas no espaço urbano, recuperando os valores da história, da cultura popular e da "criatividade" colectiva, contrariando as teorias modernistas que procuravam resolver os problemas urbanos com a construção de uma cidade totalmente nova.

A cidade-memória colectiva dos povos é encarada como uma grande obra que se destaca na forma e no espaço, obra que pode ser captada nos seus fragmentos e formas urbanas. Rossi afirma que "com o tempo, a cidade cresce sobre si mesma; adquire consciência e memória de si própria. Na sua construção permanecem os motivos originários, mas ao mesmo tempo a cidade esclarece e modifica os motivos do seu próprio desenvolvimento". Na cidade pode distinguir-se diversas partes, as quais, do ponto de vista formal e histórico, constituem factos urbanos complexos. Como refere Aymonino, a cidade é "[...] um lugar artificial de história no qual cada época - todas as sociedades acabam por se diversificar da que as precedera - tenta, mediante a representação de si própria nos monumentos arquitectónicos, o impossível: assinalar aquele tempo determinado, para além das necessidades e dos motivos contigentes porque os edifícios foram construídos.[82]

Outros, como Robert Venturi, defendem uma teoria populista, considerando que, nas grandes metrópoles capitalistas, onde existem especuladores, imobiliárias e construtores privados, surge um tipo de urbanismo associado à participação popular que é "[...] *asumido por los críticos y diseñadores como una opción enriquecedora de la figuración ambiental e integradora de los valores culturales generados por el comércio, las finanzas y la industria de la cultura.*"[83]

O conceito de *postmoderno*, neologismo que se converteu num cliché, constituiu, como afirma Amendola, um dos principais instrumentos para reflectir sobre as grandes transformações sociais e culturais que estamos a viver, pois, "*su gran utilidad [...] está en haber permitido relacionar significativamente las grandes transformaciones del espacio construído, de la ciudad y de la experiência urbana com los grandes câmbios sociales y culturales de la sociedad contemporânea*" [84].

Segundo o autor, as características constantes da experiência urbana pós-moderna são: indeterminação (ambiguidade, fracturas); fragmentação (valorização das diferenças, *patchwork* e *bricolage* projectual); descanonização (deslegitimação dos

---

[82] Ayamonino, C. - O significado das cidades. Lisboa: Editorial Presença, 1984, p. 11.
[83] Segre, R. - Historia de la Arquitectura y del Urbanismo. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1985, p. 381.
[84] Amendola, G. - La Ciudad Postmoderna. Madrid: Celeste Ediciones, 2000, p. 67.

códigos e convenções, das metalinguagens, desmistificação, subversão e revolta); crise do *eu* e falta de profundidade; hedonismo e busca da beleza; valorização do não-representável; ironia, hibridação; paródia, travestismo, *pastiches*; carnavalização; protagonismo e participação (a cidade como *work in progress* aberto aos significados de cada um); casualidade e estocástica (queda da previsibilidade e da predeterminação, primazia da casualidade e da probabilidade). A cidade pós-moderna, de que Nova Iorque é exemplo paradigmático, é uma cidade-colagem feita de fragmentos, de pedaços de estilos, de formas e de culturas.

A arquitectura pós-moderna surge na década de 1960 como reacção à arquitectura moderna e a alguns dos seus falhanços mais notórios. Desde logo, porque não conseguiu gerar um desenvolvimento urbano convincente, não tendo conseguido comunicar plenamente com o cidadão-observador/consumidor. Esta nova arquitectura desenvolveu uma morfologia de base urbana conhecida como *contextualismo*, assim como uma linguagem arquitectónica mais rica, baseada na metáfora, na imagética histórica e na imaginação. De uma forma geral, o *postmodernismo* retomou a noção de contrastes urbanos, de oposição entre monumento e pano de fundo, repegando a ideia de universais urbanos (rua, praça, circo) e da colagem histórica. A década de 1970 marca a ruptura com os princípios do modernismo[85]. O exemplo prático acontece com a explosão provocada de Pruitt-Igoe, um moderno conjunto de apartamentos de St Louis, que desapareceu em 1972. Vários blocos, baseados nas teorias de Le Corbusier e do CIAM, foram dinamitados.

A produção arquitectónica de uma cidade contemporânea reveste-se de inúmeras abordagens: reabsorção de velhas tecnologias (caso do tijolo); mistura *ad hoc* de muitas tecnologias e estilos de trabalho; desenhar ao gosto da comunidade; edifícios metafóricos (Ópera de Sidney); des-ordenação (edifícios inclinados – Torres Kio, Madrid), abstracionismo/tecnologia (Museu Guggenheim); arquitectura «High-Tech»; neo-barroco; surrealismo e classicismo.

Os novos espaços da cidade moderna, construídos essencialmente pela iniciativa privada – centros comerciais, hotéis, parques temáticos, áreas de *gentrificação* – são novas *Disneylândias* capazes de atrair e fascinar as pessoas, incentivando-as ao sonho e ao consumo[86].

As grandes transformações da cidade contemporânea já não se resumem à expansão baseada na adição sucessiva de peças ao existente. A política de expansão

[85] Jencks, C. - Movimentos Modernos em Arquitectura. Lisboa: Edições 70, 1992, p. 349.
[86] Amendola, G. - La Ciudad Postmoderna. Madrid: Celeste Ediciones, 2000, p. 107.

tem demonstrado, como afirma Amendola, a mais conservadora das estratégias urbanas, limitando-se a juntar o novo ao velho e evitando a reprojectação da cidade existente. A cidade nova cresce, hoje, dentro da cidade velha, em que uma lógica de reutilização toma progressivamente o lugar na (re)construção[87]. Os factores que actuam sobre a forma e organização da cidade são, em grande medida, os conhecidos: o mercado imobiliário, a valorização do capital e o consumo de massas. As acções de recuperação e de gentrificação sucedem-se de acordo os valores tipicamente pós-modernos. Na Europa não é preciso inventar áreas históricas, trata-se apenas de revalorizar o coração antigo das cidades e tornar reconhecíveis as vantagens residenciais e os efeitos distintivos de classe.

O espaço urbano pós-modernista distingue-se por intervenções fragmentadas e pontuais, apostando na conservação, renovação, regeneração, recuperação e requalificação do tecido urbano. Estas intervenções utilizam os planos-projectos parcelares, apoiando-se, muitas vezes, em empresas ou sociedades de desenvolvimento urbano que procuram conciliar os interesses público e privado de forma a promover uma «conviviabilidade» e «habitabilidade» que permitam um ambiente capaz de garantir o sucesso de uma cidade. As políticas e os processos de desenvolvimento urbano concretizam-se, segundo Smith e Burtenshaw, em cinco géneros:[88]

- A revitalização dos centros das cidades – procurando manter um núcleo forte, dinâmico e visualmente atraente para as actividades económicas, turísticas e de lazer (comércio, centro de negócios, eventos culturais, turismo, festas da cidade), pois "[...] *a melhoria da imagem do centro da cidade pode transformar-se numa questão de sobrevivência urbana.*"[89]

- A defesa dos centros históricos – as intervenções nos núcleos antigos visam restaurar e preservar os elementos históricos, mas também redimensionar uma imagem selectiva que os diversos actores têm do seu património. Este processo de conservação não se deve limitar ao conceito de património histórico, mas alargar o seu âmbito e envolver áreas e conceitos diferenciados, tais como a qualidade de vida urbana e a preservação das actividades económicas existentes, atraindo também novos residentes.

---

87 Amendola, G. - La Ciudad Postmoderna. Madrid: Celeste Ediciones, 2000, p.120.
88 Shurmer-Smith, L. e Burtenshaw, L. - Degradação e Rejuvenescimento Urbano. Oeiras: Celta Editora, 1994, pp. 174-181.
89 id. ib.

- A reconversão de espaços obsoletos e dos edifícios abandonados – a procura de espaços passíveis de desenvolvimento, normalmente edifícios funcionalmente desactivados, como armazéns, cinemas, parques e oficinas de material de caminho de ferro, unidades industriais, mercados antigos e fechados, resquícios de obsolescência vindos do século XIX, constituem uma oportunidade para trazer de volta às áreas centrais o fervilhar de gente que antes as caracterizavam. Estes espaços são refuncionalizados e ocupados por actividades que os rendibilizam, deixando de ter qualquer afinidade com as actividades que lhes deram origem. Os espaços reciclados apresentam-se com novas actividades - comerciais, residenciais, turísticas e culturais - que permitem também uma requalificação integrada da envolvente, normalmente no espaço público.

A transformação das zonas ribeirinhas - o declínio dos portos e das zonas portuárias oferecem, a algumas cidades, a possibilidade de regeneração económica e social. Essas áreas abandonadas e urbanisticamente desqualificadas, prestam-se a projectos de redesenvolvimento, surgindo, assim, empreendimentos comerciais, residenciais, centros de negócios/informativos e palácios de congressos de alta qualidade, de que são exemplos as Docklands londrinas, a Waterstad em Roterdão e a Expo 98 em Lisboa.

A remodelação das áreas urbanas interiores – algumas cidades, apresentando problemas habitacionais nas áreas interiores, põem de lado a demolição e definem planos de reabilitação, que passam pela renovação física e correcção de áreas degradadas. A remodelação destas áreas deverá assentar também na regeneração económica, a única capaz de promover novos investimentos.

A paisagem urbana da cidade pós-moderna apresenta-se diversificada, fragmentada e bastante peculiar. Os processos de regeneração e renovação urbana procuram criar ambientes novos, com aparência natural e histórica, susceptíveis de atrair população e actividades económicas. As cidades têm apostado, particularmente, na qualificação do espaço público, área de intervenção da responsabilidade directa da administração local, que se socorre muitas vezes de mecanismos de financiamento suportados por programas especiais, criados para ajudar a fortalecer as centralidades urbanas. A este nível, observa-se as preocupações que as autarquias locais manifestam na imagem urbana da sua cidade. A remodelação de pavimentos, a decoração das praças e ruas pedonais com um mobiliário urbano de design variado e atractivo, candeeiros, floreiras, painéis publicitários e informativos, sinalética, bancos, iluminação de fachadas, são elementos da paisagem urbana que, obedecendo a uma lógica de qualificação e promoção, complementada com a pedestrianização das

principais ruas e praças que configuram centros comerciais abertos, conferem à cidade uma imagem positiva e melhoram os níveis de satisfação dos residentes e dos visitantes. A valorização da imagem da cidade efectiva-se também através dos mais variados eventos sociais, culturais e desportivos, que a projectam a várias escalas territoriais.

2 - Viana do Castelo – configuração espacial

2.1. – Enquadramento territorial

O município de Viana do Castelo ocupa uma área de 316,8 Km2, na qual se repartem as suas 40 freguesias. Atravessado pelo rio Lima, o seu território está delimitado pelas duas pequenas bacias de dois rios secundários: o Âncora a Norte e o Neiva a Sul, que os separam, grosso modo, dos municípios de Caminha, o primeiro, e de Barcelos e Esposende, o segundo. A Este, delimitam-no uma pequena ribeira afluente do Lima e os montes das Terras de Geraz, fronteira com o município de Ponte de Lima, fechando a Oeste com o Oceano Atlântico.

Integrando a Nut Minho-Lima, Viana do Castelo é o mais destacado pólo urbano de uma sub-região de características marcadamente rurais. O Minho-Lima, situado no extremo noroeste do país, apresentou ao longo de décadas um quadro típico de espaço periférico, registando ainda níveis de desenvolvimento impregnados de alguma interioridade, decorrentes da deficiente acessibilidade de que padeceu até meados da década de noventa. A construção de novas vias, nomeadamente a ligação Porto-Valença pela A3 e Porto-Viana do Castelo pelo IC1, entrecruzadas pelo prolongamento do IP9 (Viana do Castelo-Ponte de Lima) e a ligação a Ourense através do IC28, trouxeram-lhe um novo posicionamento regional, constituindo-se como porta de entrada no país e ponto de união entre Portugal e Espanha através do Minho e da Galiza, duas regiões com grandes afinidades históricas e culturais.

O clima, a morfologia e a geologia deste território criaram condições para uma ocupação agrícola intensiva de regadio, de que resulta uma ocupação humana forte mas simultaneamente dispersa. O modelo de ocupação do território, muito difuso, bastante disperso, em perda acelerada de população no interior e excessivamente consumidor de solo numa estreita faixa litoral, origina grandes desequilíbrios na repartição dos recursos naturais e das pessoas, criando entraves ao desenvolvimento das áreas mais vulneráveis. O abandono da agricultura, a desertificação humana do interior, o envelhecimento dos residentes e os seus baixos níveis de escolarização aliados à fraca qualificação profissional, têm reforçado as assimetrias à escala do território, com o interior a constituir-se claramente como espaço em perda.

Demograficamente, o Alto Minho apresenta comportamentos inter-censitários bastante diferenciados. A década de 1960 foi marcada por fortes fluxos migratórios

para a Europa. Por sua vez, a década de 1970 caracteriza-se por alguma recuperação populacional não só em consequência do estancamento da emigração pela crise económica dos países tradicionalmente receptores, mas também à melhoria dos níveis de vida operada com as transformações socioeconómicas decorrentes do 25 de Abril e ainda ao retorno e fixação de populações das antigas colónias africanas. A década de 1980 registou uma tendência de regressão demográfica suscitada pela retoma de alguma emigração intra-europeia, associada a uma estagnação do desenvolvimento das áreas de maior interioridade que conduziu a um reordenamento interno da população, traduzido num movimento de abandono das áreas mais frágeis do ponto de vista socioeconómico para as proximidades das sedes de concelho, gradualmente em processo de qualificação e melhoria da sua qualidade de vida. Na década de 1990 acentua-se a regressão populacional, que atinge um valor de -0,08%, no conjunto dos dez municípios (quadro 1).

Quadro 2 – Evolução da População Residente – NUT Minho-Lima, 1960/2001

Unidade Geográfica	Área Km2	População Residente				Variação da Pop. (%)			Hab/ km2
		1960	1981	1991	2001	60-81	81-91	91-01	
Viana do Castelo	314	75320	81009	83095	88628	7.6	2.6	6.7	282
Arcos de Valdevez	446	38739	31156	26976	24761	-19.6	-13.4	-8.2	56
Caminha	130	16688	15883	16207	17069	-4.8	2.0	5.3	131
Melgaço	239	18211	13246	11018	9996	-27.3	-16.8	-9.3	42
Monção	212	27393	23799	21799	19957	-13.1	-8.4	-8.4	94
Paredes de Coura	138	14886	11311	10442	9571	-24.0	-7.7	-8.3	69
Ponte da Barca	185	16265	13999	13142	12909	-13.9	-6.1	-1.8	70
Ponte de Lima	321	42979	43797	43421	44343	1.9	-0.9	2.1	138
Valença	117	16237	13948	14815	14187	-14.1	6.2	-4.2	121
Vila Nova de Cerveira	109	11030	8666	9144	8852	-21.4	5.5	-3.2	81
Minho-Lima	2210	277748	256814	250059	250273	-7.5	-2.6	0.1	113

Fonte: INE – Censos da População.

O comportamento demográfico do Minho-Lima ao nível concelhio, desde 1960, permite individualizar dois grupos de concelhos. Um primeiro, regista perda populacional, essencialmente periférico - Arcos de Valdevez, Melgaço, Monção, Paredes de Coura, Ponte da Barca, Valença e Vila Nova de Cerveira, cuja tendência continua a manifestar-se na década de 1990, como espelham os Censos 2001, em

resultado não só dos fenómenos migratórios referidos, mas também de migrações internas em direcção a concelhos adjacentes ou outros territórios mais distantes[90]. Outro conjunto de concelhos apresenta um crescimento populacional positivo, apesar de moderado a partir da década de 1980 - Caminha, Ponte de Lima e Viana do Castelo. Esta tendência, que continua a manifestar-se durante a última década, resulta de um crescimento natural positivo originado num maior dinamismo económico destes concelhos. Estes concelhos registam maior capacidade de fixação de população jovem e de atracção de outras populações de concelhos da região, dadas as maiores oportunidades de emprego nestes concelhos, sobretudo nos sectores secundário e terciário[91].

Em relação às características do povoamento, observa-se duas linhas de força na distribuição da população, que correspondem, grosso modo, às bacias do Minho e Lima, evidenciando-se nestas as áreas ribeirinhas em torno dos núcleos urbanos concelhios, onde há maior concentração demográfica. Contudo, destacam-se vários conjuntos com características diversas em termos de densidades. Assim, os concelhos de Melgaço e Monção apresentam um povoamento acentuadamente disperso, com densidades populacionais muito baixas. O conjunto formado por Paredes de Coura e parte dos concelhos de Caminha, Valença e Vila Nova de Cerveira, que apresenta um povoamento disperso e densidades baixas. Na margem do rio Minho, englobando parte dos concelhos de Melgaço, Monção e Valença, o território é ocupado ao longo das vias de comunicação, formando um contínuo urbano de Valença até Monção, tendendo para o disperso em direcção a Melgaço. No estuário do rio Minho observa-se uma ocupação em contínuo urbano entre Moledo e Vila Nova de Cerveira, com tendência para o aglomerado disperso em direcção ao interior. O Alto Lima apresenta um maior contraste, registando-se áreas com perda demográfica, sobretudo as de maior altitude, e áreas de densificação populacional, que correspondem ao entorno dos aglomerados de Arcos de Valdevez e Ponte da Barca. Finalmente, o conjunto formado pelo Baixo Lima e Bacia do Neiva que apresenta densidades elevadas associadas à presença de centralidades urbanas, como sejam a cidade de Viana do Castelo, a vila de Ponte de Lima e as freguesias de Barroselas e Castelo de Neiva.

A análise para as cidades médias do Prosiurb (Subprograma I)[92] definidas a partir da agregação de freguesias (da tipologia "áreas predominantemente urbanas"), contempla para a cidade de Viana do Castelo seis freguesias (Santa Maria Maior,

[90] Instituto Nacional de Estatística, 1994, Migrações Internas na Região Norte, nº 3. Porto, p.14-18.
[91] Id. ib.
[92] INE / DGOTDU, Indicadores Urbanos do Continente. Série Estudos, nº 80. Lisboa, 1999.

Monserrate, Areosa, Darque, Meadela e Santa Marta de Portuzelo). Ao comparar-se as doze cidades médias do Norte Litoral e ainda a cidade de Aveiro e, actualizando os valores do referido estudo para o ano de 2001[93], verifica-se que no que concerne à sua dimensão urbana a cidade de Viana do Castelo, com cerca de 40 mil habitantes no ano de 2001, ocupa a 71ª posição do "ranking", com um volume de população inferior à média (56 mil habitantes), sendo ultrapassada pelas cidades de Braga, SM Feira, Guimarães, Aveiro, Barcelos e V. N. de Famalicão.

Considerando a densidade demográfica, verifica-se que os valores registados são idênticos aos da cidade de Braga, ocupando com esta a 3ª posição, (>1100 hab./Km2), sendo apenas ultrapassada por S. João da Madeira (cidade com apenas uma freguesia), e acima de outra capital de distrito (Aveiro, cidade com freguesias com elevada superfície lagunar).

Quadro 3 - Indicadores Urbanos de Viana do Castelo (APU) e cidades médias PROSIURB – Litoral Norte.

	População Urbana			Var. Pop. (%)		Área (km2)	Pop.Urb/ Área (km2) 2001
	2001	1991	1981	1991/01	1981/91		
Viana do Castelo	**40**	**36,2**	**33,9**	**11,6**	**6,7**	**36,42**	**1108**
Braga	152	129,9	114,0	17,5	13,9	132,78	1150
Barcelos	57	49,8	44,2	14,7	12,7	98,36	581
Guimarães	98	85,9	82,2	14,1	4,4	90,99	1077
Fafe	29	26,9	23,6	10,6	14,0	55,59	535
Santo Tirso	27	25,9	23,5	6,8	10,3	30,3	914
Famalicão	43	37,8	33,5	16,2	13,1	48,8	901
Paredes	20	16,8	14,7	24,9	14,2	19,7	1065
Penafiel	23	22,5	21,0	5,1	7,2	40,57	583
Feira	114	100,0	91,6	14,8	9,3	133,62	860
S.João da Madeira	21	18,5	16,4	14,4	12,2	8,11	2602
Oliv. de Azeméis	34	32,4	30,6	7,1	5,9	36,28	956
Aveiro	67	60,5	54,7	10,7	10,7	148,76	450
Média	**56**	**49,4**	**45,0**	**13,8**	**10,2**	**67,71**	**832**

Fonte: INE, Censos 2001, e INE/DGOTDU (1999) – "Indicadores Urbanos do Continente".

[93] Na leitura do quadro deverá considerar-se a criação em 1998 dos municípios de Vizela e Trofa, originários respectivamente de Guimarães e Santo Tirso.

Na década de 1990 registou-se, de um modo geral, em todas as cidades portuguesas um crescimento populacional superior ao verificado na década anterior, o que ocorreu também em Viana do Castelo, que registou um crescimento de 11,6%.

O concelho de Viana do Castelo, integrando a sub-região do Minho Lima regista, segundo os censos 2001, 88631 habitantes, representando pouco mais de um terço da população da sub-região. O concelho tem registado ao longo do século XX um crescimento demográfico bastante regular, exceptuando-se a década de 1960 em que se verificou um decréscimo originado pela emigração europeia.

No interior distinguem-se três tipos de áreas:

- Áreas Predominantemente Urbanas (APU) – integradas por freguesias urbanas (com densidade populacional superior a 500 hab./Km2, ou com população superior a 5000 habitantes), como é o caso de Santa Maria Maior, Monserrate, Meadela e Darque, ou freguesias semi-urbanas contíguas às freguesias urbanas (com densidade entre 100 e 500 Hab./km2 e que integrem um lugar com população entre 2000 e 5000 habitantes, casos de Areosa e Santa Marta de Portuzelo, incluídas na área urbana, segundo orientações e critérios de funcionalidade/planeamento;

- Áreas Medianamente Urbanas (AMU) - composta por freguesias semi-urbanas não incluídas nas áreas predominantemente urbanas, que no concelho correspondem a 26 freguesias;

- Áreas Predominantemente Rurais - compreendendo os restantes casos, que são as freguesias de Amonde, Carreço, Freixiero de Soutelo, Meixedo, Montaria, Nogueira, Outeiro e Vilar de Murteda, contíguas às serras de Santa Luzia, e Perre.

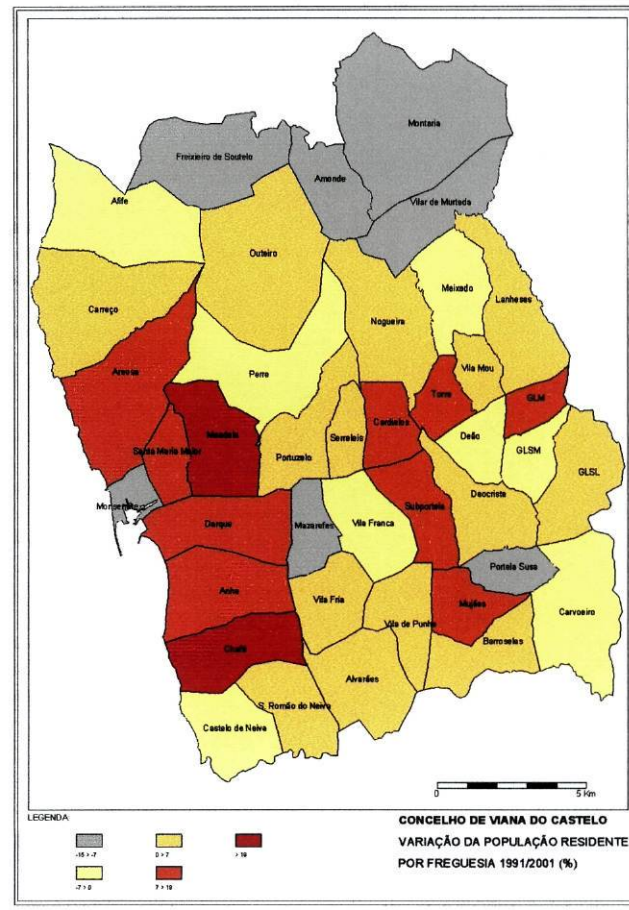
Considerando o período de 1960-1981, verifica-se que o crescimento das seis freguesias que integram a cidade foi superior ao dobro do verificado no concelho, destacando-se Darque e Meadela, onde se verificou um acréscimo à volta de 50%. Contrariamente, no núcleo urbano verifica-se um contraste entre as suas duas freguesias: Santa Maria Maior regista uma pequena diminuição de população, enquanto que Monserrate vê aumentar a sua população em 22%.

Nas 26 freguesias moderadamente urbanas não se registam variações significativas (+ 3%), notando-se, no entanto, algumas diferenças entre si: decréscimo registado em seis freguesias e crescimento em 12 freguesias acima da média do concelho. Por seu turno, todas as freguesias predominantemente rurais registam diminuição da população, -9,7% em média.

Na década de 1980 continua a verificar-se o mesmo ritmo de crescimento nas freguesias que integram a cidade – mais do dobro em relação ao concelho - enquanto que nas restantes áreas se regista alguma estagnação, apesar da ocorrências de contrastes dentro deste conjunto de freguesias moderadamente urbanas/ predominantemente rurais, como ocorre em Darque, e em menor grau em S.M. Maior e Meadela, a registar variações relativas superiores e, pelo contrário, Monserrate a ter um decréscimo assinalável (-9%).

Nas freguesias moderadamente urbanas verifica-se em cinco delas crescimentos superiores a 5% (Afife e Lanheses, a norte, e Mazarefes, Mujães e Neiva, a sul), em contraste com nove freguesias em que o decréscimo é superior a 4% todas localizadas a sul do concelho (com excepção de Torre). As freguesias confinantes com o concelho de Ponte de Lima, e ainda Subportela, registam decréscimos superiores a 9%. A freguesia de Barroselas, a segunda mais populosa a sul do concelho, depois de Darque, continua a manifestar estagnação demográfica.

Quanto às freguesias predominantemente rurais, salienta-se o forte crescimento verificado em Carreço, a que não é alheio o processo de urbanização do litoral, a Norte da Areosa, enquanto que as freguesias de Meixedo e Montaria, apresentam decréscimos superiores a 10%.



Mapa 1 – Variação da População Residente 1991-2001.

Para este período, observa-se, na globalidade, uma maior dinâmica nas áreas a sul do Rio Lima, apesar de as áreas predominantemente urbanas se localizarem especialmente a norte desta fronteira natural, com excepção da freguesia de Darque.

Na década de 1990, conclui-se que o conjunto das seis freguesias da cidade duplica o crescimento em relação à média do concelho (11,6%). As freguesias

moderadamente urbanas (3,7%) registam também crescimento positivo, apesar de inferior ao da média do concelho e as freguesias predominantemente rurais continuam a manifestar uma tendência regressiva, registando, globalmente, um decréscimo de 2,3% de população residente.

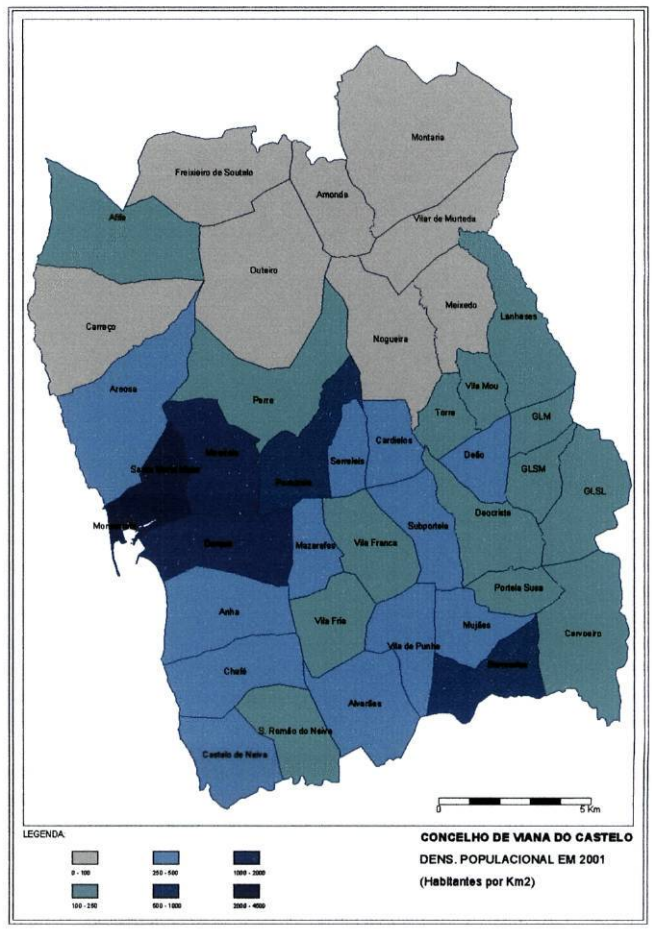
No conjunto das freguesias ressalta o elevado crescimento registado na Meadela (+50%), reflexo da expansão da cidade para nascente, onde as urbanizações surgiram como cogumelos. As freguesias da Areosa, Darque e Santa Maria Maior crescem a um ritmo superior ao da média do concelho. Apesar da expansão demográfica, e contrariando a tendência destas freguesias urbanas, Monserrate, no núcleo da cidade, está claramente em perda, o que configura o envelhecimento da população residente e o abandono progressivo do Centro Histórico. Em Santa Marta de Portuzelo, observa-se alguma estabilização demográfica.

As áreas intermédias (AMU) apresentam algumas diferenças entre si, destacando-se as freguesias de Chafé e Subportela, e ainda as quatro freguesias consideradas como de nível 2 no PDM de 1991, para efeitos de atribuição de índices urbanísticos, que registam uma dinâmica positiva em termos demográficos – Barroselas, Lanheses e Vila Nova de Anha - ou alguma estabilização, como acontece em Santa Marta de Portuzelo. Inversamente, regista-se um ligeiro decréscimo em quatro freguesias - Deão, Geraz do Lima (Sta Mª), Mazarefes e Portela Suzã), todas a sul do Rio Lima.

As freguesias predominantemente rurais apresentam, na generalidade, decréscimos de população, mais visíveis, porque elevados, nas proximidades da Serra de Arga (Amonde, Freixieiro de Soutelo, Montaria e Vilar de Murteda). Em Nogueira e Outeiro, freguesias contíguas àquelas, regista-se, no entanto, uma estabilização da população, contrariando a progressiva perda de população das áreas de maior altitude do interior do concelho.

De um modo geral, observa-se que as freguesias situadas a sul do Rio Lima, continuam a registar, em média, crescimentos superiores aos das freguesias de Norte, o que não deixa de ser significativo, considerando que a cidade se distribui predominantemente pela margem direita do rio. Esta dinâmica espacial resulta, sobretudo, da propagação ao longo do Eixo do IC1, entre Neiva, a Sul, e a cidade de Viana do Castelo, das densidades demográficas e do maior dinamismo económico existentes nos concelhos a sul de Viana do Castelo (Vale do Cávado e concelhos setentrionais da Área Metropolitana do Porto), complementada ainda com alguma polarização e estabilização de população em torno da freguesia de Barroselas. Por outro lado, nas últimas décadas as freguesias da margem direita do rio Lima situadas

ao longo da EN 202, têm registado crescimentos ou estabilização da população, dinâmica que poderá ser reforçada com o prolongamento do IP9 e a entrada em funcionamento do novo Parque Empresarial de Lanheses.



Mapa 2 – Densidade Populacional
- Concelho de Viana do Castelo, 2001.

2.2. Evolução histórica

Viana do Castelo, cidade de média dimensão, está enquadrada geograficamente por três elementos naturais – Monte de Santa Luzia, mar e rio Lima – que condicionaram ao longo dos séculos o seu processo de crescimento e expansão. O assentamento urbano, condicionado a estes três elementos naturais, revela não só as características formais e locativas da malha urbana de matriz medieval mas também as formas de crescimento e expansão da cidade tradicional e moderna. O crescimento urbano, além do primitivo núcleo central, denota, ao longo dos tempos, alguma dificuldade em manter um equilíbrio com este apertado conjunto geofísico. Exemplo de um alheamento da cidade em relação a estes elementos é o que se verificou até há poucos anos em relação à frente marítima da cidade – Praia Norte – durante largo tempo física e funcionalmente degradada, ou a reconversão dos terraplenos realizados na margem direita do Lima em frente ao Centro Histórico que dotaram a cidade de um ampla área privilegiada, desaproveitada em termos de fruição ambiental em meio urbano, e que só em finais dos anos noventa do século passado se converte num novo território de construção de cidade, como adiante se refere.

O núcleo de povoamento original, que os documentos históricos comprovam, do território onde hoje se desenvolve a cidade de Viana do Castelo era um castro localizado no alto do Monte de Santa Luzia. No período romano as populações terão sido forçadas a abandonar aquele local estratégico e a ocupar espaços na encosta e na base da colina, criando pequenas comunidades agrícolas, processo que se repetiu um pouco por toda a região e que originou um tipo de povoamento disperso, característico do Minho.

Nos séculos IX e X assiste-se ao aparecimento de pequenas povoações que terão sucedido àquele primitivo castro, como são os aglomerados de Vinha, Castro, Figueiredo e Foz. Esta última tomou mais tarde a designação de Átrio ou Adro, localizando-se na margem do Rio Lima. Estava particularmente ligada a actividades marítimas e comerciais, exercendo também funções administrativas e religiosas. Neste local foi erguida uma pequena capela, tendo originado a paróquia de S. Salvador do Átrio, anterior à fundação da póvoa vianense no século XIII. D. Afonso III, ao adoptar uma política de fundação de novas povoações e de estruturação de uma rede urbana nacional, promove, em 1258, a edificação de uma nova vila nas margens do Lima a partir daquele pequeno aglomerado, a que deu o nome de Viana, como determina no

foral que lhe outorgou: *facere populum in loco qui dicitur Atrium, in foce Limie, cui popule de novo impono nomen Viana.*[94] Esta nova vila passou, assim, a albergar todos os moradores dos outros aglomerados, prática habitual não só em Portugal como noutras regiões europeias, quando o povoamento das novas cidades se fazia através do agrupamento de pequenas aldeias vizinhas[95]. A escolha do local para a fundação da póvoa de Viana teve em consideração a geografia do sítio: junto ao mar e na foz de um rio navegável de fácil penetração para o interior, conferindo-lhe um papel importante como núcleo marítimo e mercantil.

Ao conceder o foral a Viana, de que há duas versões, a primeira de 18 de Junho de 1258 e a segunda de 1262, D. Afonso III pretendeu atrair população ao novo povoado, conferindo privilégios especiais aos moradores, procurando igualmente controlar os poderes da nobreza e da igreja, como refere: "o rico-homem nunca pousará na vila nem no couto; o rei mantém o direito de padroado sobre as igrejas da vila e do termo"[96]. Os moradores beneficiavam também de outras regalias, nomeadamente não só a isenção de portagem das mercadorias que circulassem pela foz do rio e de impostos sobre a pesca, mas também a isenção da décima sobre produtos importados do estrangeiro, excluindo-se os provenientes de França ou com origem nos sarracenos[97]. Talvez por estas vantagens, a vila de Viana protagoniza um grande incremento comercial, mais notório a partir do século XV.

O povoado de Átrio, apesar da importância alcançada como novel póvoa do reino, não possuía características urbanas condizentes com um centro marítimo e comercial elevado à categoria de vila. Fruto dos conhecimentos e vivências que adquiriu em França, onde viveu quase 20 anos na corte de Luís IX (dito S.Luís), D. Afonso III decidiu prover a vila de Viana de um plano regular de urbanização, na esteira do que se vinha fazendo pela Europa com a fundação de novas cidades planeadas. Ao tempo, Luís IX mandou fundar, no sul do país, as *bastides,* cidades novas como Aigues-Mortes e Carcassone (ambas na década de 1240). A fundação de cidades novas acontece um pouco por toda a Europa num período relativamente breve, desde meados do século XII até meados do século XIV, por razões de ordem político-estratégica, defesa de fronteira ou comercial. O surto urbano medieval da Europa concretiza-se nas *bastides* francesas, nas *new towns* inglesas como Liverpool (1207), New Salisbury (1219) ou New Winchelsea (1292) ou nas cidades francas

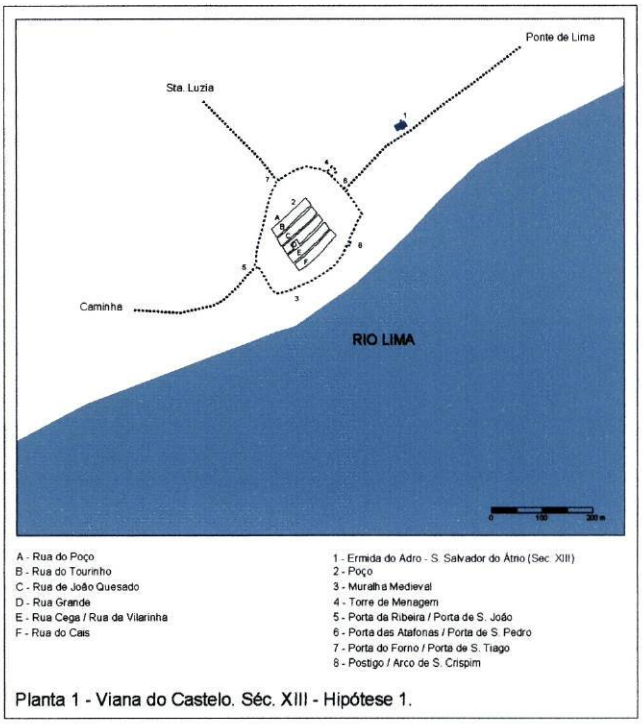
[94] Foral de Viana, 1262, citado em António Matos Reis, "Os forais antigos do noroeste de Portugal", Estudos Regionais, nº9, 1991, p.71.
[95] Teixeira, Manuel C. e Valla M. - O Urbanismo Português: Séculos XIII-XVIII Portugal-Brasil. Lisboa: Livros Horizonte,1999, p.31.
[96] Reis, António M. op. cit., p.71.
[97] id.ib.

italianas como Gattinara (1242), Massalombarda (1251), Orzinuovi (1298), ou ainda nas *poblaciones* da Espanha como Salvatierra (1256) ou Villareal (1272).

As pequenas cidades fundadas *ex novo* evidenciam as capacidades de idealização e de implantação planificada de um aglomerado urbano. O fundador da cidade é também o proprietário de todo o terreno, tendo por isso legitimidade para traçar o desenho da cidade com todos os seus pormenores, não só a nível das ruas, praças e fortificações, mas também as divisões dos lotes a entregar aos habitantes[98].

Os conhecimentos urbanísticos da época e a nova prática planeadora enformaram o pensamento do rei português, que traduziu na fundação de muitas póvoas e vilas, sustentada também numa vontade e num poder político fortes. Neste período, são fundadas no Alto MInho as povoações de Caminha, Valença e Vila Nova de Cerveira, na margem do Rio Minho, linha de fronteira natural com as terras de Castela.

A concretização de um assentamento urbano, partindo de um minúsculo povoado ribeirinho, foi tarefa cometida ao Povoador, um funcionário régio investido de poder para promover e gerir o processo de povoamento, assegurando a construção de casas e a organização do espaço urbano, tendo em Viana assumido essa função um tal João Gonçalves[99]. Finda a edificação da cidade e a construção da respectiva torre de menagem, a gestão da urbe passava a ser exercida por um Alcaide nomeado pelo rei, que exercia as funções de governador militar.



Planta 1 - Viana do Castelo. Séc. XIII - Hipótese 1.

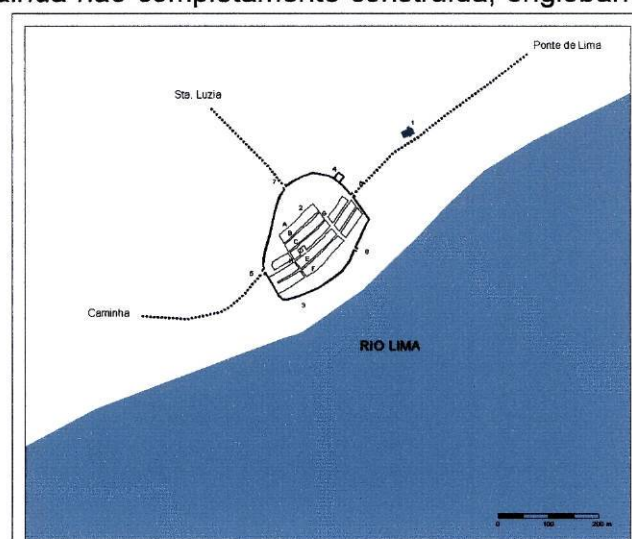
O pequeno burgo, desenhado segundo uma malha ortogonal muralhada, característica principal das povoações contemporâneas, é estruturado a partir de dois eixos principais, perpendiculares entre si, um dos quais paralelo ao rio. Os referidos eixos correspondem a dois caminhos principais: a estrada de Ponte de Lima em

[98] Benevolo, L. - A Cidade na História da Europa. Lisboa: Editorial Presença. 1995, p.85.

[99] Reis, A. M. - Viana: A Cidade através do tempo. Viana do Castelo: Cadernos Vianenses, vol. XVI, CMVC, 1993, p.14.

direcção ao Norte pelo litoral e uma ligação local ao rio. Num primeiro momento a vila era formada por um conjunto de cinco quarteirões de forma rectangular, longitudinalmente paralelos ao rio.

Os cinco quarteirões formariam no seu conjunto um quadrado, limitado a sul pela Rua do Cais, bordejando o rio, pela Rua do Poço, pelo largo da Torre de Menagem e pela Rua do Hospital. Este núcleo estaria protegido por uma cerca cuja construção terá sido iniciada em 1263[100] e concluída em 1374, com um perímetro já mais alargado, no reinado de D. Fernando. Esta muralha redimensionada, de forma oval, circundava uma área urbana ainda não completamente construída, englobando terrenos vazios e logradouros comuns de uso colectivo. É nestes terrenos livres de construções que vêm a ser erguidos, ao longo o século XV, alguns dos edifícios importantes da vila, como a Igreja Matriz, iniciada à volta de 1400, e o Hospital, diametralmente opostos a nascente e a poente, respectivamente. A entrada no burgo fazia-se por quatro portas da muralha alinhadas sensivelmente com os pontos cardeais, encimadas por imagens de santos que lhes davam nome. A porta principal era a do Postigo ou de S. Crispim, voltada ao rio (sudeste), ao fundo da rua da Praça Velha. A norte abria-se a Porta do Forno ou de S. Tiago, sobre o campo do Forno, fora de muros, no topo daquela rua. A Porta da Ribeira ou de S. João, a poente, correspondendo à intercessão da muralha com a estrada para Caminha. Do lado oposto, a Porta das Atafonas, de S. Pedro ou da Senhora da Piedade.



A - Rua do Poço
B - Rua do Tourinho
C - Rua de João Quesado
D - Rua Grande
E - Rua Cega / Rua da Vilarinha
F - Rua do Cais
G - Rua da Praça Velha
H - Rua do Hospital Velho

1 - Ermida do Adro - S. Salvador do Átrio (Sec. XIII)
2 - Poço
3 - Muralha Medieval (1263 - 1374)
4 - Torre de Menagem
5 - Porta da Ribeira / Porta de S. João
6 - Porta das Atafonas / Porta de S. Pedro
7 - Porta do Forno / Porta de S. Tiago
8 - Postigo / Arco de S. Crispim

Planta 2 - Viana do Castelo. Séc. XIII - Hipótese 2.

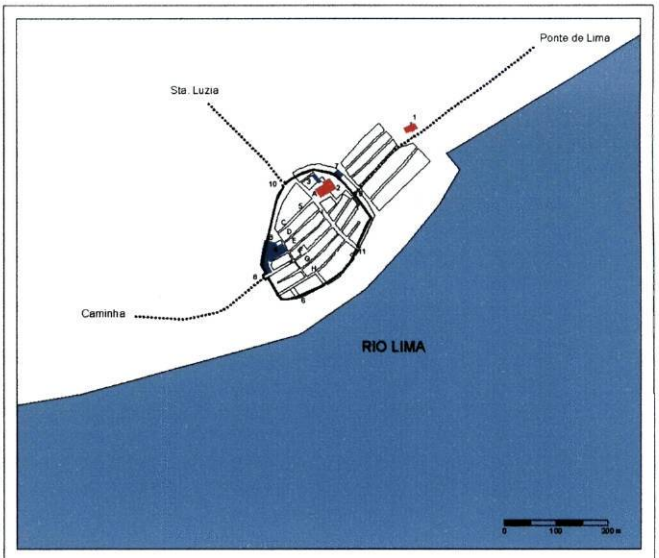
O eixo que viria a constituir a actual Rua Grande, dentro da muralha, orientava-se para nordeste na direcção da ermida do Adro e da estrada para Ponte de Lima. Do lado oposto, seguia a estrada para Caminha. Esta artéria, pela sua importância como via de atravessamento da vila e de ligação entre aquelas duas vilas, tornou-se rapidamente na principal rua residencial e comercial de Viana. Perpendicular a esta

[100] Reis, A. M. – Viana: A Cidade através do tempo. Viana do Castelo: Cadernos Vianenses, CMVC, vol. XVI, 1993, p. 14.

rua, o eixo norooeste-sudeste, faceando os cinco quarteirões iniciais, separava as edificações do terreiro intramuros. Esta Rua da Praça Velha ligava a dominante Torre de Menagem a um pequeno ancoradouro, pelo qual se fazia o atravessamento do rio até à pequena povoação da Senhora das Areias. Ao cimo, acedia-se ao Campo do Forno, rossio exterior à muralha onde se realizariam as feiras, (hoje Praça da República).

A intercessão destes dois eixos estruturantes não definiu qualquer espaço significativo na malha urbana, morfológica e/ou funcionalmente. Contrariamente ao que seria de esperar num povoado *ex novo* de planta ortogonal, cercado porém por muralha ovalada, esta configuração não originou qualquer praça ou largo central. Com efeito, o largo fronteiro à Torre de Menagem, centro simbólico e funcional da vila, localiza-se marginalmente em relação ao cruzamento geométrico daqueles dois eixos, não reproduzindo inteiramente a prática urbanística da época ou os princípios dos traçados ortogonais da Antiguidade Clássica. O traçado dos eixos estruturantes e a malha ortogonal reflectem, no entanto, um pragmatismo relativamente ao desenho da vila, assente em princípios de regularidade e de geometrização do traçado, de modo a facilitar os processos de arruação, de divisão da terra e de povoamento[101].

O assentamento inicial, num morro estrategicamente localizado sobre o rio, ligeiramente afastado da barra, constituía um bom posto de vigia e de controlo, oferecendo também excelentes condições de exposição solar, de escoamento eficaz das águas pluviais e de protecção contra as cheias.



A - Praça da Sé
B - Praça da Erva
C - Rua do Poço
D - Rua do Tourinho
E - Rua de João Quesado
F - Rua Grande
G - Rua Cega / Rua da Vilarinha
H - Rua do Cais
I - Rua da Praça Velha
J - Rua do Hospital Velho

1 - Ermida do Adro - S. Salvador do Átrio (Sec. XIII)
2 - Matriz Nova
3 - Casa de João Velho (Séc. XV)
4 - Hospital Velho (1466)
5 - Poço
6 - Muralha Medieval (1263-1374)
7 - Paços do Concelho
8 - Torre de Menagem
9 - Porta das Atafonas / Porta de S. Pedro
10 - Porta do Forno / Porta de S. Tiago
11 - Postigo / Arco de S. Crispim

Planta 3 - Viana do Castelo. Final do Séc. XV

O desenho urbano de Viana fica condicionado, até ao século XVI, pelos dois caminhos e pela muralha, elementos a partir dos quais se foram estruturando as edificações. Dentro da muralha, a Praça Velha (actual Largo do Instituto Histórico, junto da Igreja Matriz) e a Praça da Erva eram os espaços públicos relevantes.

[101] Teixeira, C.M. – O Urbanismo Português: Séculos XIII-XVIII. Lisboa: Livros Horizonte, 1999, p.32.

Os quarteirões iniciais paralelos ao rio estabeleciam uma hierarquia de ruas principais e secundárias. É notória uma preocupação com o desenho regular das ruas e das casas, impondo-se regras quanto à dimensão dos lotes, os quais estavam dispostos paralelamente uns aos outros e com a mesma dimensão. Cada um destes lotes media 25 palmos de frente por 80 de profundidade (5,5 por 17,7 metros), estendendo-se de um lado ao outro do quarteirão. As construções estavam voltadas para as ruas principais, enquanto que as traseiras, correspondendo aos logradouros, eram viradas às ruas secundárias. Progressivamente, estes lotes foram sendo divididos em dois, num processo de densificação do espaço urbano, permitindo a construção de edifícios nas frentes voltadas para as ruas secundárias. Já mais tardiamente, as ruas transversais são também preenchidas com edifícios, como sucedeu com as construções da Rua da Praça Velha.

Ao longo do século XIV os logradouros deixados vagos desde a construção do primeiro amuralhamento foram sendo preenchidos com novas edificações. À primitiva malha são acrescentados, numa primeira fase, dois conjuntos de três quarteirões, a nascente e a poente, que viriam mais tarde a ser envolvidos por nova cerca. Neste século começa, assim, a desenvolver-se, a nascente, o primeiro arrabalde[102] da cidade, constituído por três quarteirões idênticos aos da fundação da vila, aos quais se vão agregando outros em direcção ao rio, já na centúria seguinte.

A Praça Velha foi redimensionada com a demolição da Torre de Menagem, adquirindo gradualmente a função de centro cívico do burgo, junto da qual se ergue uma nova Igreja Matriz, cujo início terá ocorrido à volta de 1400. Esta veio substituir a primitiva igreja situada fora de muralhas, a Ermida do Adro, onde hoje é o Largo das Almas, em cuja Capela das Almas é ainda possível ver alguns vestígios dessa construção, nomeadamente um arco inserido na parede lateral voltada a nascente. A construção do Hospital[103], já em finais de quatrocentos, dá origem a um novo largo, que veio a constituir depois a Praça da Erva.

No Século XVI Viana vai conhecer uma fase de grande expansão, em consequência da prosperidade económica da burguesia mercantil residente. A população rondaria nesta época os cinco mil habitantes.

A falta de espaço intramuros para novas edificações obriga o burgo a ultrapassar a cerca muralhada, iniciando-se assim a ocupação urbana do espaço

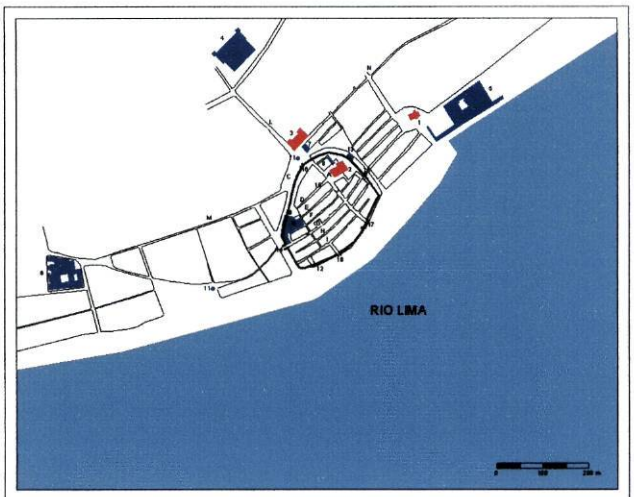
---

[102] Teixeira C. M. – O Urbanismo Português: Séculos XIII-XVIII. Lisboa: Livros Horizonte, 1999, p. 32.

[103] Segundo A. Carvalho (2001, p. 10), o hospital destinava-se a dar acolhimento a viandantes, especialmente romeiros a caminho de Santiago de Compostela, dispensando também alguns cuidados básicos de saúde aos vianenses.

exterior, com mais condições de expansão, processo que se vinha consolidando quer com a construção de casas encostadas à muralha quer nos terrenos livres entre esta e a Igreja do Adro. No século seguinte, D. Manuel mais não faz do que ratificar este processo de expansão urbana, autorizando, a posteriori, a construção de casas adossadas à muralha.

Durante este período cresce a importância do porto, o qual passou a assumir um papel relevante na economia local, tornando-se, por razões estratégicas, um dos locais a defender de eventuais ataques da pirataria, um dos perigos da época para as póvoas marítimas. A defesa da barra concretizou-se com a construção de um baluarte fortificado, a Torre da Roqueta, objecto de sucessivas ampliações, sobretudo no reinado de D. Filipe I, assumindo-se como estrutura militar de relevo na paisagem urbana, dadas as suas características arquitectónicas.



A - Praça da Sé
B - Praça da Erva
C - Praça do Forno
D - Rua do Poço
E - Rua do Tourinho
F - Rua de João Quesado / da Judiaria
G - Rua Grande
H - Rua Cega / Rua da Vitarinha
I - Rua do Cais
J - Rua da Praça Velha
K - Rua do Hospital Velho
L - Rua da Carreira
M - Rua do Castelo
N - Rua da Bandeira

1 - Ermida do Adro - S. Salvador do Átrio (Sec. XIII)
2 - Matriz Nova (1440)
3 - Igreja da Misericórdia
4 - Convento de Sant'Ana (1510)
5 - Convento de S. Bento (1546)
6 - Convento de S. Domingos (1562-76)
7 - Paços do Concelho
8 - Casa de João Velho (Séc. XV)
9 - Hospital Velho (1466)
10 - Poço
11 - Chafariz
12 - Muralha Medieval (1263-1274)
13 - Torre de Menagem
14 - Porta da Ribeira / de S. João
15 - Porta das Atafonas / de S. Pedro
16 - Porta do Forno / de S. Tiago
17 - Postigo / Arco de S. Crispim
18 - Porta de S. Brás / Vitória

Planta 4 - Viana do Castelo. Final do Séc. XVI

O crescimento urbano vai-se processando à volta da muralha, alastrando pelos terrenos livres até aos limites impostos, no século XIX, pelo anel ferroviário, continuando o processo de estruturação da malha urbana com a abertura dos novos arruamentos. Pela sua importância no tecido urbano, destacam-se dois eixos fundamentais: um, paralelo ao rio, correspondendo aos percursos das ruas da Bandeira, Picota, Manjovos e Altamira, ligando a urbe às povoações ribeirinhas e do litoral norte; outro, perpendicular ao rio, coincidindo com o percurso das actuais ruas Sacadura Cabral e Cândido dos Reis e entroncando, presumivelmente, na estrada da Abelheira[104].

Neste período foram ainda rasgadas novas artérias: a Rua das Rosas (actual Rua General Luís do Rego), Rua Nova de Santana, Rua de Gonçalo Afonso e Rua das Cabaças (estas duas desaparecidas com a abertura da Avenida dos Combatentes da

[104] Conjectura feita a partir de cartografia antiga e de vestígios medievais, como a fonte de mergulho que se observa ainda na actual Rua da Fonte.

Grande Guerra em 1917), Rua dos Rubins, Rua da Carreira, Rua de S. Sebastião (actual Rua Manuel Espregueira) e Rua do Loureiro.

O traçado destes novos arruamentos, que estabelecem ligações entre os conventos periféricos e as habitações suburbanas, define uma extensa área de grandes quarteirões de forma quadrangular ou rectangular, que vai induzir o processo subsequente de loteamentos e construção. Um tal traçado regular de arruamentos sugere a adopção de uma política de planeamento a nível do poder local ou a observância de normativos legais de origem régia, a que não será alheio o poderio político e económico que Viana patenteava neste período nem as facilidades determinadas pela configuração da propriedade.

É esta estrutura que vai servir de base à edificação da cidade nos três séculos seguintes, materializada, por exemplo, na edificação ao longo das ruas da Bandeira, Picota, Manjovos e Altamira.



Planta 5 – Viana do Castelo, 1756.

Os espaços públicos do burgo são enriquecidos com o aparecimento de duas novas praças, para as quais se deslocam os serviços colectivos da comunidade: o Campo do Forno (actual Praça da República), na intersecção dos dois eixos mais importantes, assume progressivamente a centralidade do burgo, beneficiado urbanisticamente com a construção dos Paços do Concelho e do Chafariz, espaço

onde ocorria também o mercado da venda do pão e a feira quinzenal; a Praça das Couves, relativamente próxima daquele, ocupou o lugar onde mais tarde a família Malheiro Reimão viria a construir o seu palacete e respectiva capela (das Malheiras). No terreiro realizava-se a feira dos legumes, o que explica a razão daquele topónimo. O açougue e a cadeia situavam-se também nas proximidades destas duas praças.

A edificação dos mosteiros de S. Bento, de Santana e de S. Domingos, numa coroa exterior ao aglomerado medieval, constituindo um balizamento em termos de expansão urbana, redimensiona a escala do burgo, estruturada pela geometria dos novos arruamentos e quarteirões para construção. O perímetro urbano desenhado pelos equipamentos religiosos manter-se-á nos séculos seguintes, desenvolvendo-se nele o processo de densificação da malha urbana.

Durante os Séculos XVII e XVIII o crescimento urbano dá-se sobretudo dentro do perímetro estabelecido pelos edifícios religiosos. O anel definido pela sua disposição no território delimita dois tipos de estrutura urbana, uma interior, outra exterior. No interior, a estrutura assenta em arruamentos estreitos, a partir dos quais se desenham parcelas estreitas e longas, sugerindo, de alguma forma, uma lógica ortogonal que perpassa as muralhas desde o *locus* inicial. Na parte exterior, a estrutura deixa de ter coerência, sustentada em loteamentos desligados entre si.

No decurso do século XVIII a transformação urbana com algum significado acontece com o desaparecimento da Praça das Couves para no seu terreiro se construir casa dos Malheiro Reimão. Em consequência do seu crescimento demográfico e económico, Viana é elevada à categoria de cidade por Carta Régia de D. Maria, em 20 de Janeiro de 1848. Em finais da centúria a população da vila rondava já os sete mil habitantes.

A partir de meados de Oitocentos, Viana assiste a um surto de desenvolvimento urbanístico resultante do conjunto de obras públicas promovidas pelo poder central. É no domínio das infra-estruturas de transportes que se operam algumas das maiores transformações do território, não só à escala urbana mas também regional. A nível de comunicações, entre 1857 e 1864, a cidade de Viana fica ligada por telégrafo às cidades de Braga e Porto e às vilas minhotas de Caminha, Valença, Ponte de Lima e Arcos de Valdevez[105]. A travessia do rio, entre a Praça do Príncipe, na cidade, e o cais de S. Lourenço, em Darque, fazia-se, até 1820, em barcas, tendo a Câmara mandado construir entre aqueles dois cais uma ponte de madeira, o que aconteceu entre 1818 e 1820. Esta seria, no entanto, uma ponte

[105] Fernandes, M.G. – Viana do Castelo: A Consolidação de uma Cidade. Lisboa: Edições Colibri, 1995, p.59.

provisória, pois projectava-se uma nova ponte de pedra para o mesmo local, competindo à Câmara cobrar as necessárias taxas de passagem para conservação de uma e provimento futuro de outra. A colecta apurada na ponte de madeira, no entanto, apenas assegurava a sua manutenção, inviabilizando a construção da ponte de pedra. A construção desta ponte foi, assim, constantemente reclamada e sucessivamente adiada, até que em 1852, o governo, consciente da necessidade de melhorar o porto e a barra de Viana do Castelo, determina as necessárias obras portuárias e a construção de uma nova ponte sobre o Rio Lima, invocando as deficientes condições do porto e a degradação da ponte existente. Porém, só em 1867 é que se começa a fazer luz sobre o projecto de uma nova travessia, quando o poder central toma a decisão de prolongar a linha-férrea até Viana do Castelo, o que implicava, inevitavelmente, um adequado atravessamento do Lima. A escolha recai, depois de ponderadas todas as alternativas possíveis, no seu lançamento algumas centenas de metros a montante da velha ponte de madeira, assente numa solução técnica inovadora que propôs dois tabuleiros sobrepostos, um ferroviário e outro rodoviário, posta em prática pela Casa Eiffel de Paris e concluída em 1878[106].

A nível das tradicionais comunicações terrestres, Viana encontrava-se numa situação deplorável, pois não possuía estradas dignas desse nome. Se bem que iniciada em 1834 uma política de construção de estradas no território nacional, a que a *Comissão de melhoramento de comunicação interior* dá forma ao elaborar, em 1835, um plano geral de estradas, regulamentado em 1850, só muito tardiamente é que o distrito de Viana do Castelo beneficia da construção de estradas de macadame. A conexão da cidade para o exterior fazia-se a partir de três pontos: Rua da Bandeira em direcção a Ponte de Lima; ponte de madeira, para sul em direcção à cidade do Porto; Campo d' Agonia, para norte em direcção a Caminha. Em 1862 o governo autoriza que dentro dos aglomerados urbanos determinadas ruas sejam redimensionadas de modo a permitir a sua integração no traçado das estradas reais. No caso de Viana, as estradas reais eram a nº 4 e a nº 25. A estrada nº 4, entroncada na ponte de madeira, ligava a Praça do Príncipe à parte ocidental da cidade pelo lado do rio, seguindo para norte; a estrada nº 25, correspondendo à estrada da Papanata, substitui a Rua da Bandeira na ligação à vila limiana, visto as necessárias obras de alargamento da rua serem muito onerosas em termos de expropriações, comparando com a facilidade de abertura pelo sítio da Papanata junto do sapal do Lima.

Ainda dentro da cidade, o executivo municipal admite, em 1876, a construção de uma nova artéria de ligação entre a estação ferroviária e a doca comercial, que viria

[106] Fernandes, M.G. – Viana do Castelo: A Consolidação de uma Cidade. Lisboa: Edições Colibri, 1995, p.64

a dar os seus frutos em 1917 com o rasgamento da Avenida Central (actual Avª dos Combatentes da Grande Guerra), fazendo desaparecer as ruas dos Fornos e de S.João, o Largo da Picota, demolindo-se ainda 80 casas[107].

As intervenções urbanas da responsabilidade municipal acontecem com o Plano Geral de Melhoramentos, previsto no Decreto de 1864. Em Viana do Castelo este diploma vai permitir a gestão dos condicionalismos que as obras públicas de iniciativa governamental – melhoramentos do porto, construção de estradas e via férrea - impuseram na estruturação do espaço urbano.

A linha do Caminho-de-ferro constitui-se como elemento marcante no desenho da cidade ao definir um novo perímetro urbano. A via-férrea afirmar-se-á, assim, nas décadas seguintes como factor de contenção da força centrífuga que é a expansão da cidade, qual barreira que só meio século depois é finalmente transposta. Comparando a planta deste período com a correspondente do Séc. XVI, verifica-se que este anel desenhado em torno da cidade coincide com a localização de edifícios religiosos.

A localização e construção da Estação de Caminho-de-ferro, a abertura da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra e a criação do Passeio Público, vão ser as Intervenções urbanísticas mais importantes deste período.

A estação associa-se à abertura da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, (1917), que constitui um eixo monumental, se comparada com a dimensão da cidade, cuja construção provoca uma notória ruptura do tecido urbano. Contudo, apesar das características desta nova via, nomeadamente do seu perfil transversal, em nada se assemelha aos arruamentos urbanos até aí existentes, acaba por se inserir na lógica do sistema ortogonal, tendo o mérito de estabelecer uma nova relação da cidade com o rio.

O Passeio Público, construído junto ao Lima sobre terrenos a ele conquistados, resultantes de obras de correcção das suas margens, foi perfeitamente assimilado pela cidade tornando-se o grande espaço de recreio e convívio da sociedade vianense.

A transformação da cidade[108] decorre essencialmente da actividade do poder político. A Câmara Municipal, a quem cabe a importante função de melhorar a qualidade de vida dos habitantes, vai, dentro das suas capacidades técnicas e

[107] Fernandes, M.G. – Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal, Porto: FLUP, 2002, p. 335.

[108] No sentido de perceber as inúmeras intervenções urbanísticas do poder político local ao longo do século XX, optou-se por consultar os registos das reuniões de câmara a partir de 1910, documentos fundamentais que relatam as intenções dos executivos ao nível do desenho urbano.

financeiras, promovendo arranjos urbanísticos em determinados sítios, a abertura de novas ruas, redesenhando umas e urbanizando terrenos que marginam outras.

Nos alvores da República, a cidade assiste a rápidas mudanças políticas. O executivo liderado por António Carlos Ribeiro da Silva, que tomou posse três dias depois de proclamada a República, cedo programou um conjunto de intervenções que muito beneficiaram a cidade, designadamente a introdução dos sistemas de gás e electricidade. Para além da alteração toponímica da cidade, o executivo promove a elaboração de uma planta de alteração dos melhoramentos da cidade e procede à urbanização da Avenida Luís de Camões. Neste mandato projecta-se a abertura de uma avenida central e a construção de um bairro de habitação económica.

Em situação económica difícil, mercê da conjuntura económica e da política financeira do governo, o executivo vê-se na obrigação de recorrer à emissão de acções para garantir o erário municipal. A planta de melhoramentos da cidade foi redesenhada, nesta altura, tendo em vista, não só, a questão dos alinhamentos, mas também a preocupação de introduzir novos topónimos alusivos ao novo regime político. O alinhamento e alargamento das ruas decorria sempre que houvesse alguma intervenção a nível de reconstrução de edifícios, como documenta o pedido de "... *José da Rocha Painhas, pedindo se lhe indique o alinhamento que vem seguir na reconstrução d'uma casa que possue na Rua d' Altamira com frente para a Travessa das Noivas, para, depois, de fixado esse alinhamento poder elaborar a planta da referida casa.*"[109] A Câmara apresentava também proposta alternativa "... *no caso de se julgar inconveniente esse alargamento total por ter de ser aumentado o pontilhão que está sobre a Rua de Santa Luzia, que, ao menos, seja alargada a rua desde a estrada de serviço da estação até ao dito pontilhão*"[110]. Nessa conformidade, procedeu-se à avaliação dos terrenos a expropriar para o prolongamento da Avenida Conde da Carreira até à Rua de S.Tiago. As expropriações nem sempre eram pacíficas, como aconteceu na atribuição do valor de algumas casa para o alargamento da Rua de D.Luís, em que os proprietários reclamaram dos preços dados pelo Arquitecto Municipal[111].

A abertura de ruas era também prática do executivo. Num edital de Março de 1912, a Câmara anuncia "*que no dia 11 de Abril do futuro mês de Abril, pelas doze horas e trinta minutos, se procederá à arrematação por meio de licitação verbal, dos trabalhos de conclusão da rua ultimamente aberta a seguir à que passa ao poente do*

[109] AHMVC, Livro de Actas de 5 de Janeiro de 1911, p.2.
[110] AHMVC,L. A., 17 de Novembro de 1910, p.34.
[111] Jornal Aurora do Lima, 23 de Março de 1912, n.º 8377, anno 57, p.3.

mercado municipal praça do Príncepe em direcção ao rio Lima...". A abertura desta rua implicou a mudança do local de venda de peixe, que naquele local se verificava por ser próximo do mercado e o espaço se apresentar sujo por esse motivo, razão por que um dos vereadores apresentou uma proposta no sentido de se proibir a venda de peixe nas proximidades do mercado, junto da Avenida de Luís de Camões, propondo a permissão de venda "*no antigo mercado em logar que será opportunemente indicado, até às dez horas da manhã no Inverno e no Verão até às nove horas, sendo as peixeiras obrigadas à limpeza da parte do mercado que ocuparem.*"[112]

A feira e o mercado de Viana ocupavam uma área contígua à Avenida Luís de Camões. Os terrenos adjacentes, permanecendo ainda sem qualquer ocupação, tornavam-se local apetecido pelos lavradores e feirantes para exposição de produtos, decidindo a câmara, perante uma ocupação desordenada, elaborar a "*planta para ajardinar e cortar com ruas os talhões da Avenida Luís de Camões*[113], propondo-se também a construção de uma rotunda, ideia abandonada por não ser possível o seu ajardinamento. Requerida à Direcção Geral de Obras Públicas e Minas licença para aquele espaço ser usado como jardim, visto o largo onde se feirava ser da sua jurisdição, é assinado um acordo entre ambas as partes e aberto concurso para os melhoramentos necessários, tendo a Câmara aprovado o projecto de um dos seus técnicos, o Arquitecto Magalhães Moutinho. Sobre este jardim, pronuncia-se o agrónomo do distrito que considerou " *indicado o modêlo de jardins que se encontram nas principais cidades da Europa, quando situados à beira de rios e que se limitam a canteiros de relva com palmeiras, ou arbustos que não tomem grandes proporções, entremeadas de ruas largas, de forma que os transeuntes possam gozar da beleza do panorama*"[114]. A proposta incluía um chafariz, cujo desenho havia sido oferecido à Câmara por um particular, e o aproveitamento da Estátua de Viana a reedificar naquele local, utilizando-se a água fornecida pelo reservatório de Gontim, que estava em fase de construção. Porém, a Câmara, exaurida de recursos financeiros e não podendo avançar com a edificação deste conjunto no jardim a executar, remeteu tal intervenção para o orçamento do ano seguinte indicando que a reconstrução daquela fonte seria feita no Largo 5 de Outubro. A avenida é, no entanto, beneficiada com a instalação de 24 bancos de jardim.

Para o jardim Público projectou-se a abertura de uma avenida entre a Capela das Almas e o cais, que veio a ser executada, e ainda a construção de parte da Rua

---

[112] Jornal Aurora do Lima, 23 de Março de 1912, n.º 8377, anno 57, p.5.
[113] AHMVC, L. A. 7 de Março de 1911
[114] Jornal Folha de Viana, 2 de Abril de 1912, n.º 67, Ano I, 1ªp.

Nova de S.Bento, entre a Rua do Gontim e a Avenida Luís de Camões, cujo pavimento seria "*construído de calçada à portuguesa (calcetaria ordinária) com passeios laterais de cantaria, empregando-se neles pedra do soco do gradeamento do Jardim Público*" e os passeios seriam construídos "*em granito do mais rijo das pedreiras da extinta cerca dos Crúzios*", tendo a obra sido concluída em Julho de 1912.

Para poente da cidade, área para onde a urbe se vai timidamente expandindo, a Câmara decide a abertura de um novo arruamento, "*que atendendo às reclamações dos moradores das casas sitas no campo d' Agonia, ao poente, sejam mandados abrir uma estrada junto d'essas casas e se colloquem candieiros na mesma*". Os melhoramentos das ruas sucedem-se, notando-se uma preocupação em dota-los das melhores condições para neles se circular, procurando-se ao mesmo tempo regularizar o trânsito de veículos, nomeadamente os carros de bois, de modo a que não deteriorassem o piso e ao mesmo tempo pudessem circular com maior fluidez, evitando-se deste modo "*o estrangulamento de várias ruas da cidade para o trânsito de carros de bois carregados, entre a estação do caminho de ferro, - pequena velocidade - e a doca e entre esta e a estação, sob pena de 5000 reis de multa das contravenções e mais. Que seja nomeada uma comissão composta dos Senhores Luiz Faria, Padre Gil e Oliveira Basto, encarregada de estudar e apresentar uma proposta para alteração do eixo móvel para eixo fixo, dos carros de bois que na cidade fazem carretos, determinando um prazo mais ou menos longo para essa transformação e concedendo especiais garantias aos carreteiros que forem fazendo essa transformação.*"[115]

A higiene pública é também motivo de preocupação do executivo, designadamente a limpeza das ruas, motivo pelo qual é aberto concurso em Dezembro de 1910 para "*fornecimento de um carro para o transporte de lixo, à mão, conforme o tipo do que anda no serviço de limpeza da cidade*". A falta de civismo e o desleixo de muitos citadinos que faziam uso da rua para despejo dos lixos domésticos não deixava de ser um ponto negativo a desfavor das grandes preocupações da administração local em modernizar a cidade e melhorar a qualidade de vida dos seus residentes, queixando-se o presidente deste estado de coisas ao referir que "*tem observado que muitos moradores d'esta cidade continuavam a deitar lixo para a rua, transgredindo assim, o n.º 2 do artº 278 do código de posturas, e prejudicando o projecto de limpeza que a via pública deve offerecer; que por isso, estando presentes reprezentantes da imprensa local pedia aos mesmos que chamassem a attenção do*

[115] AHMVC, L.A. 27 de Outubro de 1910.

publico para o assumpto e lhe lembrassem a conveniência de mandar entregar o lixo, em caixotes, à carroça municipal, quando ella passar à porta de suas habitações"[116].

Verificadas as dificuldades que a cidade ainda apresentava em termos de saúde pública, o Delegado de Saúde solicitava, na época, ao executivo o cumprimento do código de posturas para que os zeladores "*não permitam que os que fazem a remoção de estrumes deixem de vir prevenidos com o caixão próprio para evitarem escorrências na via pública*". Os lixos recolhidos na cidade eram vertidos no vazadouro que existiu até 1911 na margem do rio Lima junto das Azenhas D.Prior, local ermo que estava sob a Jurisdição da Direcção dos Serviços Fluviais e Marítimos, entidade que pretende acabar com a montureira no local, como nos dá conta na missiva endereçada à Câmara referindo que se "*desejar deitar entulhos em frente das Azenhas de D.Prior, na margem direita do rio Lima, deverá previamente obter licença da autoridade marítima*", cabendo o licenciamento ao Ministério do Fomento, que a concedeu, apesar de alguns carreteiros continuarem a depositar entulhos perto do matadouro, no leito do rio. O Plano Geral de Melhoramentos do Porto da cidade veio inviabilizar a deposição de lixos naqueles terrenos marginais, uma vez que o local seria objecto de intervenção a nível da regularização das margens do rio, plano que preconiza a "*regularização da margem direita a montante da ponte do caminho-de-ferro até às pedras denominadas caranguejeiras e a construção de uma doca para barcos em frente das Azenhas de D.Prior*"[117].

Mas é também a Câmara intimada pela Procuradoria da República a cuidar dos aposentos onde estava instalada a cadeia[118], pois "*o ar que se respirava era inquinado de gases mefíticos e princípios deletérios, provenientes de umas retretes*", sugerindo-se a aquisição de um edifício adequado para os presos. A cadeia, que funcionava no edifício dos Paços do Concelho, no piso inferior do Governo Civil apresentava péssimas condições higiénicas, razão porque insistentemente a câmara era pressionada a encontrar outro local para aquele fim, não conseguindo concretizar essa necessidade por falta de dinheiro. Em 1911, sugere-se a sua instalação no antigo depósito do bacalhau.

---

[116] AHMVC, L.A. 26 de Janeiro de 1911, p.12.

[117] AHMVC, L.A. 6 de Abril de 1911, p.60.

[118] A cadeia, inicialmente mandada construir dentro dos muros da vila, passa no séc. XVI para o seu exterior, localizando-se nas traseiras dos Paços do Concelho. A sua construção contou com o contributo da " *factura della a Camara de Ponte de Lima contribuisse com os 27$000 r' igual quantia com q' a camara desta vila contribuio pª a factura da dada vila de ponte*" – Carta Régia de 12 de Dezembro de 1519. Posteriormente, no séc. XVII foi ampliada com o dinheiro das sobras das sizas, 3500$00. Segundo Figueiredo da Guerra " toda a obra interior foi reformada e o edifício augmentado com 4 casas vizinhas, cuja expropriação e custos foi de 650$00 reis. Era então corregedor da Câmara o Dr. Manuel Mexia Galvão. A cadeia foi entregue pronta em finais de 1700. As obras de melhoramentos continuaram e entre 1842 e 1844 alterou-se a entrada do edifício dos Paços, que se fazia pelo portão da cadeia. Na década de 1980, a Câmara recolocou no seu antigo lugar a Porta Mexia Galvão, depois de se ter demolido o edifício da cadeia que hoje é ocupado por uma larga explanada.

Também o edifício do matadouro mereceu atenção por esta altura, uma vez que o abate de reses era feito num barracão sem as condições necessárias a tal actividade, sendo proposta a construção de um novo matadouro primeiramente "*próximo da praia de banhos do Norte*"[119], depois junto ao Castelo de S.Tiago, que o Ministério da Guerra inviabilizou, e depois para junto das Azenhas de D.Prior. Este último local seria, à luz dos princípios salubrizadores da época e pelas suas características, o ideal para a sua localização: fácil esgoto para o rio e proximidade do reservatório de água de Gontim. Contudo, a edificação do novo matadouro recaiu noutro local, tendo-se procedido à expropriação amigável entre o município e "*os proprietários dos prédios da veiga de Figueiredo, também denominada de Areosa, compreendidos no terreno escolhido para a construção do novo edifício do matadouro*", numa área periférica da cidade, do lado poente.

Entretanto, como se referiu, um dos grandes empreendimentos públicos que marcaram este mandato foi o reforço da iluminação pública. O contrato de fornecimento de gás à cidade para iluminação das ruas tinha sido assinado em Julho de 1887 e vigorava por 25 anos. O contrato estipulava 68 artigos para a iluminação da cidade e 78 para os particulares, ficando a empresa responsável pela execução das infra-estruturas – fornalhas, tanques, tubagens, gasómetros. A empresa adjudicada ficava obrigada a garantir gás à cidade, independentemente dos preços do carvão (matéria-prima que alimentava o sistema de iluminação), comprometendo-se a Câmara a assegurar ao concessionário 250 candeeiros públicos e a iluminação dos edifícios municipais. O contrato foi, porém, anulado por alturas da I Guerra Mundial, devido à escassez de carvão. O fornecimento de energia inicia-se em Agosto de 1912 com a iluminação, através de bicos incandescentes, das ruas de S.Sebastião e D.Luís, Largo Serpa Pinto e Avenida Conde da Carreira, sem qualquer encargo para o município. Entretanto, decide a Câmara, depois de colher opinião junto de técnicos do sector, contratar o fornecimento de energia eléctrica, tendo aberto concurso em Maio de 1912. A concessão foi atribuída à Empresa Hidro Electrica do Coura[120], com um contrato válido por 15 anos, que passou a fornecer não só o gás carbónico mas também energia eléctrica a partir do aproveitamento hidroeléctrico do Lindoso, no rio

[119] AHMVC, L.A. 7 de Novembro de 1912, p.199.

[120] A constituição da Sociedade por Quotas de Responsabilidade Ilimitada, da Empresa Hidro-Eléctrica do Coura, deu-se a 1 de Setembro de 1910, na vila de Caminha. O seu objectivo era"*explorar a concessão feita ao outorgante António Lourenço da Cunha, pela Câmara Municipal deste concelho com relação ao exclusivo do fornecimento de energia eléctrica*". No seu parágrafo 1º da alínea d, o citado outorgante cede à sociedade a concessão, que lhe foi feita pela Direcção Geral de Obras Públicas e Minas para reconstruir o açude que possuía no leito do rio Coura, no sítio das Passeiras, freguesia de Covas, Vila Nova de Cerveira, aproveitando a água da represa para produzir energia eléctrica e força motriz.

Lima. A rede de abastecimento público foi, entretanto, alargada às freguesias litorais a norte da cidade – Areosa, Afife e Carreço.

As intervenções nos arruamentos, sobretudo por questões de alinhamento, implicaram, não raras vezes, a demolição de vários edifícios, como aconteceu, por exemplo com a capela da Senhora da Vitória. Esta capela situava-se junto de uma das portas de acesso à cidade, pelo lado Sul - a Porta do Postigo ou de S.Crispim, nas proximidades do mercado do peixe. O plano de melhoramentos preconizava para aquele local o alargamento da rua, sendo necessário demolir aquele pequeno templo já em avançado estado de degradação. Nesse sentido, a Câmara diligenciou junto da Alfândega a sua cedência para posterior demolição, pois "*achando-se a fachada e parede do lado sul da capela da senhora da Vitória, pertencente à alfândega, em estado de ruína, sendo necessário o respectivo apeamento, conforme pelo arquitecto Municipal foi dito em seu ofício n.º 4 de 20 de Julho de 1909, e tendo a Câmara oficiado sobre o assunto o chefe da delegação aduaneira, sem que até hoje medida alguma se adoptasse por parte da estação competente, for resolvido apresentar ao Exmº Ministro das Finanças conveniência de ser cedida ao município a citada capela evitando-se assim qualquer sinistro, e alargando a via pública, que naquele ponto se acha bastante angustiada*"[121]. A capela da Vitória foi demolida em 1916[122] por razões estéticas, sendo edificada no mesmo sítio a cavalariça da Guarda-fiscal, corporação que naquele local mantém ainda hoje o seu posto.

A planta geral de melhoramentos é um documento de trabalho que atravessa os mandatos dos sucessivos executivos municipais. As intervenções realizadas ou projectadas são orientadas por essa planta, onde os técnicos vão desenhando ou redesenhando sobretudo os alinhamentos das ruas e projectando novos arruamentos. Em 1914, o novo executivo liderado por Francisco Dias Pereira retoma a planta de melhoramentos que dividia, grosso modo, a cidade em três áreas: Ursulinas, casco medieval e áreas adjacentes.

A génese do Bairro das Ursulinas acontece neste mandato, fazendo-se a divisão do bairro em ruas[123], perspectivando-se a expansão urbana para norte, nos terrenos exteriores ao anel ferroviário. Este local, junto do antigo Convento dos Santos Mártires (actual Seminário das Missões), é objecto do primeiro projecto para a construção de casas económicas, apresentado em Junho de 1915. Não dispondo a Câmara de recursos financeiros para empregar neste empreendimento, propôs o

[121] AHMVC, L.A. 2 de Maio de 1912, p.68.
[122] Araújo, J.R. - Rastos de Sombra. Viana do Castelo, 1981, p.50.
[123] AHMVC, L.A. 17 de Outubro de 1912, p.177.

"*lançamento de um imposto a todos os automóveis e carros tirados a gado cavalar e muar que entrem na cidade*"[124], de forma a obter as necessárias receitas. Fundamentalmente destinado à classe operária, é inaugurado em Setembro de 1918, tendo a Câmara decidido dotá-lo de convenientes acessos, continuando a construção "*da estrada municipal de 2ª classe, de S.Roque à curva da Cebeira, na parte que ocupa a antiga Rua D.Amélia de Morais, até ao Bairro das Urselinas*"[125]. Este bairro foi baptizado inicialmente com o nome de Bairro Aires d'Abreu, em homenagem ao seu mentor, magistrado superior do distrito.

A demolição da Igreja de Monserrate é também ponderada, tendo em vista a requalificação do largo fronteiro ao Quartel de Infantaria n.º 3, que à data se localizava na Rua das Rosas. O processo de demolição enquadra-se num ambiente político anticlerical então vigente, não tendo tido qualquer efeito o movimento popular contra o desaparecimento desta igreja, argumentando os contestatários que o referido largo em nada beneficiava a população. A Câmara, determinada nos seus intentos, decide a expropriação da igreja "*há muito condenada por ameaças de iminente desmoronamento, conforme foi dito pelo Sr Engenheiro das Obras Públicas*"[126].

Por sua vez, o largo da Igreja Matriz tinha sido objecto de estudo para nele se fazerem alguns melhoramentos. As obras estavam integradas no processo de alargamento da Rua de D. Luís (actual Sacadura Cabral), admitindo-se também o alargamento da Viela dos Clérigos. Estas intervenções obrigariam à demolição de algumas casas contíguas à viela. Também a Rua dos Rubins merece atenção com o projecto do seu alinhamento entre a rua do Anjinho e o Largo 5 de Outubro. Para esta rua, a transformar em avenida, estava ainda prevista a colocação da estátua de Viana.

A abertura de uma avenida central, ideia que vinha já dos mandatos anteriores, não estava em concordância com o plano de melhoramentos. Até 1917, altura em que a avenida começa a ser rasgada, diante da estação do caminho-de-ferro existia um largo que abarcava a Rua da Carreira e do qual partiam duas ruas estreitas, paralelas, para sul – a Rua das Cabaças e a Rua de Afonso Velho – que desembocavam na Rua das Rosas (actual General Luís do Rego). O espaço a jusante destas ruas, até às proximidades da Rua dos Fornos, era constituído pelos quintais das habitações, situação que facilitava o seu traçado. A abertura de uma grande avenida pressupunha a demolição de inúmeros edifícios, projecto que não se mostrou pacífico, não só porque implicava vários desalojamentos mas também porque os moradores

[124] AHMVC, L.A., 19 de Junho de 1915, p.85.
[125] AHMVC, L.A. 21 de Agosto de 1918, p.99.
[126] AHMVC, L.A.29 de Abril de 1914, p.80.

contestaram tal intervenção. Sendo do conhecimento público que a avenida ocuparia uma vasta área de terreno "*os moradores dos bairros que vão ser demolidos, em virtude da abertura da projectada avenida central, pedindo a intervenção da Câmara para que não façam aquela artéria, rasgando-a imediatamente às parcelas e de forma a que os inquilinos dos prédios condenados possam procurar casas onde se recolham*"[127].

A estação associa-se à abertura da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, que constitui um eixo monumental, se comparada com a dimensão da cidade, cuja construção provoca uma notória ruptura do tecido urbano. Contudo, apesar das características desta nova via, nomeadamente do seu perfil transversal, em nada se assemelha aos arruamentos urbanos até aí existentes, acaba por se inserir na lógica do sistema ortogonal, tendo o mérito de estabelecer uma nova relação da cidade com o rio.

Em 1920, a câmara, pretendendo compensar a demolição das 80 casas no centro, propõe-se construir um bairro económico no Cabedelo[128]. Esta área livre de construções, na margem esquerda do Lima, merecera naquele ano um projecto de arruamento, deixando pressupor que a câmara pretenderia promover construção de habitações naquele local.

Entretanto, a Câmara Municipal debatendo-se com algumas dificuldades a nível do processo de expropriação dos terrenos para dar continuidade à construção da avenida central, requer ao governo a elaboração de "*uma lei de expropriações por zonas, a fim de facilitar as construções na nova avenida central*"[129]. Para a parte sul desta projectada avenida estavam garantidos os terrenos conquistados ao rio Lima por força de uma Portaria de 30 de Junho de 1893 que concedia à Câmara "*todos os terrenos que pelo Estado foram conquistados ao rio Lima e os que estão em vias de conquista, segundo o projecto de melhoramentos desde a sua foz até às azenhas de D.Prior*", cuja área de intervenção se observa no mapa da. Apesar de tudo, a Câmara Municipal deparou-se com alguma resistência por parte da Junta Autónoma dos Portos, entidade que se manifestou em desacordo com tal cedência.[130]

A estrutura urbana da cidade é profundamente alterada com a abertura desta grande avenida central, para a qual o executivo preconizava a construção de edifícios capazes de a valorizarem esteticamente, propondo também a construção de casas

---

[127] Jornal Aurora do Lima, 23 de Janeiro de 1917, n.º 8974, ano 62, p. 3.
[128] Fernandes, M.G. - Urbanismo e Morfologia no Norte de Portugal. Porto: FLUP, 2002, p. 390.
[129] AHMVC, L.A. 14 de Maio de 1920, p. 52.
[130] AHMVC, L.A. 29 de Março de 1918.

higiénicas e confortáveis para a nova artéria, a qual "por se localizar próximo da estação será um sítio muito frequentado"[131]. Em Abril de 1922 é proposto o nome de Avenida Coutinho Cabral para aquela artéria[132], sugerindo-se que nela fossem construídos edifícios que a marcassem como espaço central da cidade, para além das construções urbanas para habitação e serviços, nomeadamente um cinema, Caixa Geral de Depósitos, banco, correios, bombeiros. A Cruz Vermelha instala-se definitivamente na Avenida, em 1920, abandonando as deficientes instalações na Rua da Picota. Em finais de 1922, a avenida apenas estava pavimentada até à Rua Manuel Espregueira, sensivelmente metade da sua extensão, sendo a restante em terra, que no Inverno se transformava num autêntico lamaçal.

A Praça Frei Gonçalo Velho é inaugurada em 16 de Maio de 1920, que à data tinha a designação de "Praça do Príncipe"[133]. Para o alargamento da viela de S. Domingos a Câmara Municipal deliberou "por em arrematação a demolição das três casas que a Câmara possui na viela de S. Domingos e respectivos materiais"[134]. A Avenida das Trincheiras foi também alargada, nesta época, para nove metros.

A história política do país fica marcada, em 1926, pela implementação de um governo de cariz ditatorial. A afirmação do poder assume especial importância a nível do urbanismo, dando-se início a um estilo arquitectónico inconfundível – Arquitectura do Estado Novo – materializado especialmente nos edifícios públicos, de grande volumetria, sóbrios, esmagadores, graníticos, com recurso aos materiais de construção tradicionais. Neste contexto, de afirmação dos valores nacionais, os municípios procuram atrair para a cidade equipamentos públicos que dêem corpo aos novos princípios urbanísticos.

Na década de 1920, denota-se a preocupação da Câmara Municipal quanto à necessidade de construir edifícios na Avenida Central. Em 1928, a Câmara Municipal pretende tomar posse dos terrenos necessários à construção de uma escola do ensino primário geral naquela avenida. Depois de expropriados todos os terrenos adjacentes à avenida central, são levadas a cabo algumas alterações do perfil da nova artéria para instalação da iluminação pública, passando a ser conhecida por rua central. Anos mais tarde, inicia-se também o processo de expropriação dos terrenos necessários à conclusão do edifício dos Correios, projecto de autoria dos Arquitectos Rogério Azevedo e Baltazar Castro.

---

131 Jornal Aurora do Lima, 9 de Junho de 1922, anno 67, n.º46, p.1.
132 AHMVC, L. A. 27 de Abril de 1922, p. 40.
133 AHMVC, L. A. 15 de Maio de 1920, p. 51v.
134 Id.Ib.

Neste período, dando continuidade às obras de beneficiação de arruamentos, mereceram obras o Largo Vasco da Gama e a Praça Frei Gonçalo Velho, pelo lado Norte e poente da Rua Nova de S. Bento. A Avenida Rocha Páris é pavimentada, projectado-se ainda pavimentar as ruas do Poço, do Hospital Velho, do Tourinho, a Travessa dos Clérigos, a Viela de Seitães e a Praça da Erva. É também equacionada uma intervenção no Largo das Almas, em 1932, sendo incumbindo o Arquitecto Rogério Azevedo dos necessários estudos. Neste particular, o executivo teve que contar com a oposição da Associação Comercial, que discordava que parte daquele largo fosse constituído como Mercado livre.

Também a abertura de novas vias estava nos propósitos do executivo, constituem acções urbanísticas que redimensionam a malha urbana: ligação da cidade ao bairro da Abelheira, um núcleo já com alguma dimensão; elaboração do projecto de expropriação para prolongamento da Avenida da Carreira até à Praça General Barbosa; construção da avenida paralela à ponte metálica/linha-férrea; proposta de "abertura de uma rua, ligando a ponte metálica, sobre o Rio Lima, com o Largo Dr. Trindade Coelho e cujo traçado seria marginando a linha do caminho de ferro, pelo lado poente e sul" [135]; abertura de uma nova artéria que, partindo da ligação da EN 1-1º com a Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, se dirigia em linha recta ao Campo do Castelo[136]; proposta de abertura, em Darque, "da estrada que partindo do Cais Novo, pela Senhora das Areias, dê acesso à praia sul" [137]. Os alinhamentos das artérias da cidade continuam a ser executados, tendo sido propostas intervenções nas seguintes ruas: Rua General Luís do Rego, Rua Magos Xavier da Costa, Rua da Picota, Rua Nova de S. Bento, Rua Sacadura Cabral e Rua Grande[138]. Prosseguindo os melhoramentos, a Câmara Municipal decide adquirir quatro prédios para demolir, de modo a dar "à Rua de Olivença o alinhamento e prolongamento exigido na planta de melhoramentos da cidade"[139], e o prolongamento da Avenida Conde da Carreira até ao cruzamento da EN 1-1º com a Avenida da Praia Norte (obra que nunca chegou a ser executada)[140].

Em termos de áreas residenciais, a cidade vê surgir, na década de 1930, os primeiros bairros fora do anel ferroviário, nos terrenos livres a nascente. São intervenções de entidades externas à cidade. A Direcção dos Caminhos-de-ferro apresenta a planta de localização de um bairro jardim destinado aos seus funcionários,

135 AHMVC, L. A. 11 de Novembro de 1934, p. 49v.
136 AHMVC, L. A. 14 de Novembro de 1934, pp. 49-50.
137 AHMVC, L. A. 30 de Maio de 1932, p. 9.
138 AHMVC, L. A. 25 de Abril de 1934, p. 138v.
139 AHMVC, L. A. 20 de Janeiro de 1937, p. 8.
140 AHMVC, L. A. 6 de Janeiro de 1937, p. 3.

que vem a ser construído na década seguinte, e o Governo projecta a construção de um bairro económico, que veio a ser construído em finais da década – o Bairro do Jardim. Referindo-se a este, a Câmara Municipal pretendeu dotar a cidade de um bairro "embora modesto, procurando ainda que ele se vá estendendo para as bandas da Abelheira, perdendo o medo ao cemitério, hoje já camuflado com o Horto Municipal". Para ligar este bairro à cidade, uma vez que estava erguido em terrenos periféricos, foi necessário expropriar alguns terrenos para prolongar a então Rua do Horto até ao local onde veio a ser edificado (actual Avenida Capitão Gaspar Castro). Por seu lado, a Junta Autónoma dos Portos propõe a construção de um bairro para a classe piscatória a edificar em torno dos terrenos do futuro porto de pesca. Para o efeito, houve necessidade de expropriação de várias casas do Largo de Santa Catarina, onde residiam muitas famílias de pescadores, tendo o projecto sido encomendado ao Arquitecto Rogério de Azevedo.

Desta altura, é também o primeiro concurso para a urbanização da Praia do Cabedelo[141], dando-se início ao projecto de saneamento da cidade, que propõe para as principais artérias o sistema de mina para recolha dos efluentes[142].

Os edifícios degradados, que em Viana existiam em grande quantidade, foram objecto de regulamentação, determinando-se que nos prédios fossem pintados da mesma cor das paredes os canos pluviais, os tubos das instalações eléctricas, proibindo-se ainda o uso de azulejos no revestimento das fachadas, ou quaisquer outros materiais que ferissem a harmonia do edificado. As caleiras dos algerozes e outros tubos de queda de água não deveriam prejudicar a estética das fachadas. É, aliás, no mandato de João Rocha Páris (1938-1947) que denota uma preocupação com a arquitectura da cidade, nomeadamente quanto às questões estéticas dos edifícios. Anteriormente, em 1926, já a Câmara Municipal determinava, por edital, que os munícipes procedessem à limpeza das fachadas dos prédios confinantes com a via pública, sugerindo ainda as cores usadas para caiar ou pintar as paredes. Proibindo-se "a aplicação de revestimentos em companhia de cimentos ou quaisquer outros materiais que quebrem a unidade geral das fachadas"[143], propõe-se também o uso da cantaria de granito que dava "aspecto característico e regional".

Ao assumir a vontade de manter a traça típica da casa do norte de Portugal, a Câmara Municipal propôs-se estimular o trabalho de operários canteiros na execução de elementos da arquitectura tradicional da região: cunhais, peitoris, ombreiras e

[141] Jornal Notícias de Viana, Maio de 1933.
[142] Jornal Notícias de Viana, 4 de Dezembro de 1937, n.º 620, Ano XI, 1.ª p.
[143] AHMVC, L. A. 13 de Setembro de 1939, p. 193.

vergas, podendo os interessados consultar a Comissão de Arte e Arqueologia do município, para orientação. No sentido de incrementar a arquitectura tradicional, a Câmara Municipal lançou mesmo um concurso a nível das freguesias para a construção da casa de estilo regional, com a aplicação de materiais tradicionais – granito, telha portuguesa, tijolo antigo ou tipo minhoto, junto às estradas, caminhos vicinais e largos.

Em finais da década, a Câmara Municipal começa a delinear uma estratégia para o turismo da cidade, dotando-a de espaços públicos atractivos para um número crescente de visitantes. Assim, é elaborado um Plano Geral de Arranjo da Estância de Santa Luzia, da responsabilidade do Arquitecto Faria da Costa. Os terrenos em torno da antiga capela, na Serra de Santa Luzia, foram expropriados, numa área de 4 867 ha, tendo sido entregues aos Serviços Florestais para arborização e abertura do caminho de acesso ao monte, objectivo por que se bateu a Confraria ao longo dos anos. A estrada de acesso a Santa Luzia mereceu, por essa razão, obras de alargamento, vindo a desembocar na Rua Major Xavier da Costa[144], sendo proposto o seu alargamento entre a Rua Emídio Navarro e a Rua Nova de Santana.

Aproveitando a posição topográfica, onde já existia uma ermida e beneficiando da majestosa paisagem que daquele local se abarca, a comunidade vianense, impulsionada por alguns homens mais bairristas, lança-se na construção de um templo monumento dedicado ao Coração de Jesus, cabendo ao Arquitecto Ventura Terra a elaboração do respectivo projecto de construção.

Os projectos urbanísticos da Câmara Municipal incluíam a urbanização do Bairro da Bandeira. A área destinada a esta intervenção era bastante alargada, compreendendo os terrenos a poente da linha-férrea, até à Rua Capitão Gaspar de Castro e Bairro Jardim. Limitados a sul pelo muro-cais da margem direita da linha férrea. Este plano propunha ainda a construção de edifícios públicos: liceu, cadeia comarcã, finanças. Prevendo ainda a construção futura do palácio da Justiça, Casa dos Magistrados e Banco de Portugal.

O plano preconizava também a supressão de passagens de nível sobre a via férrea, propondo-se a construção de um viaduto superior ligando a Rua Emídio Navarro à Rua Major Xavier da Costa, permitindo também a ligação com a estrada de Santa Luzia e a "construção de uma rua que partindo da rampa da ponte metálica estabelecesse a ligação directa com o largo Dr. Trindade Coelho, sempre a poente da linha férrea. A construção de uma rua que partindo do cruzamento da Rua José

[144] AHMVC, L. A. 14 de Setembro de 1938, p. 225.

Espregueira e a Rua da bandeira, sempre a nascente da linha-férrea, estabelecesse ligação directa com o Largo da Igreja de Santo António, depois de atravessar a Rua Capitão Gaspar de Castro"[145].

Deste projecto constava ainda o prolongamento da "Avenida Marginal até à Ribeira de Portuzelo, formando o Parque Oliveira Salazar, de onde irradiava uma rede de amplas avenidas de acesso a novas construções destinadas ao liceu (já adiantado), repartições públicas, cadeia comarcã, Bairro Jardim, etc. Graças a este grandioso projecto, do qual pouco se executou, como refere a câmara "a cidade ficará dotada de um amplo Bairro Moderno, que abrangerá uma superfície de 500 mil metros quadrados no sopé da montanha de Santa Luzia, que abrigará de ventos limites a Norte"[146]. Deste vasto plano de obras, a Câmara Municipal apenas conseguiu concretizar o liceu e Cadeia Comarcã e os respectivos acessos a estes dois equipamentos e ainda o arruamento interior do Bairro da Bandeira. A concretização do plano de Faria da Costa apenas acontece com a construção de um bairro de habitações de renda limitada, no sítio da Bandeira, a cargo da Federação das Caixas de Previdência. A primeira fase desta nova área residencial, nas proximidades do bairro da CP e do Jardim, era constituída por "dez blocos com total de sessenta habitações com rendas acessíveis a classes médias, especialmente destinadas a famílias numerosas, alargando uma área de 8500 m^2, na zona urbanizada do Bairro da Bandeira"[147].

Num período em que se assiste ao surto de planos e projectos urbanísticos, que a câmara encomenda a nomes sonantes da arquitectura nacional, encarrega-se o Arquitecto João Aguiar do projecto de urbanização da zona compreendida entre a Rua José Espregueira, Bairro Operário da CP, Carmelitas e Rio Lima. Os estudos do arquitecto incluem também a urbanização do terreno a montante da ponte metálica, desde o rio até ao Bairro Jardim. Para o Cabedelo, continua o processo de aquisição de terrenos destinados à urbanização projectada, a cargo do Arquitecto Jorge Segurado, propondo-se a expropriação de 240 mil m^2 de terreno.

No centro da cidade, é finalmente aberta a Rua de Aveiro, dando-se continuidade às obras de prolongamento da Rua Nova de Santana, o que implicou a demolição do antigo Tribunal Judicial e parte do edifício onde existiu o antigo Hotel Central (voltado para a Rua Cândido dos Reis). Por esta altura, desaparece definitivamente o que restava da muralha medieval, quando a câmara delibera a sua

[145] AHMVC, L. A. 21 de Setembro de 1938
[146] Jornal Aurora do Lima, 25 de Fevereiro de 1944, Ano 89, n.º 16.
[147] Jornal Notícias de Viana, 6 de Janeiro de 1949, Ano 23, n.º 1192, pp. 1 e 4.

demolição. O pano de muralha a demolir situava-se no Largo João Tomás da Costa, tendo-se decidido, no entanto, "que a parte da muralha a conservar e a pôr a descoberto é a existente entre o beco dos Fornos e a Rua Gago Coutinho, junto ao edifício dos Paços do Concelho"[148].

Desde o plano municipal de 1952 que a câmara preconizava uma relocalização do mercado, pois as instalações encontravam-se em péssimas condições, para a actividade mercantil, por não haver obras de conservação há muitos anos. Para o efeito, são encetadas negociações com a Santa Casa da Misericórdia para a aquisição do terreno necessário a um novo mercado, procurando saber da disponibilidade para "vender uma propriedade que possui no Largo das Almas, desta cidade, composta de terreno lavradio e casas de habitação, visto aquele local estar destinado à construção de novo mercado pelo anteplano de urbanização."[149]. A Câmara Municipal, não dispondo de verbas suficientes para fazer frente a este empreendimento, vê-se na contingência de contrair um empréstimo "que permita a execução de tão desejado melhoramento". O primeiro anteprojecto, do Arquitecto Castelo Branco, não sai do papel, dado o elevado orçamento. A Câmara Municipal decide então encomendar novo projecto ao Arquitecto José de Melo Andressen, do Porto.[150] A implantação deste novo edifício, em pleno centro da cidade, nas proximidades do antigo mercado, que veio a ser demolido na década de 1970 para dar lugar ao Edifício Jardim, vulgo "Prédio Coutinho", obrigou a Câmara Municipal a adquirir prédios e terrenos nas imediações do Largo das Almas, como se refere "um prédio sito no gaveto da Rua Martim Velho e Bandeira, composto por três pavimentos, por 161 500$00; na parcela com a área de 140 m^2 a desmembrar do quintal do prédio urbano (...) 10 300$00; uma parcela de terreno com a área de 102 m^2 por 7 500$00., e ainda outros terrenos e prédios à Santa Casa da Misericórdia localizados no "Largo das Almas e Rua Martim Velho desta cidade, necessários à urbanização do local (...) onde vai ser construído o novo mercado municipal"[151], o que passou, também, pela indemnização de alguns comerciantes que ali tinham os seus estabelecimentos. A Santa Casa da Misericórdia aceita vender catorze prédios que ali possui por 1 200 contos, obrigando-se a Câmara Municipal a disponibilizar "terrenos para construir casas onde alojar os inquilinos dos prédios [...] que a câmara vai adquirir"[152], oito casas de dois pisos com logradouro, cinco casas térreas e um prédio de "5110 m^2 de terreno, com pocilgas, (...) lavandaria,

[148] AHMVC, L. A. 7 de Julho de 1955, p. 181v.
[149] AHMVC, L. A. 3 de Dezembro de 1952, p. 249.
[150] AHMVC, L.A. 6 de Agosto de 1961, p. 43.
[151] AHMVC, L.A. 7 de Março de 1962, p. 125v.
[152] AHMVC, L.A. 23 de Julho de 1965, p. 126.

alpendres e uma pequena casa com frente para o campo"[153]. Com a venda destes prédios e a permuta de terrenos a Santa Casa propõe-se construir "um bairro com seis moradias cada bloco"[154] para alojar os moradores. Este bairro viria a ser construído no topo nascente da Avenida do Atlântico, em frente à então Escola Técnica, sendo concluído em 1968.

O Estado comparticipou com "1900 contos para a urbanização do local e construção do edifício"[155], vendo-se a Câmara Municipal obrigada a deliberar a contracção de um empréstimo na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência no montante de dez mil contos distribuindo a verba para o edifício dos Paços do Concelho e urbanização, construção do mercado municipal, incluindo urbanização do local e expropriações, aquisição de terrenos para a abertura de arruamentos e construção de bairros, construção da avenida de acesso ao mercado[156].

A construção de equipamentos públicos vai-se materializando lentamente. A meados da década, o Palácio da Justiça encontra definitivamente um local para ser edificado. O novo edifício, do Arquitecto Francisco Augusto, começa a ser construído na Avenida dos Combatentes, ocupando o terreno onde esteve sedeado o quartel dos Bombeiros, cujo proprietário havia desistido de nele edificar um grande edifício. È iniciada a construção da Escola Técnica (actual Escola Secundária de Monserrate), com a expropriação de vários terrenos e prédios. Junto a este edifício, projectou-se também a construção de uma larga avenida que daria acesso à nova zona de urbanização em Monserrate, em direcção ao mar"[157].

A área do Cabedelo começa a dar os primeiros passos no processo de urbanização, com a venda em hasta pública de lotes de terreno para vivendas, determinando a câmara que os requerentes só poderiam construir prédios em locais urbanizados, de modo a evitar à Câmara as despesas resultantes da ampliação das redes de água e luz[158], mantendo a área arborizada, dotada de grandes ruas e avenidas, obras a cargo da construtora Grão Pará, Sarl.. Com vista a oferecer melhores condições aos veraneantes e campistas, abriu-se concurso para a instalação de um parque de campismo. Para aquela nova área de expansão urbana, a câmara considerava necessária a construção de um hotel, nos terrenos da Quinta do Sequeira, tendo aberto concurso para a venda de uma parcela de terreno, com 20380

[153] AHMVC, L.A. 28 AHMVC de Agosto de 1962, pp. 196 e 197.
[154] Jornal Notícias de Viana, 8 de Março de 1962, n.º 166, 3ª série, Ano IV, 1ª p.
[155] AHMVC, L.A. 8 de Agosto de 1962, p. 192v.
[156] AHMVC, L.A. A. M., 15 de Setembro de 1960, p. 142-143.
[157] Jornal Notícias de Viana, 9 de Agosto de 1962, n.º 188, Ano IV, p. 1.
[158] AHMVC, L.A. 8 de Novembro de 1961, p. 67v.

m^2, destinado à construção de um hotel"[159]. O edifício, de traça moderna e denotando um equilibrado aproveitamento de todo o espaço e dos materiais regionais"[160], é concluído em 1971, passando a designar-se por "Postilhão".

O Cabedelo, importante espaço balnear e de lazer é, na década de 1970, objecto das primeiras intervenções urbanísticas. De modo a promover o seu potencial turístico, a câmara decide vender uma parcela de terreno com 14000 m^2, propriedade sua, impondo, como contrapartida, a construção de vários equipamentos: piscina; restaurante com capacidade para o serviço simultâneo de 150 pessoas, com salão, reservado a festas e espectáculos, exposições, convívio e outras finalidades de interesse cultural e recreativo; um ou mais "courts de Tennis"; parque infantil, com piscina para crianças; e uma unidade hoteleira, com o mínimo de 30 quartos, e correspondente a um hotel de segunda classe"[161]. É, assim, que no terreno arrematado pela Luziamar – Sociedade Promotora de Turismo Vianense, uma área de terreno superior a 14 000 m^2 , veio a erguer-se o Complexo Turístico do Luziamar, concluído em 1972, que pela sua novidade e excelente localização constituiu, naquela década, o pólo da animação nocturna de uma vasta região.

Na cidade, colmatando-se alguns interstícios livres de construção, procede-se à urbanização da envolvente do Hotel Afonso III. A construção do Hotel Afonso III na entrada da cidade, junto à ponte metálica, e a urbanização da zona envolvente proporcionam o desenho de novas ruas. Os trabalhos de urbanização ficam a cargo da Sociedade Turística do Lima, proprietária do imóvel, inaugurado em 1971, propondo-se esta entregar 300 contos à câmara e ainda, gratuitamente, cerca de 700 m^2 de terreno para arruamentos e parque de estacionamento, em troca da concessão à companhia de petróleos B.P de um posto de combustíveis a instalar no local[162]. Em 1969 é apresentado o projecto para a construção do hotel do Parque, concluído em 1971, tendo a Câmara Municipal aproveitado a oportunidade para redesenhar a rede viária junto da ponte metálica e do restaurante Límia Parque, na margem do idealizado Parque da Cidade, cuja 1ª fase é adjudicada em 1969[163], para onde se previa a construção de uma piscina pública[164].

[159] AHMVC, L.A. A. M., 18 de Abril de 1962, p. 198-199.
[160] Jornal Aurora do Lima. 14 de Maio de 1971, ano 110, n.º 39, 1ª p.
[161] AHMVC, L.A. 29 de Novembro de 1967, p. 13.
[162] AHMVC, L.A. 14 de Julho de 1965, p. 165v.
[163] AHMVC, L.A. 23 de Abril de 1969, p. 196.
[164] AHMVC, L.A. 11 de Novembro de 1964, p. 194.

Por essa altura, são iniciados os estudos para a supressão das passagens de nível da cidade, propondo-se a construção, inferior ou férrea, da passagem de nível[165] de Santo António e da Rua de Aveiro, a qual só viria a ser construída apenas no início da década de 1990, só para peões. Ainda no centro, projecta-se a construção de um posto clínico, mais tarde Centro de Saúde de Viana do Castelo, para o que foi necessário demolir uma parte do palácio Terena Monfalim, de modo a permitir o alinhamento deste novo equipamento de saúde. A Câmara Municipal, por seu lado, cedeu à Caixa de Previdência uma parcela de terreno com 60 m^2 [166] para alinhamento do edifício, cuja inauguração ocorre em Outubro de 1969.

O Plano de Urbanização da cidade preconizava a construção de edifícios nos terrenos do perímetro urbano, estipulando-se prazos para a sua construção, de modo a colmatar os espaços livres, verificando-se, contudo, que os prazos para a execução das obras raramente eram cumpridos. Para obstar a tais dificuldades, a câmara impôs aos proprietários o cumprimento do estipulado para as edificações ou mesmo remodelações para alinhamento de ruas[167]. Este plano é remodelado, em 1970, pelo Arquitecto João Aguiar, definindo-se um âmbito territorial mais alargado, sendo proposta a inclusão das freguesias confinantes da Meadela e Areosa. A freguesia de Darque não foi contemplada na área urbana, apontando-se como óbice à sua inclusão a interposição do rio[168].

Em termos de equipamentos, a transferência da Central de Camionagem, instalada junto dos escritórios das empresas transportadoras sediadas na Avenida dos Combatentes, é proposta para junto da estrada da Papanata, à saída da cidade para Ponte de Lima, onde anos mais tarde acabaria por localizar-se e permanecer até ao presente, estando, no entanto, programada a sua transferência para a nova interface de transportes em construção junto à estação da CP. Em 1970, o espaço de ligação entre a Avenida Rocha Páris e a Rua Nova de Santana toma o nome de Praça Dr. Gonçalves de Proença, mais tarde rebaptizada como Praça 1º de Maio e objecto de um plano de pormenor na década de 1980, para o que foi necessário proceder ao despejo de vários inquilinos de prédios camarários[169].

As questões da habitação merecem a atenção da iniciativa privada, que submete à apreciação camarária propostas para construção na zona de protecção do

[165] AHMVC, L.A. 2 de Setembro de 1964, p. 166v.
[166] AHMVC, L.A. 15 de Julho de 1966, p. 170.
[167] AHMVC, L.A. 29 de Setembro de 1965, pp. 6 e 7.
[168] Jornal Notícias de Viana. 26 de Abril de 1971, Ano XIII, n.º 992, 1ª p.
[169] AHMVC, L.A. 24 de Janeiro de 1968, p. 37.

edifício do Liceu[170] e a alteração do plano de Urbanização da Quinta do Sequeira, em Darque, solicitando a transformação de terrenos destinados a zona industrial em área de construção de casas de renda económica[171]. Na periferia da cidade, assiste-se ao aparecimento das primeiras urbanizações, como é o caso da Urbanização do Bairro da Bessa na Meadela, cujas obras de infra-estuturação têm início em 1971. O processo de urbanização do bairro da Bessa desenvolve-se essencialmente por iniciativa da câmara, que expropria e vende em hasta pública inúmeros terrenos agrícolas para construção de edifícios habitacionais. Nesta área apetecida para a construção, alvo de interesses imobiliários, os construtores surgem em força apresentando propostas à câmara. Algumas propostas constituem-se como autênticos negócios para os privados, como por exemplo a doação à câmara de uma parcela de terreno com a área de 1056 m^2, com duas casas, para abertura de um arruamento, com a condição de a autarquia autorizar a construção de prédios, libertando o promotor do pagamento de mais-valia, ficando ainda a câmara com o ónus do despejo dos prédios ocupados no prazo de seis meses, comprometendo-se o doador a executar o respectivo arruamento no terreno cedido à câmara[172].

No início da década de 1970, assiste-se ao crescimento demográfico e urbanístico das periferias urbanas, sobretudo na parte nascente da cidade, o que origina a remodelação do anteplano de urbanização da cidade[173]. Quanto ao centro da cidade, as propostas incluem a construção de uma praça em frente ao edifício do Governo Civil, aproveitando a Rua da Bandeira[174], a demolição do antigo mercado municipal para nele se construir um novo edifício, condicionado às normas urbanísticas impostas pelo executivo, e a transformação da Rua dos Fornos numa zona comercial. Por esta altura, está ainda em curso o processo do prolongamento da Rua Nova de Santana. A Praça Dr. Gonçalves Proença (actual Praça 1º de Maio) é alvo de um projecto de urbanização, dos arquitectos Eduardo Coimbra de Brito e Francisco Nogueira, tendo a câmara vendido os terrenos que lhe pertenciam naquela zona[175], definindo um prazo de três anos para que todos os proprietários dos terrenos promovessem a ocupação dos mesmos com prédios, cujas fachadas deveriam obedecer ao anteprojecto e respectiva memória descritiva[26]. Este projecto não chegou, porém, a sair do papel.

---

[170] AHMVC, L.A. 24 de Janeiro de 1968, p. 168.
[171] AHMVC, L.A. 30 de Novembro de 1966, p. 42.
[172] AHMVC, L.A. 7 de Novembro de 1972, p. 172v.
[173] AHMVC, L.A. 13 de Outubro de 1971, p. 194.
[174] Jornal Aurora do Lima, 8 de Março de 1974, ano 119, n.º 21, 1ª p.
[175] AHMVC, L.A. 31 de Outubro de 1972, p. 170.

Em 1973 é elaborado o projecto da construção do arruamento entre a então Rua Capitão Gaspar de Castro e a Papanata, que virá a constituir-se mais tarde como a entrada nascente da cidade pela Meadela. Neste ano é adjudicada a construção da Escola Preparatória Dr. Pedro Barbosa, que acaba por ficar instalada provisoriamente no antigo palácio do Jardim D. Fernando, mais tarde em pavilhões pré-fabricados na Avenida do Atlântico, em frente à Escola Técnica e definitivamente em edifício novo na década de 1990, próximo daquela avenida.

Em 1974 é pela primeira vez proposta em reunião de Câmara a constituição de uma comissão de trabalho para o Centro Histórico com o objectivo de preservar o património medieval.

2.3. - Planeamento e transformações urbanas recentes

Como antes se disse, o mar, o rio e a montanha desde sempre balizaram fisicamente os limites da cidade de Viana do Castelo, elementos naturais que abraçam a urbe e marcam os traços limite da sua paisagem. O crescimento urbano, lento e circunscrito a um ou outro elemento fixador, como o foram os espaços religiosos, dá-se progressivamente para além do medievo amuralhamento. O último quartel do século XIX marca também a delimitação da cidade, agora pela mão do Homem. A construção da linha-férrea define uma nova fronteira, para além da qual muito lentamente evolui a cidade. Este novo elemento inscrito na morfologia da cidade constitui-se como autêntica barreira, contornando o tecido urbano e reduzindo as acessibilidades às duas únicas vias existentes à data, assentes desde há muito na antiga ponte de madeira sobre o Lima, antepassado da actual EN13, e na ligação com Ponte de Lima através da actual EN 202.



Fig. 1 - Plano de uma Cidade-Jardim. Viana do Castelo. Arq. Rogério de Azevedo. 1932.

São de 1932 e 1941 os primeiros planos parciais que tratam em pormenor áreas residenciais específicas (Bairro da Bandeira, Bairro das Ursulinas e Quinta do Sequeiro em Darque). Promovidos por entidades públicas e privadas, introduzem um novo conceito de cidade - bairro residencial periférico constituído por moradias

construídas sobre uma malha reticulada e apoiada em vias existentes - que corresponde ao modelo higienicista próprio do regime. Com base neste modelo, vai surgindo um anel residencial periférico, pontuado por algum equipamento escolar - em 1946 é construído o Liceu Nacional - e religioso.



Fig. 2 - Bairro-Jardim. 1940.

Em 1932, o Arquitecto Rogério de Azevedo elabora o Plano de uma Cidade Jardim, projecto que previa, no essencial, a construção na periferia da cidade consolidada de um pequeno bairro de habitação operária, mais tarde designado por Bairro do Jardim. Rogério de Azevedo é um arquitecto que sofre as influências artísticas do seu tempo, no entanto, apesar de produzir algumas obras que marcam o modernismo portuense, as suas intervenções no domínio do urbanismo são escassas[176]. Esta pequena unidade suburbana, inovador projecto urbanístico proposto para a cidade, insere-se, como refere M. Lôbo, na corrente reformista germânica das Siedlungen[177], pela sua forma circular, fechada sobre si própria e localizada junto à linha de caminho de ferro (cujo traçado local não chegou a concretizar-se, apesar de te sido aberto o espaço canal). O plano de uma cidade-jardim, materializado em Viana do Castelo, marca, segundo a autora, o início de uma corrente dominante no urbanismo português a partir do final da década de 1930, que adopta, contudo, uma morfologia diferente deste exemplar, enquadrando-se na corrente reformista, surgida em finais de Novecentos, que se estende até àquela década.

[176] Lôbo, M.S.- Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco. Potto: FAUP, 1995, p. 146.

[177] M. Lôbo (1995, p. 146) refere que a Siedlungen corresponde a um pequeno aglomerado, normalmente de traçado geométrico (cujo modelo tem origem na idade média), recriado para afastar os trabalhadores da cidade industrial e trazê-los para junto da natureza. A sua localização apoia-se nas linhas ferroviárias, de forma a facilitar as deslocações casa-emprego. Peter Hall (2002, p. 124), por sua vez, refere-se às colónias que as indústrias constroem próximo das suas instalações para alojar os trabalhadores; o autor exemplifica com as áreas residenciais em torno de Berlim, onde os mestres da arquitectura alemã, como Gropius, entre outros, colocaram, em finais da década de 1920, blocos de apartamentos de quatro e seis andares, dentro de um vasto jardim.

Apesar de abandonado o projecto da Linha do Vale do Lima, o bairro, constituído por 64 casas, foi edificado de acordo com o plano elaborado por Rogério de Azevedo, organizando-se sobre uma estrutura viária radioconcêntrica, divergindo de uma praça central ajardinada. Ao longo das décadas seguintes, vários proprietários alteraram a forma das habitações, acrescentando-lhes um piso, mantendo-se contudo o desenho geométrico dos seus arruamentos, perfeitamente identificável ao nível da planta actual.

Em 1942 é feito um levantamento topográfico da cidade à escala 1/1000, que vai servir de base à elaboração do Plano Geral de Urbanização. Este primeiro documento de planificação marca a viragem no processo de planeamento vianense.

Até então, a acção planificadora municipal resumia-se a abordagens fragmentadas da cidade, dirigidas especificamente para parcelas não consolidadas do território urbano, para onde a cidade se foi expandindo num processo de acréscimo de edificações. Preenchido o núcleo urbano da cidade tradicional, pela ocupação de terrenos agrícolas e logradouros periféricos, até ao limite imposto pela via-férrea, a cidade projecta-se essencialmente para nascente ultrapassando em definitivo aquela barreira. É assim que na década de 1940 se vê erguer o Bairro da CP, contíguo ao arruamento exterior paralelo à linha-férrea, destinado a albergar os funcionários daquela empresa e constituído por uma dúzia de habitações térreas, obedecendo a um modelo característico da época.

No centro da cidade, as alterações são de pormenor e incidem sobretudo na transformação funcional que tem como consequência a reorganização do centro cívico. Esta mudança provoca a valorização dos solos, a criação de novos quarteirões e a abertura de novas ruas (prolongamento das Ruas Nova de Santana, de Olivença e Conde da Carreira e abertura da Avenida D. Afonso III). Esta atitude resulta da aplicação sumária de modelos de zonamento monofuncional, que tendem a centralizar os equipamentos e a constituir em seu redor áreas residenciais, dentro dos padrões de salubridade e acessibilidade próprios da época.

Em 1948 conclui-se o primeiro exercício de planeamento que trata a cidade como um todo - o Ante-Plano de Urbanização da Cidade. O Plano Geral de Urbanização foi entregue ao urbanista João António de Aguiar, que já havia elaborado o projecto para a Urbanização do Bairro da Bandeira, em 1942.

O Ante-Plano tem o mérito de esboçar as linhas mestras da expansão da cidade para lá dos limites do caminho-de-ferro, para Norte (Monserrate e Areosa) e para Nascente (Abelheira). Para as novas áreas residenciais é proposta uma rede de



Fig. 3 - Anteplano Geral de Urbanização de Viana do Castelo. Arq. João Aguiar. 1945.

arruamentos de malha ortogonal, que estrutura o espaço a ocupar essencialmente com moradias. Entre as intervenções da época, destaca-se a construção do Bairro da Previdência, também conhecido por Bairro da Bandeira, exemplo interessante de uma intervenção racionalista influenciada pela Carta de Atenas. João António de Aguiar era, à época, um dos urbanistas mais produtivos do país. Técnico da Câmara Municipal de Lisboa " é, nos anos quarenta, o urbanista da quase totalidade das capitais de distrito. Dos dezoito distritos do continente, Aguiar ocupa-se dos planos de oito das suas capitais: Castelo Branco, Faro, Guarda, Santarém, Setúbal, Viana do Castelo, Vila Real e Viseu. Em 1948, João Aguiar era ainda o urbanista de mais nove sedes de concelho [tornando-se assim] o mais solicitado urbanista português da década de quarenta, situação que manteria até à década de sessenta[178].

Feito o levantamento topográfico, João Aguiar inicia o plano, começando por um Esboceto de Anteplano em 1945, aliás de acordo com o D.L. nº 35931. Em 1948 é elaborado o Ante-Plano, aprovado em 1950.

A proposta contida no Anteplano de 1948 manifesta uma grande preocupação com o funcionamento da estrutura viária. É prevista a execução de uma circulação

[178] Lôbo, M.S. - Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco. Porto: FAUP, 1995, 169.

interna ao caminho-de-ferro e a abertura de algumas ligações através do tecido antigo. Exteriormente, é desenhada uma variante à EN13 e uma nova ponte a nascente da existente. Algumas destas propostas são retomadas décadas depois, nomeadamente a Via Entre Santos, ligando a parte nascente da cidade desde a Ribeira de S.Vicente à Areosa pelo sopé do Monte de Santa Luzia. A Via Entre Santos, seguindo sensivelmente aquela primeira orientação foi concluída até ao seu entroncamento com a EN 13-6 – estrada de Santa Luzia. Actualmente, prevê-se a sua continuação contornando, por Norte, o Hospital, permitindo a sua ligação à Rua dos Sobreiros – a chamada Transversal da Areosa, parte dela actualmente em execução - que atravessa a Areosa pela base da encosta do monte, de forma a constituir-se como alternativa à EN13.

Para as zonas de expansão, a poente e a nascente da cidade consolidada, as propostas iniciais desenvolvem-se em torno de um tipo de edificado de baixa densidade, deixando transparecer os princípios da Cidade-Jardim, e por uma hierarquização da rede viária, em que as vias principais são separadas funcionalmente dos acessos aos edifícios.

O estabelecimento dos anteplanos como meta em si, a par com a burocracia e o centralismo asfixiantes conduziram à degradação progressiva do sistema de planeamento. Os planos carecem de legitimidade, dado "não serem públicos, uma vez que correspondiam a actos preparatórios desse acto final que seria a aprovação do plano geral de urbanização pelo Governo. Era esse o acto sujeito a publicidade, prevendo o artigo 30ª do D.L. nº 33921, de 1944, que o regulamento do plano fosse aprovado por portaria do Ministro das Obras Públicas, ouvido o Ministro do Interior. Segundo Gonçalves, pela consulta dos Diários do governo respeitantes os período em que o citado D.L. n.º 33921 esteve em vigor (1944-71) verifica-se que nem um único regulamento foi aprovado e publicado[179].

A burocracia relativa à gestão do uso do solo tornava o processo bastante complexo e moroso. A câmara, desprovida de qualquer autonomia e de capacidade técnica na apreciação e aprovação das pretensões, limitava-se a remeter para o urbanista os pedidos e as necessidades sentidas, remetendo, após o parecer deste, para as direcções gerais da administração central os pedidos de parecer e aprovação, o que se repetia sempre que houvesse correcções a fazer. Como assinala M. Lôbo, "passado o impulso inicial dos anos quarenta, os planos transformaram-se numa obrigação legal pouco mobilizadora. Os prazos de apreciação dos planos pela

[179] Gonçalves,F. – Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal (1851-1988). Lisboa: LNEC, 1997, p. 33.

Administração Central alongam-se, pelo que estes perdem em eficácia ao nível local. As comparticipações do Fundo de Desemprego nos custos dos planos são reduzidas em 1946, pois que ao afixar os anteplanos como objectivo final dos estudos a Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização reduz o montante dos honorários"[180], o que provocava o desinteresse dos urbanistas por este tipo de trabalho, "sendo frequentes as situações de abandono na fase de revisão do plano"[181]. Sem legitimidade e autoridade, os planos reflectem o peso enorme de um regime centralista, servindo apenas de meros indicadores e usados consoante as conveniências, cujo resultado prático se evidencia na forma como se estruturou a cidade nas áreas de expansão, a expensas de um processo especulativo.

No início da década, são desenvolvidos vários estudos em simultâneo para a cidade. O Arq. Faria da Costa ocupa-se do "Arranjo Urbanístico de Santa Luzia", João Aguiar desenvolve o projecto para a Urbanização do Bairro da Bandeira e Paulo Cunha conclui, em 1943, o Plano Geral de Arranjo do Porto e Cidade de Viana do Castelo.



Fig. 4 - Projecto de Urbanização do Bairro da Bandeira. Arq. João Aguiar. 1942.

O Plano do Porto de Viana do Castelo, apesar de ter como objectivo principal o estudo do arranjo dos terraplenos do porto e seus acessos, na sequência da conclusão dos trabalhos de hidráulica marítima promovidos pela Junta Autónoma dos Portos do Norte, vai mais longe, ao equacionar a ligação da zona portuária à cidade, definindo também novas áreas de expansão urbana. Este plano postula, em termos de expansão urbana, a contenção do crescimento em extensão propondo a densificação de um tecido urbano consolidado mas que apresentava algumas descontinuidades territoriais, a estruturar em torno de novas vias a abrir através dos grandes logradouros existentes.

[180] Lôbo, M.S. – Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco. Porto: FAUP, 1995, p.173
[181] id. ib.

Em 1961 o Ante-Plano Geral de Urbanização, do Arquitecto João Aguiar, é revisto. As propostas incluem, como eixos estruturantes, um novo traçado para a EN 13, que se desenvolve junto ao sopé do Norte de St°. Luzia, e uma nova travessia sobre o Lima. A revisão deste Anteplano ocorre cerca de dez anos depois de homologado o Anteplano Geral de Urbanização da cidade, em Janeiro de 1950, e procura "dar solução adequada a vários aspectos urbanísticos suscitados pelo progresso funcional, espiritual e material da cidade, verificado nos últimos dez anos."[182]



Fig.5 - Projecto de Arranjo de Santa Luzia. Arq. Faria da Costa. 1943.

Esta nova proposta de planeamento urbano, apresenta uma exaustiva relação das obras levadas a cabo na cidade, tanto pelo poder público como pelos particulares, destacando a construção da variante da E.N. 13 como a mais notável realização urbanística, posterior ao Anteplano de 1948. Apesar da sua importância como via de tráfego interurbano, cedo se percebe que o seu alcance como via estruturante fica aquém do pretendido, considerando o desenvolvimento de áreas residenciais adjacentes, nomeadamente o Bairro das Ursulinas, as quais comprometem as suas características funcionais. João Aguiar equaciona, desde logo, a substituição do troço urbano da EN 13, por não comportar, à época, o volume de tráfego, especialmente nas horas de ponta, antevendo um aumento nos anos seguintes dependente das áreas residenciais em expansão, sobretudo a norte do seu traçado. Preconiza, assim,

[182] Arq. João Aguiar, in Anteplano Geral de Urbanização de Viana do Castelo - Revisão, 1961.

uma nova variante exterior às áreas residenciais existentes e respectivas expansões e ao espaço destinado ao novo hospital.

Relativamente à execução do plano, constata-se que na área nascente da cidade foi aberta a Avenida Capitão Gaspar de Castro, via, que pelo seu papel estruturante, vai induzir a expansão urbana naquela área. Igualmente, a rua projectada à Rua Eça de Queirós, condicionou a implantação da Escola Superior de Educação e o licenciamento dos edifícios a norte da mesma, de forma a manter livre o espaço canal. Esta rua projectada é reassumida na proposta do PUC, aprovado em 1999. As propostas de J.A. Aguiar para a esta área da cidade sintetizam praticamente os estudos e planos parcelares anteriormente produzidos. Comparando as propostas e as

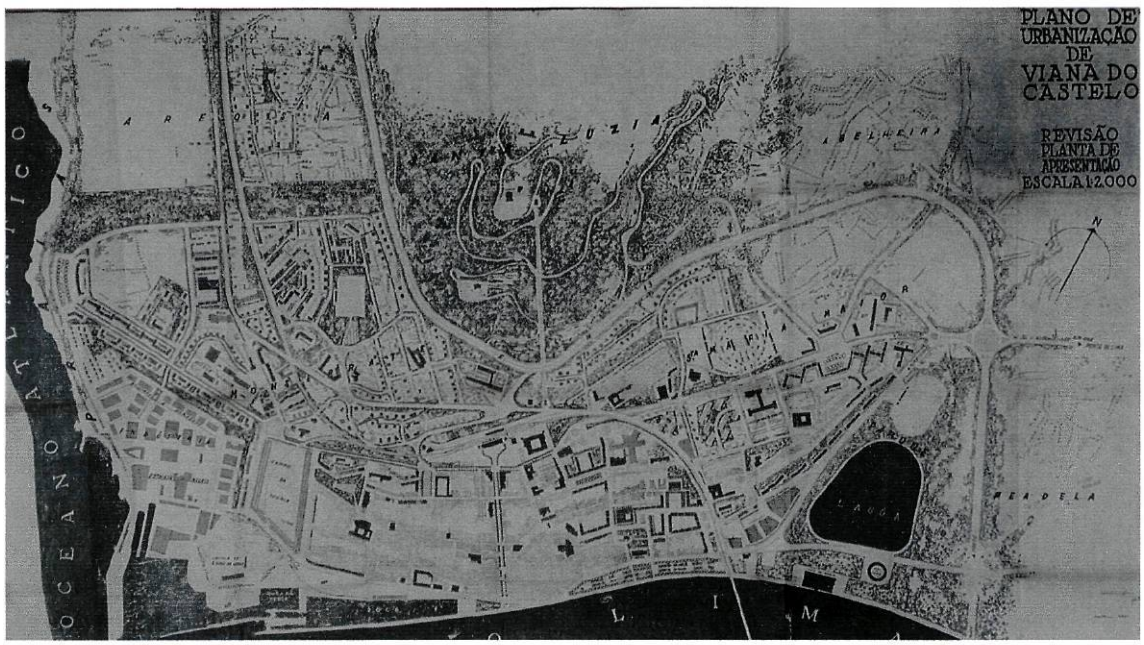


Fig. 6 - Plano Geral de Urbanização de Viana do Castelo – Revisão. Arq. João Aguiar. 1961

respectivas execuções, verifica-se que muitas delas estão reproduzidas, como junto daquela avenida, onde o pavilhão desportivo foi localizado de acordo com o plano e a escola preparatória que, apesar de edificada no terreno destinado ao efeito, segue praticamente o desenho do plano; na estrada da Papanata observam-se alguns edifícios que seguem as orientações do respectivo plano de pormenor, enquanto que num espaço localizada mais a norte, as áreas residenciais obedecem de alguma forma aos estudos efectuados, como acontece na urbanização da Quinta da Cruz das Barras, junto do Bairro do Jardim e no loteamento das Construções Soluzar, a norte da rotunda da via Entre Santos. No núcleo da cidade, na envolvente do casco medieval, o Plano reflecte a intenção de definir um esquema de circulação periférico que ligue de forma eficaz a zona Nascente à zona Poente, através do prolongamento da Avenida Conde da Carreira até ao Campo da Agonia e deste, pela marginal, até à ponte

metálica. Prevê ainda a ligação do Campo da Agonia à Praia Norte através da abertura da Avenida do Atlântico.

Dando continuidade à política planificadora camarária, João Aguiar é incumbido de vários estudos parcelares de urbanização, a fim de responder às solicitações relativas à localização de equipamentos - Arranjo Urbanístico da Ampliação do Liceu e Localização do Pavilhão Gimnodesportivo (1968) e Localização da Escola Preparatória (1973) - abertura e reformulação de vias - Plano de Pormenor da Papanata, seu Prolongamento e Rua da Bandeira (1972) - e ainda estudos para locais onde havia pedidos de loteamento de iniciativa particular - Loteamento das Construções Soluzar (1968) e Urbanização da Quintas da Cruz das Barras (1970).

Durante este período, a cidade cresce junto à Escola Comercial e Industrial de Monserrate (1964) e em torno do Bairro do Jardim e do Liceu, equipamentos que induzem o crescimento nas áreas envolventes. O Bairro das Ursulinas, constituído por moradias ajardinadas, consolida-se junto do Seminário das Missões.

A Avenida Capitão Gaspar de Castro, já prevista no Ante-Plano de Urbanização de 1948 e reassumida na sua versão de 1961, só virá a ser construída na década seguinte.

Para o Cabedelo, em Darque, é elaborado em 1963 o Ante-Plano de Urbanização, da autoria do Arqtº. Carvalho Dias, defendendo uma área residencial de

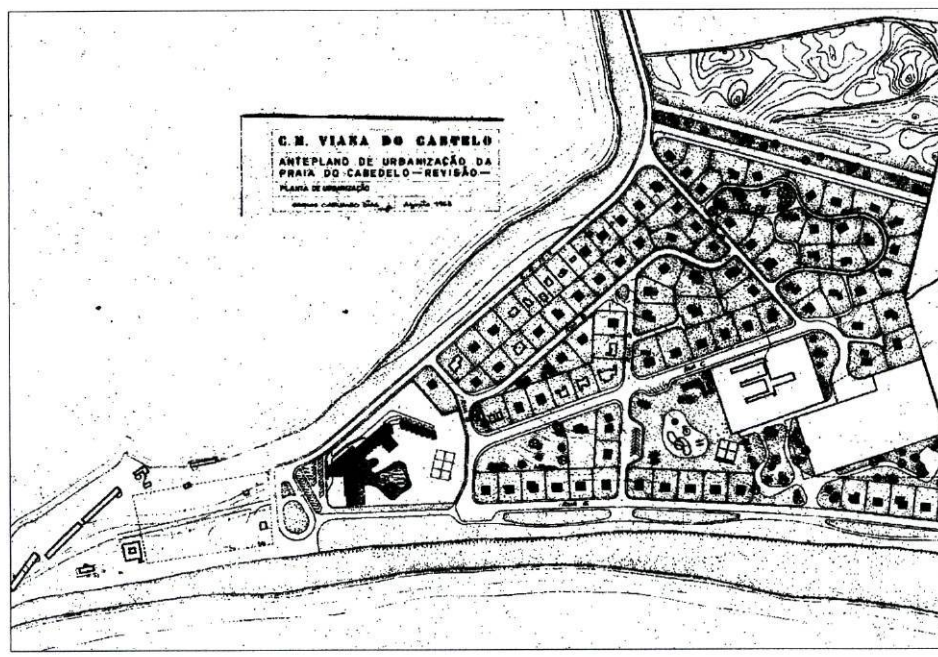


Fig. 7 - Anteplano de Urbanização da Praia do Cabedelo. Revisão. Arq. Carvalho Dias. 1963.

baixa densidade constituída por moradias. Este plano nunca foi levado à prática, apesar da forma de ocupação do espaço, nas décadas seguintes, reflectir os princípios urbanísticos norteadores da proposta inicial, ao serem construídas inúmeras moradias isoladas rodeadas de jardins e com forte ligação ao pinhal existente. Refira-se, aliás, que o Cabedelo, na margem esquerda do Lima, em Darque, mereceu em épocas diferentes, particular atenção em termos urbanísticos, tendo sido elaborados alguns planos de intervenção, os quais, apesar das boas intenções, não passaram disso mesmo.

Este documento, embora continuasse a servir de suporte a algumas das novas intervenções, não evita um crescente processo especulativo, que o vai moldando de acordo com os interesses dos promotores privados, eventualmente como reflexo da incapacidade na gestão local do território, por insuficiência de instrumentos de planeamento legais, aliada a alguma falta de pragmatismo político da autarquia.

Neste período são construídos os bairros de Monserrate e da Socomina e os dois grandes edifícios da cidade, que, pela sua localização e volumetria, passam a marcar indelevelmente a paisagem urbana - o Hospital Distrital, na base do Monte de Santa Luzia (previsto na revisão do Ante-Plano) e o Edifício Jardim, composto por treze andares de apartamentos, junto ao Jardim Público (vulgarmente conhecido pelo Prédio do Coutinho, nome do seu promotor), este último em flagrante contraste com o

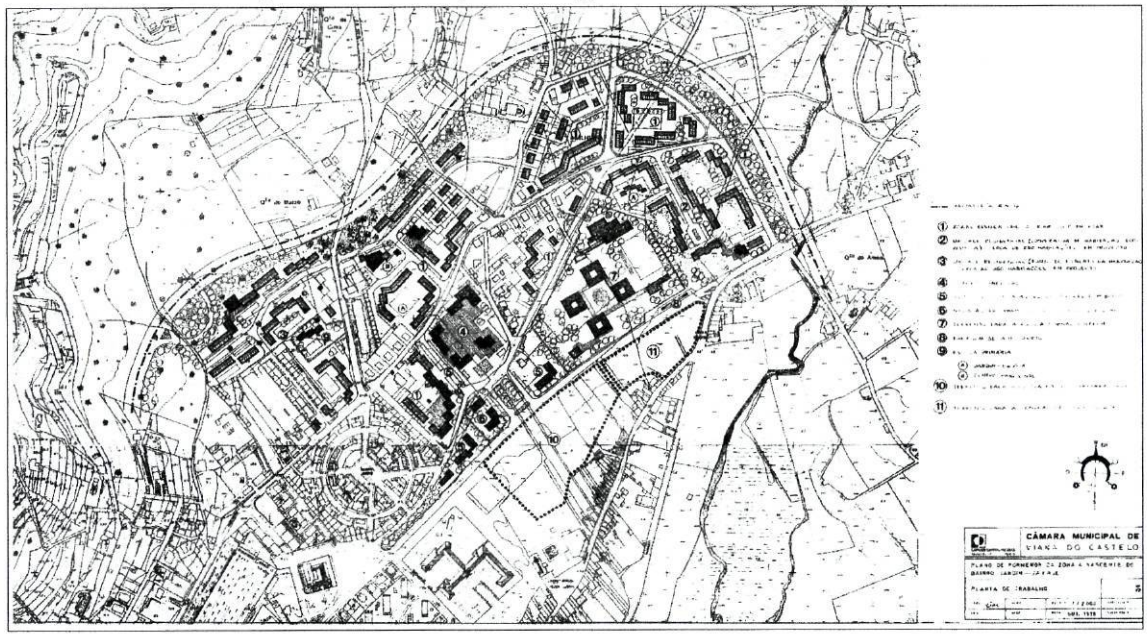


Fig. 8 – Plano de Pormenor para a Zona Nascente do Bairro do Jardim. Arq. Carvalho Dias. 1978.

perfil tradicional da frente ribeirinha, sem qualquer respeito pela cércea da Avenida Camões.

Os planos elaborados neste período incidiram basicamente num espaço situado a Nascente do caminho-de-ferro, entre a EN 202 e a prevista variante à EN 13, área expectante susceptível de suportar a expansão da urbe. É o caso do Plano de Pormenor para a Zona a Nascente do Bairro do Jardim, da autoria do Arqtº. Carvalho Dias, o qual propõe uma ocupação de características predominantemente residenciais com moradias e blocos de apartamentos e a instalação de diversos edifícios públicos e de equipamentos escolares, desportivos e outros, a marginar a Avenida Capitão Gaspar de Castro.

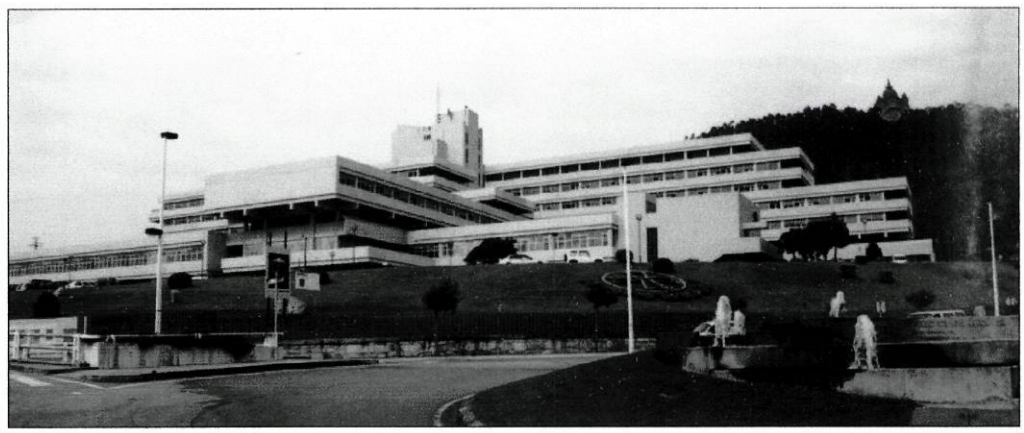


Fig. 9 - Hospital Distrital de Viana do Castelo.

A década seguinte fica marcada pelo início da construção do Porto de Mar, de acordo com o Plano Geral Portuário, que havia sido aprovado em finais da década de 1960. As obras, que deram origem a enormes terraplenos, acabaram por dotar a cidade de um novo espaço que foi desde logo assumido como área para recreio e lazer, restabelecendo a sua relação com o rio, a qual virá a ser objecto de um Concurso de Ideias no início da década de 1980.

Paralelamente, o processo especulativo iniciado na década anterior reflecte-se claramente na forma como se processa a expansão urbana. Este fenómeno, aliado à falta de instrumentos de planeamento e à falta de vontade política, levam a que a construção na periferia da cidade se faça à custa de loteamentos de iniciativa privada, visando a máxima rentabilização das áreas de construção em detrimento da qualidade dos espaços públicos e de qualquer lógica de desenvolvimento do tecido urbano, de que é exemplo a Urbanização de Monserrate, cujo processo já se havia iniciado no período anterior, e também a Meadela.

No início da década de 1980, são realizados, pela empresa Macroplan, o Plano Geral de Urbanização da Cidade e inúmeros planos de pormenor para áreas periféricas onde a pressão construtiva era maior, como o Plano de Pormenor para o

Lugar da Areia, em Darque, e o Plano de Pormenor de Monserrate/Norte da Escola Técnica.

Todos eles se revelaram ineficazes quer pelo excesso de burocracia, que impedia que os mesmos pudessem ser aprovados ou revistos em tempo útil, quer muitas vezes pelo desajustamento das suas propostas em relação à realidade. Contudo, estes planos serviram episodicamente de suporte a mais algumas operações especulativas. O Gabinete de Apoio Técnico do Vale do Lima elaborou, por sua vez e também por solicitação da autarquia, alguns planos de pormenor (Papanata, S. Bento, Monserrate), os quais, à excepção do Plano de Pormenor da Papanata, ficam sem tradução no terreno.



Fig. 10 - O Edifício Jardim destaca-se pela sua exagerada volumetria, em pleno Centro Histórico da cidade.

No reordenamento da área central da cidade verifica-se a intervenção realizada na Praça 1º de Maio com base no Plano de Pormenor, da autoria do Arqt°. Rui Duarte, uma da série de planos da Macroplan e único a ser concretizado, que a dotou de um novo espaço público, áreas residenciais, comerciais e de serviços.

Em 1987, é promovido o concurso público para a elaboração do Plano Parcial de Urbanização da Abelheira/Meadela, procurando a autarquia, desta forma, promover de o urgente ordenamento de uma zona pressionada pela expansão da cidade, facto este agravado pelo abandono definitivo do traçado da variante à EN 13, uma vez que o traçado da nova ponte apontava para a sua localização mais para Nascente.

Este plano, da autoria dos Arq. Lúcia Rodrigues, Maria da Conceição Melo e João Álvaro Rocha, reequaciona o traçado da rede viária hierarquizando-a, definindo áreas para construção e para equipamentos públicos. Como tantos outros, não teve aplicação prática, como resultado da burocracia e da falta de vontade política.

É nesta época que surge uma nova consciência para os problemas ambientais. As intervenções na cidade acabam por reflectir esta preocupação. Neste contexto, é lançado o Concurso Público de Ideias para o arranjo urbanístico e paisagístico de nova frente da cidade, nos terraplenos conquistados ao rio na sequência das obras portuárias de regularização e estreitamento do seu leito e o Plano de Pormenor para o Parque da Cidade, que pretende dotar a cidade de um grande espaço natural para desporto recreio e lazer.



Fig. 11 - A Praça 1º de Maio, evocando a tradição marítima da cidade, estabelece uma ruptura com o edificado envolvente.

Para além desta não se verificaram outras intervenções de grande significado ou impacto, parecendo ter-se instalado algum consenso relativamente à necessidade de conservação e reabilitação do Centro Histórico, tendo o mesmo sido alvo de operações de remodelação das infra-estruturas e pavimentação e interdição da circulação automóvel.

Em 1988, é constituída uma equipa com técnicos da própria autarquia e inicia-se a elaboração do PDM. Esta atitude foi acompanhada por um novo quadro legal entretanto criado para a elaboração de Planos de Ordenamento Municipal (Decreto-Lei nº 69/90, de 2 de Março) o que veio simplificar a sua elaboração, apreciação e aprovação. O PDM é concluído em Dezembro de 1990, ratificado em Agosto de 1991 e publicado em 31 de Dezembro do mesmo ano.

Tratando-se essencialmente de um plano de ordenamento para a área do concelho, define as regre básicas para a ocupação, uso e transformação do solo apontando para um aprofundamento das suas propostas em áreas mais sensíveis que exigem maior grau de definição. É com base neste quadro que vai ser elaborado o Plano de Urbanização da Cidade (PUC), sendo ainda elaborados neste período vários estudos urbanísticos e projectos para a cidade.

Em 1991, é construída a nova ponte sobre o Rio Lima, são elaborados os projectos e inicia-se a construção das novas vias de acesso à cidade, incluídas no Plano Rodoviário Nacional, para além de diversas passagens desniveladas à linha do caminho-de-ferro.

É igualmente neste período que são construídos equipamentos, como a Marina e o seu Complexo Turístico de Apoio, actualmente em processo de requalificação, o Complexo Desportivo Regional na Meadela, o Centro de Arte e Cultura, durante vários anos abandonado e sem solução à vista e hoje transformado no Átrio da Música, e são ampliados o Museu Municipal e os Paços do Concelho, entre outros. São construídos vários equipamentos escolares como as Escolas C+S da Abelheira e de Darque, a Escola Superior de Educação, nas imediações do Bairro do Jardim, a Escola Superior de Tecnologia e Gestão, na Avenida do Atlântico. No capítulo da rede viária são iniciados alguns projectos, e obras previstas no PDM, com especial relevo para a Via Complementar ao IC1 e EN13, a qual proporciona uma ligação alternativa entre a cidade e o Norte.

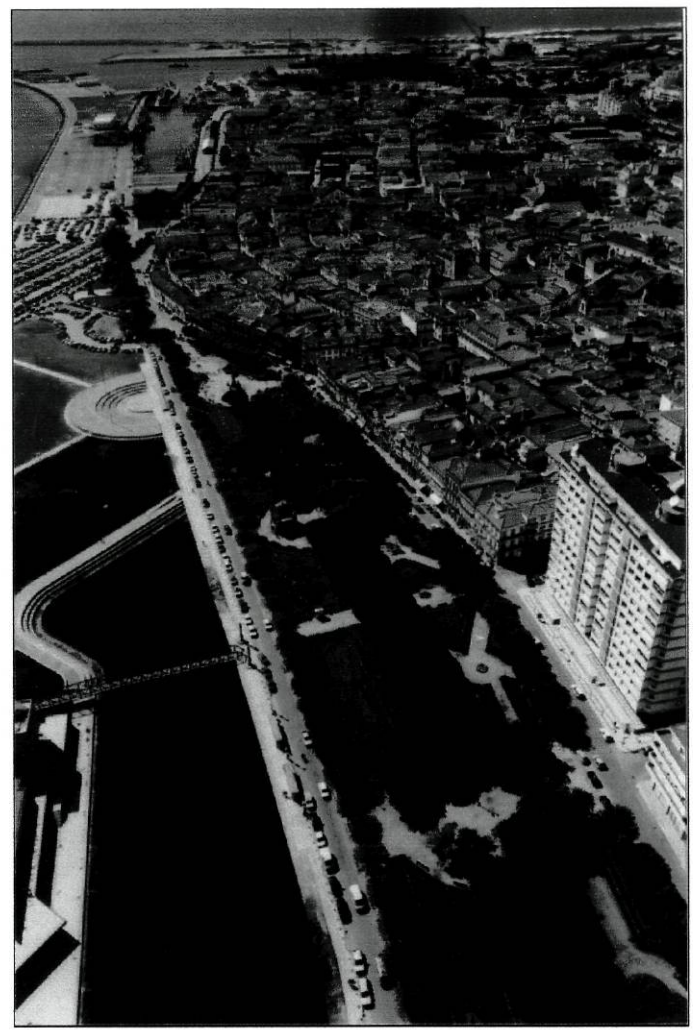


Fig. 12 - Os espaços conquistados ao rio foram alvo, em épocas diferentes, de qualificação urbanística.

Em 1995, é elaborado o Plano Estratégico de Viana do Castelo, documento onde são apontadas sete apostas estratégicas da cidade: afirmar a cidade como pólo dinamizador regional; reforçar Viana do Castelo enquanto centro regional de cultura e lazer; reforçar Viana do Castelo enquanto centro regional de formação e dinamização do tecido económico; promover os eixos de internacionalização da cidade; estruturação territorial e reforço da coesão social; qualificação e valorização ambiental; desenvolver as capacidades de iniciativa e participação dos cidadãos.

Estas apostas estratégicas tinham como base a definição das centralidades (vectores de afirmação da cidade no exterior), as periferias (espaços em que importava reafirmar a coesão da cidade) e os ritmos (vontades dos cidadãos e estratégias da instituições) de Viana do Castelo.

De acordo com o Plano de Urbanização, a concretização da estratégia adoptada tem como consequência a reabilitação e valorização de certas áreas, nomeadamente a frente marítima (Praia Norte e área envolvente) terraplenos conquistados ao Lima na década de 1970 e a área destinada ao Parque da Cidade.

Na sequência dos planos elaborados nos últimos anos, a autarquia avançou com a execução de algumas obras, caso do Parque de Estacionamento da Avenida (subterrâneo), e do corredor de circulação marginal, com o alargamento para quatro faixas de rodagem e a consequente reestruturação do Jardim Público. Estas e outras intervenções passaram a integrar o programa Polis, lançado em 2000 pelo Ministério do Ambiente e Ordenamento, garantindo financiamento para intervenções mais profundas na cidade, numa unidade de intervenção sequenciada temporal e espacialmente. A zona de intervenção engloba as áreas da cidade conhecidas por Centro Histórico, Campo da Agonia, Frente Ribeirinha e Parque da Cidade, para as quais foram elaborados três Planos de Pormenor: Plano de Pormenor de Salvaguarda do Centro Histórico; Plano de Pormenor do Campo da Agonia e Frente Ribeirinha; Plano de Pormenor do Parque da Cidade.

3 - Os processos de loteamento

3.1. Enquadramento

Este capítulo aborda os processos de produção do solo urbano – disponibilização de terrenos e criação de condições para a urbanização – e a construção de edifícios, adiante analisados segundo critérios tipológicos definidos e a sua relação com a estrutura urbana.

A parte mais visível nos processos de urbanização de uma qualquer cidade é a crescente ocupação do solo por edificações e usos associados aos assentamentos urbanos. Ao olharmos a cidade a partir do centro para as suas periferias, observa-se que o solo disponível ao redor vai sendo sucessivamente ocupado com novas manchas construídas, podendo ler-se nelas diferentes épocas e funções.

O crescimento urbano, como processo de construção de cidade, pode ocorrer de forma espontânea e anárquica ou, pelo contrário, acontecer de forma ordenada, sujeito, neste caso, a regras previamente estabelecidas por entidades públicas, o que significa que obedece a detalhados e fundamentados estudos de planeamento urbano. Também no que se refere à sua distribuição no território, o processo construtivo pode ser contínuo, correspondendo ao aumento de superfície de uma cidade, ou aparecer despegado do núcleo central, ao qual se une progressivamente, podendo, inclusivamente, originar uma nova cidade. Por outro lado, este fenómeno expansivo tanto resulta das necessidades e intenções dos seus residentes, como da actividade empresarial dos promotores privados ou ainda de uma acção dirigida de instituições públicas[183].

Angulo observa que "os processos necessários para a produção de espaço urbano reflectem a organização política e a lógica de funcionamento do sistema económico, as capacidades técnicas, as concepções teóricas sobre as formas mais adequadas de organização do espaço urbano, as normas de crescimento e, sempre, as características do solo sobre o qual se constrói a cidade"[184].

O desenvolvimento urbano resulta pois, segundo os urbanistas, da conjugação de diversos elementos que traduzem crescimentos urbanos diversificados. Desta forma, o crescimento urbano resulta da importância relativa de cada um dos elementos

[183] Angulo, J. V., Dominguez M. – Los Procesos de Urbanizacion. Madrid: Editorial Sintesis, 1991, p. 115.
[184] Id. p.116.

em presença numa cidade. Note-se, todavia, que o crescimento urbano, sendo um processo algo complexo, resulta da participação de diversos agentes com estratégias invariavelmente direccionadas para que qualquer organização do espaço resulte em benefícios para os seus interesses, assumindo valor preponderante o mercado do solo e, consequentemente, o mercado imobiliário.

Apesar de tudo, como afirma Angulo o "crescimento espacial é a expressão física do aumento da população e da dinâmica económica".[185]

O crescimento espacial das cidades resulta da transformação do solo rústico em espaço construído. Assim, o solo constitui-se como matéria-prima, deixando de ser um factor produtivo para se transformar em suporte de actividades. A expansão urbana ocorre fundamentalmente sobre solos favoráveis, espaços que, pelas suas características físicas, são facilitadores e ao mesmo tempo apetecíveis para a edificação. Nestas condições, a cidade expande-se sob a forma de "mancha de óleo", sem uma direcção predominante. Os solos menos aptos para a edificação, pelas suas características morfológicas, são os últimos a serem preenchidos, acarretando normalmente vários problemas urbanísticos quando correspondem a encostas, zonas ribeirinhas ou outras áreas orograficamente difíceis.

Como se referiu anteriormente, e no que concerne à produção de cidade através dos processos de loteamento, as formas urbanas mais expressivas resultam, como assinala Solá-Morales, de um processo baseado em três componentes fundamentais: urbanização, parcelamento e edificação[186].

Em Portugal, os primeiros sinais do urbanismo acontecem, tal como na Europa, a partir de meados de Oitocentos, na esteira das crescentes preocupações dos poderes públicos com a questão habitacional. A consciencialização para esta nova problemática assume especial relevância quando as questões higiénicas começam a ser motivo de preocupação para as administrações públicas. A salubridade passa a ser elemento fundamental no fenómeno urbano, seguindo Portugal a tendência do mundo ocidental. O urbanismo, designadamente a sua dimensão habitacional, é, deste modo, interpretado á luz dos problemas sanitários.[187]

Uma leitura atenta do Plano Geral de Melhoramentos[188], de 1865, revela um pendor salubrizador nas motivações do governo, tendente a uma boa prática urbanística. Este documento marca, assim, uma nova etapa no processo de

---

185 Angulo, J. V., Dominguez M. – Los Procesos de Urbanizacion. Madrid: Editorial Sintesis, 1991, p. 116.
186 Solá-Morales, I. – Les Formes de Creixement Urbà. Barcelona: Ediciones UPC, 1993, p.14.
187 Gros, M. C. – O Alojamento Social Sob o Fascismo. Porto: Edições Afrontamento, 1982, p.24.
188 Decreto de Lei nº 10 de 19 de Janeiro de 1865.

crescimento da cidade portuguesa. Este tipo de plano, tratando-se na sua essência de um conjunto de intenções políticas, é, de facto, o precursor do urbanismo português, que só no século XX ganha forma com a criação dos primeiros planos gerais para as cidades de Lisboa e Porto.

A actividade urbanística começa, assim, com a figura do Plano Geral de Melhoramentos, através do qual o governo pretende dar resposta aos problemas resultantes do crescimento urbano, induzidos pela necessidade de expansão das cidades e pelas carências habitacionais. Desta forma, a administração central permite que aquelas duas cidades, perante a pressão urbanística, se apetrechem de instrumentos legais com vista ao planeamento das transformações do seu tecido urbano, cujo diploma vigorará até 1934.

A concretização e execução do plano está cometida não só à iniciativa pública - governo e câmaras municipais - como também à iniciativa particular. A intervenção a nível do plano preconizava três modalidades, como se refere no artº 40º:

"O Plano de que trata este decreto póde ser executado:

1º Pelo governo, precedendo auctorização legislativa, ou pela câmara municipal, nos termos do código administrativo;

2º Por emprezas, precedendo contrato com o governo e approvado pelas côrtes, se se estipular subvenção, emprestimo, isenção de impostos ou garantia de juro;

3º Por particulares, emprezas, sociedades ou companhias que edifiquem em terrenos seus."

O surgimento deste instrumento legal, tal como outros que se lhe seguiram, vem dar corpo à necessidade de se planear as intervenções urbanísticas no espaço urbano em crescente transformação. Contudo, tal plano não é senão um instrumento da urbanística, especialmente tutelado pelo governo, embora consagre a participação dos particulares na construção da cidade. A administração central passa a ser a entidade responsável pela gestão e planeamento urbano, criando sucessivos documentos que lhe conferem papel determinante nesse domínio, nomeadamente a lei dos solos, de 1912, que veio facilitar as expropriações, o D.L 4137, de 1918, que confere ao estado a capacidade de construção de habitação económica destinada a famílias de parcos recursos, de que são exemplo os bairros de habitação social, actualizado em 1933 pelo Decreto 23053, reforçando a acção do poder central na construção de habitações económicas. Desta forma, o estado assume e dinamiza a construção de habitação, tornando-se o principal responsável pelo crescimento

urbano. Estas novas construções, induzidas pelo papel intervencionista do poder central, distribuem-se nas periferias dos centros urbanos consolidados, originando uma maior valorização dos terrenos vizinhos de que resultava um claro beneficio para os seus proprietários em detrimento das administrações central e local, que não obtinham quaisquer contrapartidas por tais "promoções" fundiárias.

O papel centralizador do estado acentua-se ainda mais com a publicação, em 1934, do D.L. 24802, que define as normas para a elaboração de planos de urbanização de iniciativa municipal, bastante limitativos quanto a intervenções concretas sobre o território. A iniciativa particular não é equacionada, o que permitiu que muito do crescimento urbano acontecesse sem obedecer a qualquer normativo, com evidentes consequências negativas sobre a organização do território e a transformação do solo. Reflexo deste período de completo vazio regulamentar propiciador de fortes desequilíbrios no crescimento urbano, o governo, através do Código Administrativo do Estado Novo (1936-1940) põe fim às operações de loteamento.

Não estando munido de instrumentos urbanísticos reguladores do crescimento urbano, Portugal, contrariamente ao que acontecia em inúmeros países, assistia a um crescimento urbano desordenado, resultante dos sucessivos acrescentos de edificações nos espaços adjacentes.

O governo, consciente das ineficiências de uma política urbana fragmentária e inconsistente que se arrasta ao longo de décadas, começa a dar mostras de inconformismo perante um crescimento urbano desordenado.

O panorama do urbanismo português começa finalmente a alterar-se quando Duarte Pacheco, ao criar os Planos Gerais de Urbanização em 1934, idealiza "a transformação do país pela efectiva criação de uma imagem urbana com que o regime se identificasse"[189]. Contudo, o esforço desenvolvido por este Presidente da Câmara de Lisboa e simultaneamente Ministro das Obras Públicas, esvazia-se após o seu desaparecimento precoce em 1943, quando os planos de urbanização acabam transformados, por decisão do ministro Cancela de Abreu, seu sucessor, em meros documentos orientadores da actividade dos particulares. Esfuma-se, assim, a possibilidade de as câmaras municipais poderem assumir a transformação do seu território de forma eficaz, através de uma verdadeira política de solos. Os planos criados na legislação de 1934 convertem-se, anos depois, na figura do Ante-Plano, um instrumento regulamentar de reduzida capacidade interventora. Retomando a

[189] Lôbo, M.S. – Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco. Porto: FAUP, 1995, p.35.

dinâmica induzida por Duarte Pacheco, o poder central atribui, pelos D.L. 33921 de 1944 (Plano de Urbanização e Expansão) e 35931 de 1946 (Ante-Plano de Urbanização), competências às câmaras municipais para elaboração de um plano para a sua sede e para as localidades com mais de 2500 habitantes, numa aposta estratégica de disciplina e racionalização da expansão dos aglomerados urbanos. Assim, depois de intenso trabalho desenvolvido por vários arquitectos urbanistas a quem o governo encarregou de desenvolver os estudos para as poucas centenas de localidades abrangidas, são aprovados, em 1948, 28 anteplanos de um conjunto de 214 submetidos a apreciação.

Estes planos gerais de urbanização assentavam sobretudo numa operação de zonamentos, definindo as principais linhas orientadoras da prática urbanística. O zonamento, apesar da melhor intenção, contribuiu involuntariamente para a actividade especulativa, resultante da variação do valor dos solos em função do zonamento, visto que as operações de loteamento se dirigiram sobretudo para o espaço rural limítrofe, nomeadamente quintas de considerável superfície agrária.

As primeiras intenções de aplicação de um regulamento municipal visando condicionar as operações de loteamento urbano de iniciativa privada saem goradas quando Duarte Pacheco ocupa a presidência da Câmara Municipal de Lisboa. No quarto de século subsequente "manter-se-ia, como princípio implicitamente aceite pelo nosso Direito administrativo, a inviabilidade legal de particulares procederem a este tipo de transformação da propriedade".[190]

A legislação urbanística, cada vez mais reforçada com a produção de nova regulamentação, está, de uma forma geral, associada a todo um processo de concentração urbana de que resulta um aumento da renda fundiária urbana. O interesse particular direccionado para a apropriação da *mais-valia* fundiária tornou mais aliciante a especulação desencadeada em torno da compra e venda de terrenos para construção, permitindo extraordinários ganhos financeiros a loteadores que promoveram urbanizações de contornos legais duvidosos, como refere Fernando Gonçalves[191]. O problema não é de somenos para o Administração Pública, quando se assiste a uma preponderância do sector privado e à deterioração dos instrumentos de planeamento detidos pelo estado e pelos municípios. O governo, consciente da situação, afirma no Plano Intercalar de Fomento para 1965-1967, que " No passado recente, a iniciativa privada tem sido capaz de mobilizar – por vezes com auxílio do sector público – importantes meios de financiamento destinados ao investimento na

[190] Gonçalves, F. – Legislação urbanística Portuguesa, vol. II, Lisboa: LNEC, 1978, p. 71.
[191] Id. ib.

construção de habitações. Orientada porém, normalmente, por intenções lucrativas, incorre em três vícios que afectam a validade dos resultados da sua acção e que parece indispensável minorar no futuro imediato:

1. a especulação com o valor dos terrenos, que eleva demasiadamente o custo das habitações, fomenta as demolições e conduz a distorções no aproveitamento do solo;

2. a preferência por construções luxuosas, susceptíveis de permitir alta remuneração aos capitais aplicados, mas que desperdiçam recursos necessários à criação de habitações de rendas moderadas;

3. a multiplicidade e descoordenação de iniciativas, responsáveis não apenas por soluções urbanísticas menos racionais e pela carência de equipamentos colectivos, mas também pelos escassos progressos que se têm registado na eficiência da indústria de construção e na normalização de processos e de materiais.

A mais enérgica intervenção do sector público neste domínio, quer para suprir directamente a carência de habitações de carácter social, quer para imprimir uma nova orientação aos investimentos privados favorecendo soluções úteis do ponto de vista nacional, depara, porém, com séria escassez de técnicos especializados em problemas de habitação e urbanismo, dificuldade que é ainda agravada pela sua dispersão." (1964, Vol . I, p.468).

É neste quadro que surge o Decreto-Lei n.º 46673, emanado conjuntamente dos Ministérios do Interior e das Obras Públicas, cujas disposições vieram finalmente permitir que os particulares pudessem realizar "obras de urbanização. Este diploma que regulamenta do loteamento urbano, apesar de ainda insipiente, veio acabar com algumas ilegalidades que os municípios vinham praticando – nomeadamente a de celebrarem "contratos de urbanização" com loteadores, obedecendo a minuta para o efeito fornecida pela Direcção Geral dos Serviços de Urbanização.

O nosso regulamento é uma adaptação do similar decreto francês n.º 1466, de 31 de Dezembro de 1958, o qual elucida que " o loteamento é a operação que tem por objecto e por efeito a divisão voluntária em lotes de uma ou mais propriedades fundiárias, aplicada para vendas ou localizações simultâneas ou sucessivas com o fim de criar habitações, jardins, estabelecimentos industriais e comerciais (artº 1º); a criação e o desenvolvimento de loteamentos estão subordinados à autorização da Prefeitura (artº 2º), a qual é recusada se o terreno não for edificativo ou se o loteamento não estiver em conformidade com as disposições do plano urbanístico aprovado pelo município, ou ainda se for de natureza tal que prejudique a saúde e a

segurança ou que comprometa a estética da paisagem natural ou urbanística (artº 4º). Em tais casos, a licença pode ser adaptada, na condição de que o instante observe as prescrições impostas e é sempre necessário que a execução dos trabalhos inclua também os necessários às circulações, à distribuição das águas, aos aterros, à formação de parques, de zonas de culto e de jardins (artº 5º).

O governo, ciente da nova realidade urbana, deu, assim, corpo ao primeiro regulamento geral dos loteamentos urbanos, definindo as regras tendentes a um adequado desenvolvimento urbano do território e estabelecendo em definitivo que os loteamentos dos particulares careceriam de aprovação municipal, mediante parecer da Administração Central.

Desta forma, o poder central delega nas câmaras municipais a faculdade legal de poderem intervir directamente na ocupação do seu território, concedendo "às autoridades administrativas responsáveis os meios legais que as habilitem a exercer eficiente intervenção nas acções de loteamento urbano"[192]. Este diploma, no seu artigo 1º, define como loteamento urbano "*a operação ou o resultado da operação que tenha por objecto ou tenha tido por efeito a divisão em lotes de um ou vários prédios fundiários, situados em zonas urbanas ou rurais, para venda ou locação simultânea ou sucessiva, e destinados à construção de habitações ou de estabelecimentos comerciais ou industriais*".

O legislador aponta alguns dos problemas inerentes ao desenvolvimento urbanístico, considerando que, e com frequência crescente, se vinha verificando uma actividade especulativa por parte de indivíduos ou empresas para o efeito constituídas visando o aproveitamento indiscriminado de terrenos para a construção urbana. Levanta-se, assim, a questão da formação de aglomerados habitacionais sem sujeição a qualquer disciplina, prejudicando, ou mesmo contrariando, os planos oficiais para o aproveitamento das regiões onde tal se verifica. Por outro lado, esta actividade especulativa acaba por ter repercussões financeiras nas câmaras municipais, obrigando-as a despender verbas nas infra-estruturas que o operador negligentemente não executou, pois tais núcleos habitacionais terão de ser dotados de acessos, redes de abastecimento de água e de drenagem de esgotos, espaços livres, etc.

O fraccionamento da propriedade tinha como único objectivo a edificação, fosse para habitação ou para o comércio e indústria, constatando-se que o diploma era omisso quanto a outras formas de divisão fundiária, nomeadamente as destinadas a doação ou partilhas entre herdeiros, bem como as originadas pela abertura de novos

[192] Decreto-Lei n 46673, de 29 de Novembro de 1965.

arruamentos. De igual forma, o destaque e a desanexação de uma parcela a partir de uma propriedade de maiores dimensões não estavam contemplados como operações de loteamento. Relativamente ao destaque, o mesmo não carece de licença de loteamento mas apenas de licença de obras para construção de habitação própria ou de fim-de-semana, pelo que não se enquadra no espírito do citado decreto-lei, segundo parecer da Direcção Geral da Administração Pública publicado no seu Anuário de 1967[193].

Perante a inexistência de Plano ou Ante-Plano de Urbanização ou ainda de Serviços Técnicos nas autarquias a aprovação dos loteamentos dependia da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização. Porém, se a câmara municipal discordar total ou parcialmente do parecer emitido pela DGSU tem a faculdade de recorrer directamente para o Ministro das Obras Públicas, para quem é transferida a competência sobre a resolução do pedido.

O indeferimento de pedido de loteamento também está tipificado no artigo 4º, designadamente quando o loteamento não se conformar com o plano ou anteplano de urbanização aprovado e seus regulamentos; quando dele resultem inconvenientes para o desenvolvimento ordenado das zonas para as quais não haja plano ou anteplano; sempre que o loteamento projectado não se conformar com as normas de salubridade ou de segurança pública ou implicar para a câmara municipal trabalhos de urbanização e encargos não previstos; quando os lotes, pela sua situação, forma ou dimensões, ou as construções projectadas, pela sua implantação, volume ou expressão arquitectónica, prejudiquem zonas vizinhas de interesse arquitectónico, histórico, monumental ou artístico como tal reconhecido, ou sítios e paisagens de especial interesse; sempre que subsistam dúvidas sobre o direito de propriedade por parte de pessoa colectiva de direito público.

Elencando as situações que inviabilizam, em primeira instância, a aprovação do loteamento pela câmara municipal, a administração central arroga-se, contudo, o poder de decisão final em caso de recurso, numa clara demonstração do domínio que exercia em matéria de gestão urbana, em detrimento da função meramente administrativa que estava cometida às câmaras no licenciamento de loteamentos.

A inexistência de planos nos municípios traduz-se, regra geral, no aparecimento de manchas construídas sem quaisquer critérios, dispersas e desagregadas do tecido urbano existente, resultantes das aprovações casuísticas com base em processos de parcelamento lote a lote da área de destaque, eximindo-se os

[193] Ruivo, C.J. e Cunha, J.P. – Ordenamento do Território e Gestão urbanística Municipal.Braga: Companhia Editora do Minho, 1998, p. 60.

particulares às obras de infra-estruturação e equipamentos, as quais recaem invariavelmente no sector público, impossibilitado de ser ressarcido com contrapartidas pelos investimentos realizados, pois nem sequer estava previsto na legislação a cedência de áreas para equipamentos e espaços verdes.

Apesar do esforço regulamentador, o legislador passa à margem da problemática do ordenamento do território e da cidade.

Um crescimento urbano desordenado resultante de uma crescente pressão demográfica que se vinha registando em Portugal, uma maior dinâmica da iniciativa privada sobre a iniciativa pública e alguma ineficiência do quadro legal vigente, conduziram ao processo de revisão do regime dos loteamentos e à publicação de um novo diploma, o Decreto-Lei 289/73, de 6 de Junho.

O novo diploma alarga o conceito de loteamento, definindo-o no seu artigo 1º como "(...) *a operação que tenha por objecto ou simplesmente tenha como efeito a divisão em lotes de qualquer área de um ou vários prédios, situados em zonas urbanas ou rurais e destinados imediata ou subsequentemente à construção (...)*".

O Governo afirma então no preâmbulo deste novo diploma que "*o planeamento urbanístico, visando garantir a correcta e ordenada expansão dos núcleos urbanos, é tarefa cuja iniciativa terá de pertencer, em primeira linha, ao Estado e às autarquias locais, como legítimos representantes que são do interesse colectivo.*

(...) *Acontece, porém, que a grande procura de terrenos para habitação em redor dos grandes centros, assegurando elevado rendimento às operações de urbanização, vem emprestando à iniciativa privada um dinamismo que a faz ultrapassar a actividade da Administração, toda ela enformada por uma salutar preocupação de respeito por regras destinadas a assegurar que os aglomerados possuam condições aceitáveis de vida em comum.*

(...) *Pode, pois, dizer-se que a situação actual não difere muito da descrita no preâmbulo do Decreto-Lei n.º 46673, que, em 29 de Novembro de 1965, veio disciplinar a intervenção das autoridades administrativas nas operações de loteamento urbano, em termos que se pretendiam de maior eficiência.*

E sendo certo que as normas então publicadas não lograram o acréscimo de eficiência pretendido, acontece ter-se assistido mesmo a uma deterioração da situação, consequência inevitável do incremento da pressão demográfica.

Num cenário em que a vigilância por parte das autarquias é bastante limitada, os loteadores adoptaram claramente a política do "facto consumado". A administração via-se muitas vezes confrontada com situações de ilegalidade e perante o dilema de

optar pela destruição dos investimentos realizados ou aceitar as situações criadas sem poder exigir ao loteador os encargos inerentes a tais urbanizações.

Ao abordar o fenómeno urbanístico, o Estado, considerando a livre utilização do solo, pretende criar um regime capaz de proporcionar uma melhor conjugação de esforços dos promotores privados com os planos da Administração. Embora reconhecendo claramente os aspectos positivos de que por vezes se reveste a iniciativa privada na "resolução dos problemas do crescimento urbano", pelo facto de o solo urbano ser detido por particulares, pretende dignificar essa acção impondo-lhe, no entanto, um conjunto de regras mais restritivas. Deste modo, parece estar criado um ponto de equilíbrio entre os loteadores e as câmaras municipais. As matérias abrangidas por este diploma permitem perceber de que modo evoluiu a regulamentação do loteamento urbano promulgada pelo governo. Desta forma, como se refere no preâmbulo, "*começa-se por alargar o conceito de loteamento, que tal como estava formulado deixava à margem de qualquer disciplina uma série de situações que, não se concretizando através de contratos de venda ou locação, logravam, na prática, os mesmos efeitos.* E continua "*Alargada a base de intervenção da Administração, considerou-se, no entanto, indispensável evitar que os processos burocráticos de aprovação se prolonguem para além do razoável, forçando os interessados a esperas antieconómicas.*"

À época, o legislador já se permite fazer a distinção entre loteamentos "legais" e "clandestinos", o que não acontecia no diploma anterior. A este propósito, acrescenta na introdução: "Trata-se, depois, o tema dos loteamentos clandestinos, em termos que se espera venham a permitir não só defender os compradores menos cautelosos, como ainda evitar a criação de núcleos habitacionais contrários a um desenvolvimento urbano racional, prescindindo, as mais das vezes, das infra-estruturas indispensáveis a uma vida saudável e digna.

Nessa linha, ferem-se de nulidade os actos de fraccionamento e a celebração dos negócios jurídicos relativos a terrenos, compreendidos em loteamentos, sempre que, nas respectivas escrituras, instrumentos, títulos de arrematação ou outros documentos judiciais ou notariais, se não indique o número e a data do alvará em vigor.

Para além da nulidade dos actos e da sua consequente inadmissibilidade a registo, cominam-se ainda sanções de multa e prisão para os seus autores, bem como para os responsáveis, pela continuação das obras de urbanização cuja suspensão tenha sido legitimamente ordenada. Por sua vez, e com vista a permitir a recuperação

das áreas abrangidas por loteamentos clandestinos, admite-se a possibilidade de expropriação dos respectivos prédios como rústicos, salvo se, antes do loteamento, dispusessem já de infra-estruturas urbanas.

Uma das novidades introduzidas pela nova legislação acontece com as cedências ao domínio público. Pela primeira vez, o Governo exige aos particulares a entrega de parte da propriedade loteada, sob a forma de área mínima a integrar no património privado das câmaras municipais. A Portaria n.º 678/73 de 9 de Outubro, que regulamenta o n.º 2 do Artigo 19º do D-L n.º 289/73, estipula que:

"1. A área mínima a ceder às câmaras municipais, para a instalação de equipamento, será a seguinte:

a) 70m^2 por cada fogo a construir, nos loteamentos referidos na alínea a) do n.º 1 do artigo 5º do D-L n.º 289/73, de 6 de Junho;

b) 50m^2 por cada fogo a construir, nos loteamentos referidos na alínea b) do mesmo preceito."

2. À área calculada nos termos do número anterior poderá ser deduzida a que corresponde a logradouros privativos nos loteamentos para habitação em moradias unifamiliares, isoladas ou agrupadas, sem prejuízo da instalação do equipamento necessário.

3. A área mínima referida no n.º 1 poderá ser reduzida:

a) Nos loteamentos situados em zonas abrangidas por planos de pormenor, aprovados nos termos do D-L n.º 560/71, de 17 de Dezembro;

b) Nos loteamentos referidos na alínea b) do número precedente quando situados fora das regiões de Lisboa e Porto, definidas em conformidade com a Lei n.º 2099, de 14 de Agosto de 1959, e o D-L n.º 124/73, de 24 de Março."

Acrescenta-se que os loteamentos referidos na alínea a) do n.º 1 do art.º 5º do D-L n.º 289/73, são os que "impliquem a criação de aglomerados para os quais se preveja população superior a 2500 habitantes ou a construção de edifícios de carácter industrial ou de utilização colectiva..." e os referidos na alínea b) são quaisquer outros loteamentos.

Estas disposições legais constituem a forma como o Governo responde especificamente à "necessidade de salvaguardar o interesse público, promovendo o seu justo equilíbrio com os interesses privados que actualmente presidem às operações do loteamento". A solução é, pois, a imposição dos loteadores cederem áreas para instalação de equipamento urbanístico, de extensão fixada prévia e abstractamente, em contraste com a situação anterior pela qual as câmaras se viam

obrigadas a subterfúgios para conseguirem dos particulares doações de terrenos[194]. Considerando que as áreas pré-fixadas a ceder à Câmara municipal se destinam à realização dos "equipamentos gerais destinados a servir os loteamentos", fica, no entanto, por definir de que tipo de equipamentos se trata, sendo certo que para tal está implícita a indispensável alienação dos terrenos doados à câmara. Seria admissível considerar como equipamento toda a edificação a cargo do município, designadamente escolas primárias, mercados, serviços municipais, ou, sensu lato, edifícios públicos, que embora servindo os habitantes do loteamento, não são construídos nem pertencem ao município, como sejam liceus, tribunais, esquadras da PSP, estações de correio, igrejas, postos de turismo, sendo que nestes casos os terrenos deixariam de fazer parte do património privado da câmara. Noutra perspectiva, poder-se-ia alargar o conceito de "equipamento geral" nele incluindo jardins, parques desportivos e outras áreas livres cuja manutenção cabe ao município.

Passada uma década, o Governo decide actualizar o regime jurídico dos loteamentos urbanos, através do Decreto-Lei n.º 400/84, de 31 de Dezembro, exprimindo a "transformação dos condicionalismos políticos que o marcam e a superação da visão centralizadora e concentrada que esteve na sua génese". No preâmbulo, o legislador assume uma vez mais a importância da iniciativa privada em termos de transformações urbanísticas, designadamente quando estas atinjam grande dimensão ou especial impacte ambiental, afirmando também no que respeita ao ordenamento do território que "a autonomia municipal só será plena com a aprovação e ratificação dos instrumentos de planeamento e em especial do plano director municipal, cuja normativa cobre todo o território municipal".

Em termos de loteamento, o artigo 1º refere que "estão sujeitas a licenciamento municipal (...):

a) As acções que tenham por objecto ou simplesmente tenham por efeito a divisão em lotes de qualquer área de um ou vários prédios, destinados, imediata ou subsequentemente, à construção;

b) A realização de obras de urbanização, incluindo as destinadas a conjunto e aldeamentos turísticos e a parques industriais, bem como a construção de vias de acesso a veículos automóveis ou a simples preparação do terreno com essa finalidade."

Na prática, o conceito de loteamento não sofre alterações substanciais. O diploma utiliza nova terminologia no que se refere ao loteamento, que de "operação"

[194] Gonçalves, F. – Legislação Urbanística Portuguesa. Lisboa: LNEC, vol. II, 1978, p.135.

passa a "acção", com um sentido mais alargado e pressupondo a existência de uma conduta voluntária. No entanto, o requisito da conduta voluntária exclui, presumivelmente, todo o fraccionamento resultante da acção da administração ou de acontecimentos alheios à acção particular, designadamente quando ocorre a divisão de um terreno pela construção de uma estrada e que não configura loteamento quando o proprietário prescinde do aproveitamento das parcelas sobrantes para qualquer edificação.

O novo diploma visou também imprimir uma maior celeridade na apreciação das pretensões, definindo três formas de processo – especial, ordinário e simples - distinguindo-os consoante a dimensão das intervenções urbanísticas. O processo especial remete "para as operações de loteamento que impliquem, pela sua localização e dimensão, alterações da rede viária pública existente ou redimensionamento das infra-estruturas exteriores do prédio ou prédios a lotear, bem como alterações significativas das condições ambientais da área em que os mesmos se situem e que excedam a competência do município". Complementarmente, estão, ainda, sujeitas a processo especial consiste as "operações de loteamento de que resulte um acréscimo de população residente, permanente ou flutuante, ou de postos de trabalho igual ou superior à menor das seguintes ordens de grandeza:

a) Edificabilidade equivalente a 500 fogos ou 2 ha nos loteamentos em que predomine a indústria;

b) 10% da estimativa do parque habitacional do aglomerado ou da população activa nos casos em que predomine a indústria."

Por sua vez, o processo ordinário corresponde às "operações de loteamento que, implicando a construção ou remodelação de arruamentos públicos ou infra-estruturas no prédio ou prédios a lotear, não dêem, contudo, lugar à alteração da rede viária pública existente ou a alterações relevantes das infra-estruturas exteriores aos mesmos prédios", enquanto que o processo simples se resume à "divisão em lotes de um ou mais prédios quando todos aqueles confinem com arruamentos públicos existentes", desde que não contradigam os pressupostos do processo ordinário.

Este diploma atribui às administrações central e local a responsabilidade na aprovação dos loteamentos. Assim, os processos especiais e ordinários fora dos aglomerados urbanos estão sujeitos a parecer vinculativo da Direcção-Geral do Ordenamento, licenciando a autarquia, em exclusivo, nos processos simples.

Em matéria de cedências, clarifica-se em definitivo que as parcelas a ceder pelo proprietário do terrenos objecto de loteamento à câmara municipal, obrigatoriamente, a título gratuito, destinam-se a:

a) Praças, arruamentos, passeios adjacentes, baías de estacionamento de veículos e de paragem de transportes públicos e faixas arborizadas anexas;

b) Áreas públicas livres envolventes das edificações destinadas ao movimento e estar de peões;

c) Equipamentos públicos, tais como os destinados a educação, saúde, assistência, cultura e desporto, a superfícies verdes para convívio, recreio e lazer e bem assim a parques de estacionamento."

Contudo, o novo regulamento impõe ao loteador o pagamento de uma taxa municipal pela realização de infra-estruturas urbanísticas[195], "sem prejuízo das obras de urbanização previstas na operação de loteamento, ou na falta da referida taxa, a compensar o município de encargos decorrentes da operação de loteamento com um pagamento em numerário ou com a cedência de lotes constituídos ou de terreno fora do prédio a lotear".

O novo diploma consagra também a figura do "contrato de urbanização" de forma a regular, como se afirma no preâmbulo, "os compromissos a assumir pelo requerente e pela câmara municipal, tornando-o obrigatório sempre que na operação de loteamento intervenham outras entidades ou se trate de «processo especial» ". Desta forma, são preconizadas as obrigações recíprocas da autarquia, do proprietário do terreno e de outras entidades públicas ou privadas tendo em vista a prossecução de fins públicos pelos particulares contratantes. O Artº 45º define quais as intervenções objecto de contrato de urbanização: financiamento, realização e conservação das obras de urbanização; gestão e conservação de espaços livres públicos; cedência de terrenos para habitação social; compensação do município na falta de taxa de infra-estruturas urbanísticas; construção de habitação social e de equipamentos públicos; recuperação de imóveis degradados; concessão e exploração de áreas de recreio e de convívio. Também se define quais as partes, além da câmara municipal e do requerente do alvará, intervenientes na realização da operação de loteamento: o proprietário; as empresas públicas e concessionárias de serviços públicos que devam servir o loteamento; as empresas de construção civil e de obras públicas; as cooperativas de habitação e de construção.

[195] O pagamento de taxa municipal pela realização de infra-estruturas urbanísticas decorre da aplicação do Decreto-Lei n.º 8/84, de 29 de Março.

Regulando também as operações de destaque em terrenos para construção urbana, sem que tal corresponda a loteamento. Deste modo, o destaque de uma única parcela, verifica-se se (art. 2º) quando: o prédio se situar dentro do aglomerado; a parcela a destacar confrontar com arruamento público existente; o interessado dispuser de projecto para a construção de edifícios com o máximo de dois fogos, a erigir na parcela de destaque; a licença de construção mencionar as duas primeiras situações referidas. Igualmente não se considera loteamento os destaques resultantes de sucessão *mortis causa*, como também os destinados a constituírem ou ampliar logradouros de prédios urbanos (art. 57º).

Outra das inovações deste diploma é a figura da "informação prévia", a qual veio possibilitar aos particulares a articulação das suas intenções com os condicionamentos e propostas definidas pela autarquia (art. 7º).

No entanto, a venda em avos, a constituição de compropriedade ou a ampliação do número de compartes de prédios rústicos só pode realizar-se mediante parecer favorável da Câmara Municipal.

O indeferimento de acções de loteamento em qualquer dos tipos de processo (especial, ordinário e simples) será sempre fundamentado. O pedido de loteamento será rejeitado liminarmente se (art. 11º, 2):

a) a Câmara Municipal não for competente para o licenciamento da operação ou das obras;
b) o pedido contrariar disposições legais ou regulamentares imperativas;
c) o pedido contrariar disposições imperativas do plano regional de ordenamento do território, do plano director municipal, de plano de urbanização, geral, parcial ou de pormenor, das áreas de desenvolvimento urbano prioritário ou de construção prioritária ou as normas provisórias em vigor nos termos do artigo 10º do Decreto-Lei nº 794/76, de 5 de Novembro;
d) a área do loteamento estiver abrangida por declaração de utilidade pública para efeito de expropriação.

A Câmara Municipal também só poderá indeferir o estudo preliminar quando (art. 7º, 1), para além de qualquer dos fundamentos a que se referem as alíneas do nº 2 do artigo 11º:

a) não ter a concordância de qualquer das entidades consultadas nos termos dos artigos 12º ou 15º;

b) afectar manifestamente valores fundamentais do património paisagístico natural ou construído;

c) ser inconveniente para o ordenado desenvolvimento do local, da povoação ou do município;

d) demonstrar uma sobrecarga incomportável para as infra-estruturas ou serviços gerais existentes e implicar a instalação de equipamentos ou a realização de trabalhos ou a prestação de serviços não previstos pelo município, designadamente a construção de arruamentos e o assentamento de redes de abastecimento de água, de electricidade e a drenagem de esgotos, salvo se o requerente se dispuser a suportar, mediante garantia adequada, o financiamento dos encargos correspondentes à instalação ou reforço dos encargos correspondentes à instalação ou reforço e funcionamento dos mesmos por um período mínimo de cinco anos.

Decorridos cerca de sete anos sobre a publicação do D. L. 400/87, é aprovado um novo regime jurídico dos loteamentos, através do D. L 448/91, de 29 de Novembro.

Ao longo do período de vigência do anterior diploma constatou-se a evolução quer das estruturas administrativas dependentes do Governo, quer as orientações políticas em matéria de ocupação do solo e de urbanismo.[196]

Como se refere no preâmbulo, tornou-se, assim, necessária uma reformulação profunda do regime dos loteamentos e das obras de urbanização. O legislador contou com a colaboração de diversas entidades directamente envolvidas nos processos de loteamento, nomeadamente as associações empresariais e os organismos profissionais ligados ao sector da construção e do urbanismo. Também a ANMP foi auscultada e as sugestões apresentadas forma consideradas, de forma a permitir às câmaras municipais uma maior operacionalidade e eficiência na gestão urbanística do seu território.

A reforma apresentada evidencia também a preocupação com a simplificação administrativa e a definição de regras claras de demarcação de competências entre as administrações central e local. É reconhecido que as operações de loteamento urbano constituem uma das formas mais relevantes de ocupação do solo, seja pelas iniciativas que possuem ao nível do ordenamento do território, do ambiente e dos recursos naturais, seja pelas repercussões que delas resultam para a qualidade de vida dos cidadãos. A eliminação das três formas do processo de loteamento, instituídas pelo diploma anterior e a sua substituição por uma tramitação única para todas as operações e a simplificação do processo de loteamento, são consagradas neste diploma, considerando o esforço desenvolvido pelas autarquias em termos de

[196] Legislação dos Planos Municipais de Ordenamento do Território – D. L. 69/90, de 2 de Março e o D. L. 445/91, de 20 de Novembro.

planeamento territorial, conferindo-lhes autonomia no processo de licenciamento. Desta realização de operações de loteamento ficam limitadas as áreas classificadas nos Planos Municipais de Ordenamento do Território como urbanas e urbanizáveis, denotando uma preocupação que se prende com a delapidação de recursos naturais, em especial do solo, e tendo como objectivo limitar a dispersão da construção, canalizando-a, assim, para as áreas estrategicamente mais apropriadas para esse efeito.

As operações de loteamento e as obras de urbanização ficam, pois, sujeitas a licenciamento, exceptuando-se contudo aquelas que são promovidas pelas autarquias locais, pela administração indirecta do Estado quando prossiga fins de interesse público na área da habitação (art. 1º).

O conceito de loteamento permanece idêntico ao que vigorou até então, sistematizando-se, no entanto, um conjunto de conceitos associados à gestão urbanística e territorial. Assim, consideram-se operações de loteamento todas as (art. 3º):

a) operações de desmembramento ou destaque de parcelas em terrenos destinados à construção sofrem também alterações. O Art. 5º sistematiza as desanexações de acordo com os diferentes usos do solo quando e define as situações em que se dispensa o licenciamento, desde que cumpram, cumulativamente, as seguintes condições:

- nos aglomerados urbanos e áreas urbanas:

a) do destaque não resultem mais de duas parcelas que confrontem com arruamento públicos;

b) a construção a erigir na parcela a destacar disponha de projecto aprovado pela Câmara Municipal.

- nas áreas situadas fora dos aglomerados e áreas urbanas:

c) na parcela destacada só seja construído edifício que se destine exclusivamente a fins habitacionais e que não tenha mais de dois fogos:

d) na parcela restante se observe a área da unidade de cultivo fixada pela lei geral.

No entanto, existindo plano de urbanização ou plano de pormenor e do destaque não resultem mais de duas parcelas, este ficará dispensado da operação de loteamento.

O diploma remete para os Planos Municipais de Ordenamento do Território os parâmetros para o dimensionamento das parcelas de terreno destinadas a espaços verdes e de utilização colectiva, infra-estruturas viárias e equipamentos; no entanto, se tal não estiver definido em plano obedecerá aos parâmetros constantes na portaria que veio a publicar-se posteriormente[197].

A nível de cedências, o diploma estabelece que o proprietário e os demais titulares de direitos reais sobre o prédio a lotear cedem gratuitamente à Câmara Municipal parcelas de terrenos para espaços verdes públicos e de utilização colectiva, infra-estruturas, designadamente arruamentos viários e pedonais, e equipamentos públicos, que, de acordo com a operação de loteamento, devem integrar o domínio público (art. 16º).

Tais parcelas de terrenos integram-se automaticamente no domínio público municipal e não podem ser afectados a outro fim que não aquele a que se destinava inicialmente, caso contrário o cedente tem direito de reversão se se verificar o desvio da finalidade da cedência, ficando, no entanto, as parcelas sujeitas às mesmas finalidades a que estavam afectadas quando integradas no domínio público municipal. Havendo imóveis construídos na parcela revertida, os mesmos serão demolidos por ordem do MPTA, podendo este exigir à Câmara Municipal uma indemnização pelos prejuízos sofridos. Quando tal seja solicitado pelo proprietário, os residentes, se os houver, serão realojados (art.17º).

Quanto à gestão dos espaços verdes e de utilização colectiva, este diploma prevê que tal incumbência possa ser confiada a moradores ou grupos de moradores das zonas loteadas e urbanizadas, mediante a celebração de acordos de cooperação ou contratos de concessão do uso privativo do domínio público municipal com a respectiva Câmara Municipal. Esses acordos podem incidir sobre vários aspectos: higiene e limpeza; conservação de espécies vegetais existentes; plantação de novas espécies vegetais; manutenção de equipamentos de recreio e lazer e vigilância da área.

A realização de infra-estruturas urbanísticas e a concessão do licenciamento de operação de loteamento ficam sujeitas ao pagamento de taxas, eliminando-se o pagamento de quaisquer mais valias ou compensações (art. 32º), excepto se já houver infra-estruturas ou não se justificar a localização de equipamentos públicos em

[197] Portaria 1182/92, de 22 de Dezembro. Esta portaria define os parâmetros mínimos obrigatórios que devem ser contemplados nas áreas não abrangidas por Planos Municipais de Ordenamento do Território.

parcelas cedidas à Câmara Municipal, ficando, neste caso, o cedente obrigado a pagar uma compensação em numerário ou espécie.

Em 1995 surge novo diploma, o D. L. 334/95 de 28 de Dezembro, que aprova um novo regime jurídico de loteamento, ratificando posteriormente pela lei n.º 26/96, de 1 de Agosto.

Este diploma mantém, na prática, o conceito de loteamento e a filosofia de destaque do processo de fraccionamento ou de destaque, definidos pelo anterior normativo. As alterações pontuais e os objectivos essenciais presentes nestes dois diplomas resultam especialmente do processo de tramitação, propondo-se, nomeadamente:

- a alteração do regime de direitos dos particulares à informação, consagrando a figura da informação prévia, não contemplada no D. L. 448/91;
- a adaptação do licenciamento dos loteamentos e obras de urbanização a certas regras previstas para o licenciamento de obras particulares;
- a alteração do regime de encargos suportados pelos loteadores, designadamente, os resultantes da realização das operações de loteamento;
- a redução do prazo de licenciamento das operações de loteamento a obras de urbanização.

Alguns anos depois, é publicado novo regulamento, o D. L. 555/99, de 16 de Dezembro. Este novo regulamento resulta da necessidade de simplificação dos procedimentos administrativos presentes nos diplomas legais em vigor até à data. O legislador, considerando a ampla cobertura do território nacional em termos de planos municipais, pretende que o loteamento urbano deixe de ser encarado como um mecanismo de substituição da Administração pelos particulares no exercício de funções de planeamento e gestão urbanística. A designação adoptada para o diploma – regime jurídico da urbanização e edificação - procura traduzir uma maior amplitude do seu objecto, ao abranger, não só o regime de prévio licenciamento ou autorização das operações de loteamento urbano, obras de urbanização e obras particulares, mas também a actividade desenvolvida por entidades públicas ou privadas em todas as fases do processo urbano, desde a efectiva afectação dos solos à construção urbana até à utilização das edificações nele implantadas, como se refere no respectivo preâmbulo.

O propósito de simplificação de procedimentos faz-se sentir especialmente no âmbito da regulamentação do controlo prévio das operações urbanísticas, ao fazer

assumir distinção das diferentes formas de procedimento não apenas na densidade de planeamento vigente na área de realização da operação urbanística mas também no tipo de operação a realizar. Nestes termos, quando os parâmetros urbanísticos de uma pretensão estão já definidos em plano ou em anterior acto da Administração, ou quando a mesma não tenha qualquer relevância urbanística, é adoptado um procedimento simplificado de autorização ou simples comunicação prévia.

As principais inovações consubstanciam-se no princípio da sujeição a prévia discussão pública dos procedimentos de licenciamento de operações de loteamento urbano e na possibilidade da concessão de licença parcial para a construção da estrutura de um edifício, no decurso do processo de análise dos respectivos projectos de especialidade, mesmo antes da aprovação final do projecto de obra, tratando-se de uma vantagem para o proponente.

Este novo regime jurídico sistematiza um conjunto de operações urbanísticas que vão desde trabalhos de remodelação dos terrenos e operações de loteamento até obras de construção, reconstrução, aplicação, alteração, conservação, demolição e urbanização.

As operações de loteamento definem-se como sendo aquelas que "tenham por objectivo ou por efeito a constituição de um ou mais lotes destinados imediata ou subsequentemente à edificação urbana, e que resulte da divisão de um ou vários prédios, ou do seu emparcelamento ou reparcelamento" (art. 1º, alínea i).

A simplificação procedimental concretiza-se, nomeadamente, pela isenção e dispensa de licença de autorização das obras de conservação e das obras de alteração no interior de edifícios não classificados ou suas fracções que não impliquem modificações da estrutura resistente dos edifícios, das cérceas, fachadas e da forma dos telhados, para além de edificações ou demolições de escassa relevância urbanística. Os destaques estão isentos de licença na autorização e dentro do perímetro urbano as operações de destaque de uma única parcela de prédio, desde que as parcelas resultantes do destaque confrontem com arruamentos públicos e a construção erigida ou a erigir na parcela a destacar disponha de projecto aprovado quando exigível no momento da construção.

Fora do perímetro urbano, estão isentos desde que na parcela destacada seja construído apenas edifício para fins habitacionais que não tenha mais de dois fogos e na parcela restante se respeite a área fixada no projecto de intervenção em espaço rural ou, quando exista, a área de unidade de cultura fixada nos termos da lei (art. 6º).

No âmbito das cedências mantêm-se os mesmos princípios do anterior diploma, procurando-se também que, no caso de no prédio a lotear já existirem infra-

estruturas, fica o loteador obrigado ao pagamento de uma compensação ao município, em numerário ou em espécie, garantindo-se também o direito de reversão ao cedente quando os fins a que estavam destinadas as parcelas cedidas não forem cumpridos.

Volvidos dois anos surge novo diploma, o D. L. 177/2001, de 4 de Julho, que vem alterar o anterior 555/99, verificado pela suspensão da eficácia por força da lei nº13/200.

O novo regime resulta de algumas alterações pontuais que não afectam a estrutura e as opções de fundo que caracterizam o diploma anterior.

Assim, como se refere no preâmbulo, considera-se necessário garantir que o regime procedimental simplificado de autorização administrativa tenha lugar ao abrigo de instrumentos de gestão territorial cujo conteúdo apresente suficiente grau de concretização e nos casos em que é dispensável a intervenção de entidades externas ao município. Estabelece-se também que o projecto de arquitectura é apreciado em simultâneo com os projectos das especialidades.

O diploma clarifica também as condições em que é possível a dispensa de prévia discussão pública das operações de loteamento[198], introduzindo-se ainda alguns aperfeiçoamentos no regime respeitante ao indeferimento do pedido de licenciamento[199], e de autorização. De igual forma, estabelece-se, também, a obrigação de se indicar no alvará de loteamento, para além de todos os elementos necessários à identificação e especificação do número de lotes, áreas, pisos, fogos, cedências, prazos e cauções, também os fogos destinados a habitação a custos controlados.

---

198 1 – O art. 22º, ponto 1, prevê que a aprovação pela Câmara Municipal do pedido de licenciamento da operação de loteamento seja precedida de um período de discussão pública. No entanto, e em conformidade com o regulamento municipal, pode ser dispensadas de discussão pública as operações de loteamento que não excedam nenhum dos seguintes limites: a) 4 ha; b) 100 fogos; c) 10 % do aglomerado urbano em que se insere a pretensão.

199 O art. 24º determina que o pedido de licenciamento é indeferido quando violar o Plano Municipal de Ordenamento do Território, plano especial de ordenamento do território, medidas preventivas, área de desenvolvimento urbano prioritário, área de construção prioritária, restrição de utilidade pública ou outras normas legais e regulamentares aplicáveis. Também é indeferido sempre que exista declaração de utilidade pública para efeitos de expropriação que abranja o prédio objecto do pedido de licenciamento salvo tal declaração tiver por fim a realização da própria operação urbanística ou ainda se tiver sido objecto de parecer negativo ou recusa de aprovação ou autorização de qualquer entidade consultada e cuja decisão seja vinculativa para os órgãos municipais.

3.2. Loteamentos, gestão urbanística e política municipal

A evolução dos processos recentes de gestão urbana tem vindo a ser marcada por duas tendências – o aumento das competências dos municípios e a generalização do uso de planos como instrumentos de ordenamento e gestão do território. Assistiu-se, assim, à passagem de um sistema político autoritário e centralista para um sistema democrático, legitimado local e centralmente pelo voto e progressivamente municipalista (nomeadamente quanto à gestão do uso do solo). Relativamente ao planeamento, passou-se de uma tipologia de planos que procuravam ordenar parcelas do centro urbano para uma outra que passa a cobrir todo o território, não apenas edificado mas também as áreas naturais. É esta visão holística do território que os novos instrumentos de planeamento introduzem no seio da administração pública central e local.

No caso de Viana do Castelo, depois de abordados no capítulo 2.3 a evolução dos processos de gestão a partir da década de 1930, elege-se como ponto marcante deste processo a elaboração e aprovação do Plano Director Municipal (PDM), ponto de viragem nos métodos de gestão e no relacionamento entre eleitos e técnicos e entre a Câmara e munícipes.

Contrariamente ao que uma primeira observação possa dar a perceber, dada a configuração heterogénea e algo desordenada da cidade construída nas três últimas décadas, existe, como se demonstrou anteriormente, uma grande quantidade de planos de diferente grau de pormenor e abrangência para Viana do Castelo.

A análise do processo local é enquadrada, em cada momento, relativamente ao decurso do processo no resto do país, através da análise da evolução dos normativos legais e das políticas urbanísticas e da forma como forma interpretados e executados no terreno.

O território em estudo constitui uma unidade territorial na qual se observa um *continuum* urbano desde a Areosa, a Norte, até à Meadela, a nascente, delimitado morfologicamente pelos elementos naturais que condicionam a sua organização: a serra, o rio e o mar.

A cidade tradicional cresceu, até ao último quartel do século XX, de forma contínua dentro do perímetro estabelecido pelo caminho-de-ferro e ao longo da Rua da Bandeira, num processo de repetição de tipologias de lote e de edificação já consolidadas dentro daquele espaço. O crescimento urbano, pelo aumento demográfico e alguma atractividade da cidade em relação à região, produziu grandes

alterações nas formas de construção da cidade, não só pela quantidade de novas edificações, mas sobretudo pelas formas de parcelamento e urbanização adoptadas. As novas edificações distinguem-se particularmente pelas alterações que introduzem a nível das suas características formais e estéticas e da sua relação com a envolvente. Deste modo, a forma de construção de cidade baseada na continuidade e num desenho homogéneo reflectindo alguma harmonia, dá lugar, com assinalável rapidez, à fragmentação, assente na edificação de novos elementos urbanos, muitas vezes sem qualquer ligação ao tecido urbano consolidado, e à descontinuidade. As transformações introduzidas com as novas formas de ocupação do solo urbano fazem emergir uma paisagem urbana composta a dois ritmos.

As transformações sócio-económicas operadas com o regime democrático, em que a problemática habitacional assume especial importância, provocam um surto construtivo na generalidade das cidades portuguesas. A crescente procura de habitação nova, resultante do crescimento demográfico e do desenvolvimento económico, estimulou a promoção imobiliária, especialmente vocacionada para a realização de mais valias a partir da especulação fundiária e da rentabilização da área dos terrenos. O aparecimento de novas construções, com recurso generalizado a tipologias edificadas em altura, apoia-se sobretudo na rede de estradas nacionais e municipais existente, sendo notória a insignificância de investimentos em infra-estruturas e espaços de uso colectivo

Em Viana do Castelo, verifica-se que a intenção de expansão urbana esteve, desde há várias décadas, orientada para a sua área nascente. Ao alastramento da mancha urbana assim direccionada não seria alheio o projecto de construção da linha-férrea do Vale do Lima, para o qual chegaram a ser feitas expropriações e algumas intervenções no terreno, tendo-se delimitado claramente o espaço canal respectivo. Todavia, este projecto não passou disso mesmo, apesar de ter induzido, de forma insipiente, a estruturação subsequente da malha urbana naquela área. A construção do Bairro do Jardim, na década de 1930, enquadra-se nesta intenção, sendo implantado numa área onde predominava a propriedade agrícola, liberta de quaisquer edificações e potencialmente urbanizável. Aliás, esta área periférica da cidade consolidada é assumida, no Anteplano Geral de Urbanização de 1945, como área de expansão urbana, para onde estava também previsto um novo atravessamento do rio Lima, a nascente da ponte metálica. Apesar das boas intenções do Anteplano, certo é que a sua aplicação prática foi quase inexistente.

Entre 1934 e 1954 regista-se, a nível nacional, uma avalanche de planos. Os planos gerais de urbanização, dadas as dificuldades de aplicação, são, na sua

essência, planos-imagem.[200] A ineficiência do plano-imagem, em resultado da sua rigidez, conduziu à sua substituição por um plano de gestão mais flexível e susceptível de adaptação durante a implementação. A extraordinária produção planificatória que caracteriza este período, resulta numa equivalente ineficácia de implementação dos planos, visto que "*a substituição da figura do Plano Geral de Urbanização pela do Anteplano arredou as Câmaras da possibilidade de aplicarem uma efectiva política fundiária. Privadas dos instrumentos necessários, as Câmaras experimentaram dificuldades inultrapassáveis para implementar os seus planos.*"[201] Desta forma, apesar da generosidade das propostas do urbanista, a Câmara Municipal não conseguiu, pelas razões apontadas, traduzir no terreno uma política de ordenamento do território. A cidade continuou a ser construída de forma fragmentada, conquanto em momentos posteriores fossem tidos em consideração alguns dos cenários apontados no Anteplano, sobretudo na revisão de 1961, concretamente a construção da ponte sobre o rio Lima e a localização do Hospital Distrital, que corresponde, grosso modo, à proposta inicial.

A afirmação do Poder Local constitui, sem dúvida, uma das principais conquistas alcançadas pela sociedade portuguesa com a Revolução de Abril. As profundas alterações políticas que a partir de então ocorreram em Portugal, possibilitaram a aproximação, directa e permanente, do Estado aos cidadãos, verificando-se que, de forma crescente, o poder local foi ganhando autonomia, dinamismo e capacidade reivindicativa e interventiva. Como afirma Fernandes de Sá, esta nova dimensão inovadora local, procurando resolver os problemas essenciais das populações habituadas ao seu adiamento constante, conflitua vulgarmente com "*a inércia a imobilismo da Administração Central que, ao contrário da Local, poucas alterações teve após 1974. A sua lógica centralizadora mantém-se e o seu peso burocrático também, e são reconhecidas as resistências a qualquer inovação tendente a uma maior dinâmica e flexibilidade que ultrapasse as suas anquilosadas estruturas*".[202]

O Decreto – Lei n° 208/82, de 26 de Maio, veio enquadrar legalmente o novo sistema de planeamento de nível municipal. O Plano Director Municipal, abrangendo todo o território municipal, com um prazo de vigência entre 5 a 12 anos, "define as metas a alcançar nos domínios do desenvolvimento económico e social do município nas suas relações com o ordenamento do território, é um instrumento de planeamento

---

[200] Lôbo, M.S. – Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco. Porto: FAUP,1995, p.219

[201] idem, p. 223.

[202] Sá, M.F. – Os Problemas e a Prática do Urbanismo em Portugal. Oeiras: Instituto Nacional de Administração, 1989, pp. 45-54.

de ocupação, uso e transformação do território (...) e um instrumento de programação das realizações e investimentos municipais" (D.L. n° 208/82, artigo 1°).

Nos primeiros tempos da vigência deste diploma enquadrador, verificou-se uma fraca adesão ao planeamento por parte dos municípios, empenhados, sobretudo, na resolução dos problemas mais prementes das populações, nomeadamente ao nível das infra-estruturas básicas, faltando-lhe ainda alguma sensibilidade para a questão do planeamento, a que juntava a falta de recursos técnicos para pôr em prática tais orientações. No sentido de acelerar o processo de execução dos planos, o Governo lançou em 1990 o Decreto - Lei n° 69/90, de 2 de Março. Ao assumir que "a legislação vigente sobre a elaboração de planos de ocupação do solo da competência dos municípios - isto é, planos directores municipais, planos gerais e parciais de urbanização e planos de pormenor - não se revela adequada", (D.L. n° 69/90, introdução) o Governo propõe-se proceder à sua revisão, por forma a que esta passe a constituir "um todo coerente e claro [que] liberte, o mais possível, de subjectivismos a elaboração, apreciação e aprovação dos planos".

O D.L. n° 69/90 estabeleceu a tipologia dos planos municipais, os quais, de acordo com o seu âmbito territorial, são designados por Plano Director Municipal, Plano de Urbanização e Plano de Pormenor. Contudo, esta busca de simplificação do sistema de planeamento municipal, fazendo-o encaixar em "cascata"[203] nos Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT), da competência da Administração Central (D.L. n° 77/84, artigo 6°, 1), dada a coincidência de objectivos verificada em todos eles, contribuiu para algumas confusões e indefinições. "No nosso quadro legal, a diferença entre os Planos é de «objectiva» e não de «objectivo» ou de «objecto». Ora se o que diferencia os tipos de Plano fosse o «zoom» [...] uma só figura de Plano mediante um sistema de janela permitiria descer ao cadastro onde quiséssemos ou, em sentido inverso, subir ao conjunto do território sem soluções de continuidade"[204].

A hierarquia dos planos implica que os de menor âmbito territorial estejam subordinados aos de maior âmbito, sendo estes integradores das diversas propostas mais localizadas. Contudo, no caso dos PDM, esta ordem não foi respeitada, uma vez que a execução dos PDM aconteceu antes dos PROT. Tendo incentivado as Câmaras a executar os seus planos, pois a sua aprovação era uma das condicionantes à celebração de contratos-programas e ao uso da declaração de utilidade pública para efeitos de expropriação, o Governo não cuidou de concluir e aprovar os PROT, como

[203] Portas, N. – Os Planos Directores Municipais Como Instrumentos de Regulação. Porto: Edições Afrontamento, 1995, pp. 22-24.
[204] Id.ib.

lhe competia, antes dos PDM, o que veio acarretar alguns problemas na execução dos PDM. Incidindo sobre todo o território municipal, os planos municipais incluiam informação relativa à identificação e regulamentação dos espaços naturais, concretamente as áreas da Reserva Agrícola Nacional (RAN) e da Reserva Ecológica Nacional (REN). A delimitação destas áreas, formalmente atribuída aos Ministérios da Agricultura e Ambiente, foi feita, afinal, pelas equipas técnicas constituídas para elaborar os PDM, num quadro compartimentado, município a município, impossibilitando uma articulação territorial mais vasta, como se impunha. Os planos incluiam também outras servidões relativas ao património construído, áreas florestais, rede ferroviária, estruturas portuárias e Plano Rodoviário Nacional, definindo-se assim, todo um conjunto de espaços de interdição.

O território sobrante, delimitadas todas as servidões, ficava, assim, disponível para os diferentes usos de carácter urbano, sendo classificado em categorias de espaço, urbano, urbanizável, (áreas de expansão) industrial ou destinado a indústrias extractivas, de acordo com o D.L. nº 69/90, artigo 27º, 1. Estes espaços acabariam por ser regulamentados de forma variável de plano para plano, ora privilegiando aspectos quantitativos, recorrendo a cérceas e índices, ora aspectos mais qualitativos, definindo critérios morfo-tipológicos. A competência atribuída ao município para decidir das medidas efectivas de política de solos, contribuiu para a criação de uma situação injusta para aqueles cujos terrenos foram classificados como áreas de reserva, o que proporcionou uma maior especulação em torno dos valores do solo.

Definindo as áreas de expansão no plano, a câmara deparou-se com o problema da aplicação efectiva da decisão, uma vez que não estava garantido que os terrenos mais aptos para serem urbanizados fossem colocados no mercado, nem tinha meios para obrigar os proprietários a fazê-lo. No prato da balança estavam, assim, duas políticas diferentes, uma restritiva, com inevitáveis e elevados custos políticos, visto tratar-se de condicionar o uso de propriedade, e outra permissiva, comportando evidentes custos ambientais e económicos. Neste cenário, a tomada da decisão mais acertada foi tarefa difícil, acabando por se optar por uma política de equilíbrio entre as duas.

Apesar de tudo, a execução e aprovação dos PDM permitiu uma maior transparência e celeridade processual relativamente à apreciação dos pedidos de licenciamento, decorrente da autonomia da Câmara na apreciação de algumas pretensões, anteriormente sujeitas ao parecer junto da Administração Central, como acontecia com os pedidos de loteamento, junto das Comissões de Coordenação Regionais, ou dos pedidos relativos à capacidade de uso dos solos, junto do Centro

Nacional de Reconhecimento Agrário (CNROA) ou da Direcção Regional de Agricultura respectiva (no caso de terrenos de área inferior a 1 ha).

A aprovação do Plano Director de Viana do Castelo (PDMVC) constituiu-se como a principal prioridade para o executivo da época, sendo que foi o primeiro da nova legislação a ser aprovado no país. O reforço da equipa técnica envolvida na sua execução e os trabalhos que já vinham sendo desenvolvidos desde 1985, ano da primeira deliberação para a sua elaboração, e especialmente depois de 1989, com base no projecto de lei que seria aprovada um ano depois. O PDMVC foi publicado em Diário da Republica em Dezembro de 1991, depois de submetido a inquérito público e de aprovado pela Assembleia Municipal.

A entrada em vigor deste importante instrumento de ordenamento do território, marca, como não poderia deixar de ser e atenta a inoperância dos planos anteriores, a história do planeamento municipal relativamente ao uso dos planos como instrumentos legalmente eficazes na gestão do uso do solo. O documento final resultou do trabalho da equipa camarária e do profundo conhecimento do território que os técnicos tinham, compensando largamente o desajuste da cartografia de base em relação à realidade física do espaço. A experiência acumulada proporcionou uma importante base de apoio ao sector de gestão urbanística e à apreciação de pedidos de licenciamento, processo que a equipa política acompanhou com particular atenção.

O PDM é, em última análise, um plano de zonamento que, dando cumprimento ao estipulado no quadro legal, define, além das áreas de salvaguarda e reserva, os espaços urbanos - "Aglomerados urbanos", "Áreas de equipamentos", "Áreas degradadas" e "Áreas de risco" e os espaços urbanizáveis - "Áreas de expansão", "Áreas de habitat disperso", "Áreas para equipamentos", "Áreas destinadas à edificação não habitacional", "Áreas degradadas" e "Áreas de risco". Relativamente a estes espaços urbanizáveis, a edificabilidade foi regulamentada em termos quantitativos por um índice de construção, atribuído por freguesia, variável segundo três níveis: 0,8 nas freguesias da cidade, 0,5 e 0,3 nas restantes, de acordo com a sua dinâmica, existente ou a fomentar. o índice 0,5 foi atribuído apenas às freguesias de Barroselas, Lanheses e Vila Nova de Anha, considerados pólos de desenvolvimento urbano de nível dois, logo a seguir às freguesias urbanas da cidade. A dispersão do edificado, principal característica do povoamento, foi classificada como "Habitat disperso" sendo atribuída aos edifícios a construir ou a reconstruir uma cércea máxima de dois pisos e um índice de 0,15, o qual foi aumentado para 0,2 numa alteração de pormenor ao regulamento, publicada em 1998.

O PDMVC define também três áreas a sujeitar a Plano de Urbanização, dezoito áreas a sujeitar a Plano de Pormenor e dezanove estudos. Os planos de urbanização foram propostos para a cidade e para as freguesias de Barroselas e Santa Marta de Portuzelo. Destes, apenas o Plano de Urbanização da Cidade – PUC se encontra executado. Relativamente aos planos de pormenor, foram elaborados, aprovados e publicados em Diário da República três: Plano de Pormenor do Centro Histórico; Plano de pormenor do Campo d' Agonia e Frente Ribeirinha; e Plano de Pormenor do parque da Cidade. Refira-se que estes três planos serviram de enquadramento ao Programa Polis de Viana do Castelo, que se encontra em execução.

O mapa nº 3 representa a proposta do PDMVC para o território da cidade. A nascente da cidade foi delimitada uma área, limítrofe à ribeira de Fornelos, incluída na RAN e que a divide em duas partes: a nascente, a freguesia da Meadela e a poente, a parte de Sta Maria Maior contígua à cidade consolidada. Esta área de reserva, constituindo uma estrutura natural de ligação entre a serra e o rio, é pontuada por dois equipamentos previstos de grande dimensão e importância à escala da cidade: o estádio municipal, a Norte, e o parque da cidade, a Sul, previsto para a área de sapal, de contacto entre a ribeira e o rio. Liberta de qualquer construção, esta área marginal, tratando-se de uma reserva estratégica, está incluída no espaço afectado ao plano de pormenor do parque da cidade. Na Areosa, o espaço compreendido entre a EN 13 e frente marítima ficou enquadrado na RAN, constituindo o Perímetro de Emparcelamento das Veigas de Areosa, Carreço e Afife.

As áreas de expansão previstas encontram-se presentemente quase todas ocupadas ou em processo de licenciamento.

Legenda:

ESPAÇOS URBANOS

- Aglomerados Urbanos
- A. de Equipamentos Existentes

ESPAÇOS URBANIZÁVEIS

- A. de Expansão
- A. de Habitat Disperso
- A. Degradadas
- A. de Equipamentos Previstos
- A. destinadas à Edificação n/ Hab.

ESPAÇOS INDUSTRIAIS

- A. Industriais Existentes
- A. Industriais Propostas
- A. Industriais Extractivas

ESPAÇOS AGRÍCOLAS

- RAN.
- A. de Uso Predominantemente Agrícola

ESPAÇOS FLORESTAIS

- Área de Floresta
- Inculto e Pastagem de Montanha
- Matos ou Matas de Protecção
- A. de Floresta ou Matas a Estabelecer

Limite da Área do PUC

Escala 1/25000

Mapa 3 - PDM
Extracto da Carta de Ordenamento
Área da Ciadade, 1991

Outro dos instrumentos de planeamento da câmara é o Plano de Urbanização da Cidade de Viana do Castelo (PUC), que abrange um território constituído pelos limites administrativos das freguesias de Santa Maria Maior, Monserrate, Meadela, Areosa e Darque.

A exemplo do PDM, este plano foi também elaborado por uma equipa de técnicos camarários. A primeira versão resulta da aprovação do PDM e foi concluída em 1993, depois de sujeita a inquérito público, apresentada em todas as Juntas de Freguesia da área do plano e colhidos pareceres e a aprovação das diversas entidades. Todavia, o processo é interrompido em 1994, em resultado das eleições autárquicas e da nova coloração política do executivo que assume os destinos municipais, remetendo o documento para um demorado processo de revisão, cuja aprovação ocorre apenas em 1999.

O PUC constitui uma mudança de "objectiva" relativamente ao PDM, usando a expressão de Nuno Portas. Trata-se de um plano especialmente vocacionado para a gestão de pretensões particulares, tal como o precedente. A sua concepção configurou um instrumento capaz de permitir uma gestão urbana abrangente a nível do território, evitando a apreciação casuística. Com uma escala de análise muito grande, o plano permite uma maior aproximação aos elementos formais da cidade, o que possibilitou um estudo mais detalhado e a concretização de algumas propostas. Um dos pressupostos de partida foi a continuidade do PDM, cuja revisão deveria ocorrer numa fase muito posterior, de modo a permitir um planeamento que não viesse a ser prejudicado por eventuais alterações àquele, ou, caso viessem a ocorrer, que não implicassem novo processo de reapreciação e ratificação, atendendo à morosidade do processo burocrático que tal revisão implicaria. Este condicionalismo obrigou à delimitação da intervenção apenas às áreas urbanas e urbanizáveis já definidas. Executado com base num aprofundado trabalho de campo, o plano permitiu a actualização da cartografia, sendo enriquecido com a informação veiculada pela secção de processos de obras particulares, o que tornou possível avaliar o território de forma eficaz.

Mantendo inalteráveis os índices de construção, o plano introduziu critérios tipológicos, sendo definidas "Zonas de edifícios multifamiliares", "Zonas de edifícios uni ou bi-familiares - 2/3 pisos" e "Zonas de enquadramento paisagístico - 1/2 pisos". Neste último tipo, correspondendo a áreas com interesse ambiental ou paisagístico, na transição com os espaços florestais, foi adoptado um índice 0,20, permitindo-se a edificabilidade em terrenos com área igual ou superior a 1200 m^2.

A rede viária foi considerada o elemento fulcral do plano. A partir dos traçados existentes, foram propostas algumas ligações novas, integradas numa redesenhada hierarquia viária, susceptível de promover não só a reestruturação do território já edificado, mas também antecipar a estruturação das áreas ainda não ocupadas, tendo-se identificado os troços correspondentes a essa rede e definido perfis transversais-tipo adequados a cada nível hierárquico.

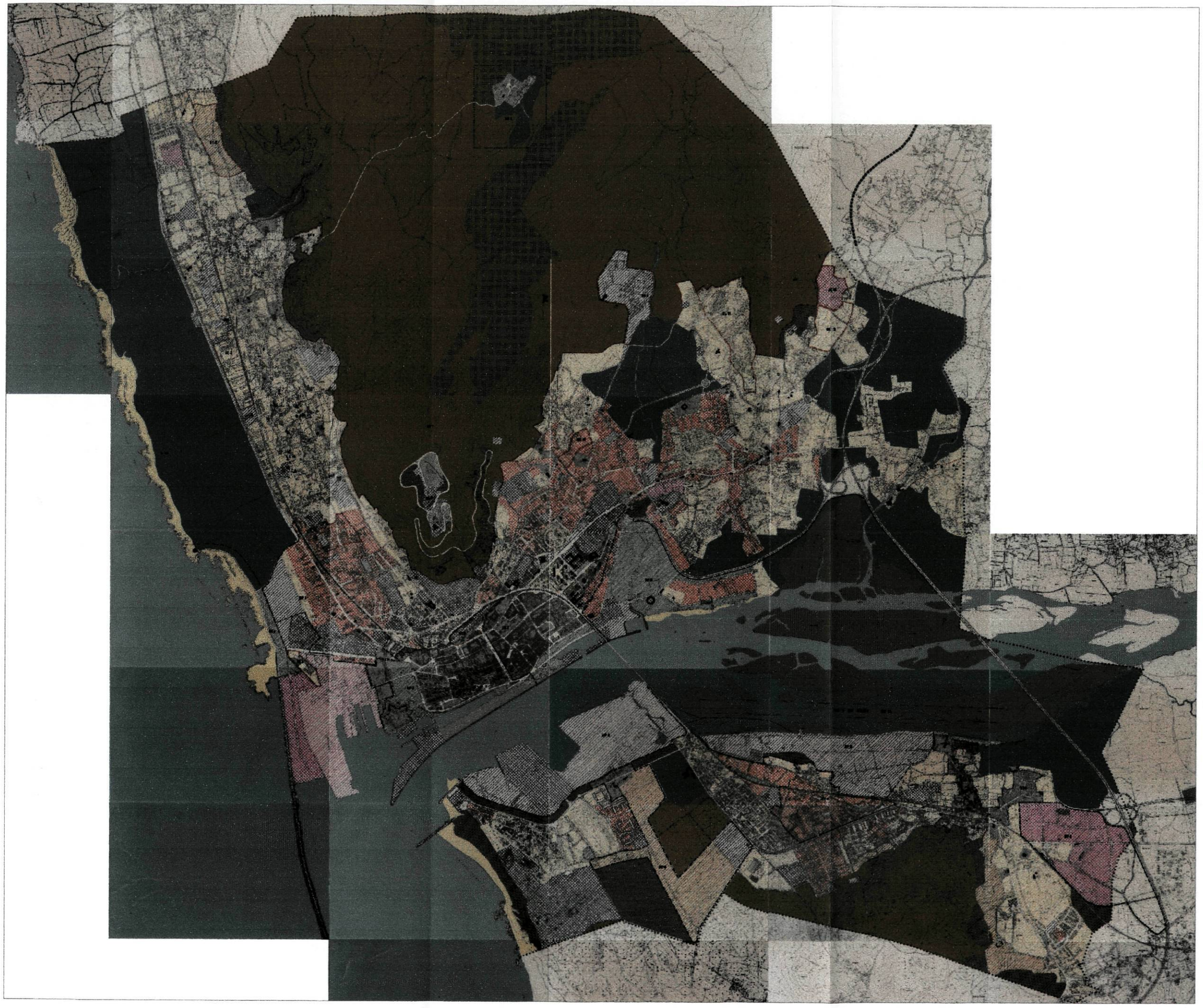
Os estudos conducentes à execução do plano serviram de apoio aos trabalhos técnicos que foram sendo desenvolvidos no intervalo de tempo até à sua aprovação, constituindo-se como mecanismo de negociação com as várias entidades, públicas e privadas, intervenientes no território. Esses mesmos estudos permitiram, por exemplo, a concretização de diversos projectos de intervenção de iniciativa camarária, como a reformulação do sistema viário do centro da cidade, constituindo as ZIP[205] da cidade, a implantação da interface de transportes nos terrenos desocupados da estação da CP ou a construção de parques de estacionamento subterrâneos na área central da cidade[206].

O mapa nº 4 permite observar que na zona mais próxima da cidade, o plano previu a construção generalizada de edifícios multifamiliares (trama vermelha), com a cércea de referência de 4 pisos, admitindo, no entanto, volumetrias mais altas, até 6 pisos, remetendo para o índice. Na Meadela, a tipologia dominante prevista é moradias uni ou bi-familiares, com 2/3 pisos (trama amarela) e a implantação de edifícios multifamiliares está baseada nos eixos viários mais importantes, designadamente a E.N.202 e uma via que lhe é perpendicular. Desta forma, o plano preconizando a reformulação destes eixos, tem como objectivo a transformação do edificado existente, substituindo-o por novas intervenções mais qualificadas. Este princípio foi também seguido na adopção da categoria de espaço de maior densidade para a área ocupada por armazéns, junto do rio, inserida no Plano de Pormenor do Parque da Cidade, a partir do trabalho desenvolvido pelo Arq. A. Matos Ferreira – "Estudo Urbanístico para o Parque da Cidade", (1995). A densificação com base nos edifícios multifamiliares é também proposta para a envolvente da Estrada da Papanata, e, na Areosa, para o corredor definido pela EN13 e linha do caminho-de-ferro.

---

[205] ZIP – Zonas de Intervenção Prioritária – correspondem a áreas da Rede Rodoviária que pela sua localização constituem condicionantes ao bom funcionamento do Sistema Rodoviário e de transportes, necessitando, por isso, de adequada intervenção. Foram definidas seis ZIP: Rede Primária do Centro da Cidade; Avenida dos Combatentes da Grande Guerra; Avenida Capitão Gaspar de Castro e Ligação ao IC1; Nó da Ponte Eiffel; EN13 a Norte do Cruzamento da Rua de Monserrate com a Avenida 25 de Abril; EN13 a Sul da Ponte Eiffel.

[206] O plano definiu os seguintes aparcamentos públicos: P1 - Área Nascente do edifício da Caridade; P2 - Paços do Concelho; P3 - Largo Vasco da Gama; P4 - Campo da Agonia; P5 – Largo Infante D. Henrique; P6 - Envolvente da estabelecimento prisional; P7 - Interface de Transportes; P8 - Topo Sul da Avª dos Combatentes; P9 - Mercado; P10 - Praça Afonso III; P11 - Parque da Cidade. Destes encontram-se executados ou em curso os parques P5, P7, P9 e P10.



Volume 1
ZONAMENTO

ESPAÇOS URBANOS
Zonas destinadas à edificação habitacional, comércio e serviços

- Zonas de edifícios multifamiliares
- Zonas de edifícios uni ou bifamiliares
- Zonas de enquadramento paisagístico
- Zonas de equipamentos existentes
- Zonas para equipamentos propostos
- Zonas públicas para recreio e lazer
- Zonas destinadas à edificação não habitacional
- Zonas de risco

ESPAÇOS INDUSTRIAIS

- Industrias

ESPAÇOS AGRÍCOLAS

- Reserva Agrícola Nacional (RAN)

ESPAÇOS FLORESTAIS

- Matos ou Matas de Protecção
- Floresta
- Incultos e Pastagens de Montanha

ESPAÇOS NATURAIS (1)

- Recursos hídricos
- Praias e Dunas
- Sapais e Ínsuas

ESPAÇOS CULTURAIS (2)

- Património cultural construído
- Zonas de protecção

ESPAÇOS CANAIS (3)
UNIDADES OPERATIVAS
DE PLANEAMENTO E GESTÃO

- Áreas sujeitas a planos de pormenor
- Áreas sujeitas a planos de salvaguarda e valorização
- Áreas sujeitas a estudos

Escala 1/25000

Mapa 4 - PUC
Extracto da Carta de Ordenamento, 1999

As áreas de expansão vão sendo colmatadas com novos edifícios, resultantes, genericamente, de operações de loteamento, manifestamente vantajosas pela sua maior rentabilidade económica. Contrariamente, o Centro Histórico não tem sido objecto de especial interesse em termos de reconversão do antigo edificado em nova habitação. Apesar de a câmara incentivar a reconversão/requalificação dos edifícios, tendo para o efeito criado um Gabinete Técnico Local, no âmbito do PRAUD[207], certo é que não tem havido muita receptividade a esta política de revitalização do centro, quando é mais apetecível para os agentes imobiliários construir e vender novo nas periferias. Contudo, a iniciativa municipal tem sido responsável pela implantação de elementos construídos, perfeitamente reconhecíveis como estruturas marcantes à escala desta área central, e que compensam a tendência para a monofuncionalidade residencial, de que são exemplos a nova interface de transportes e o centro comercial que lhe está associado e a nova biblioteca municipal e edifícios administrativos no topo Sul da Avenida dos Combatentes, cujas obras foram já adjudicadas.

Em termos de rede viária, a proposta do plano aproveita espaços canais já existentes, conferindo-lhes uma organização de acordo com princípios gerais de hierarquização e dimensionamento. A nascente da cidade, em termos de aposta estratégica, foram definidas vias alternativas/complementares à E.N.202. Como se observa no mapa 4, é proposta uma nova via, a Norte da EN 202, estabelecendo a ligação entre o nó do IC1/IP9 da Meadela e a Via Entre-Santos, constituindo-se como eixo estruturante para esta área da cidade.

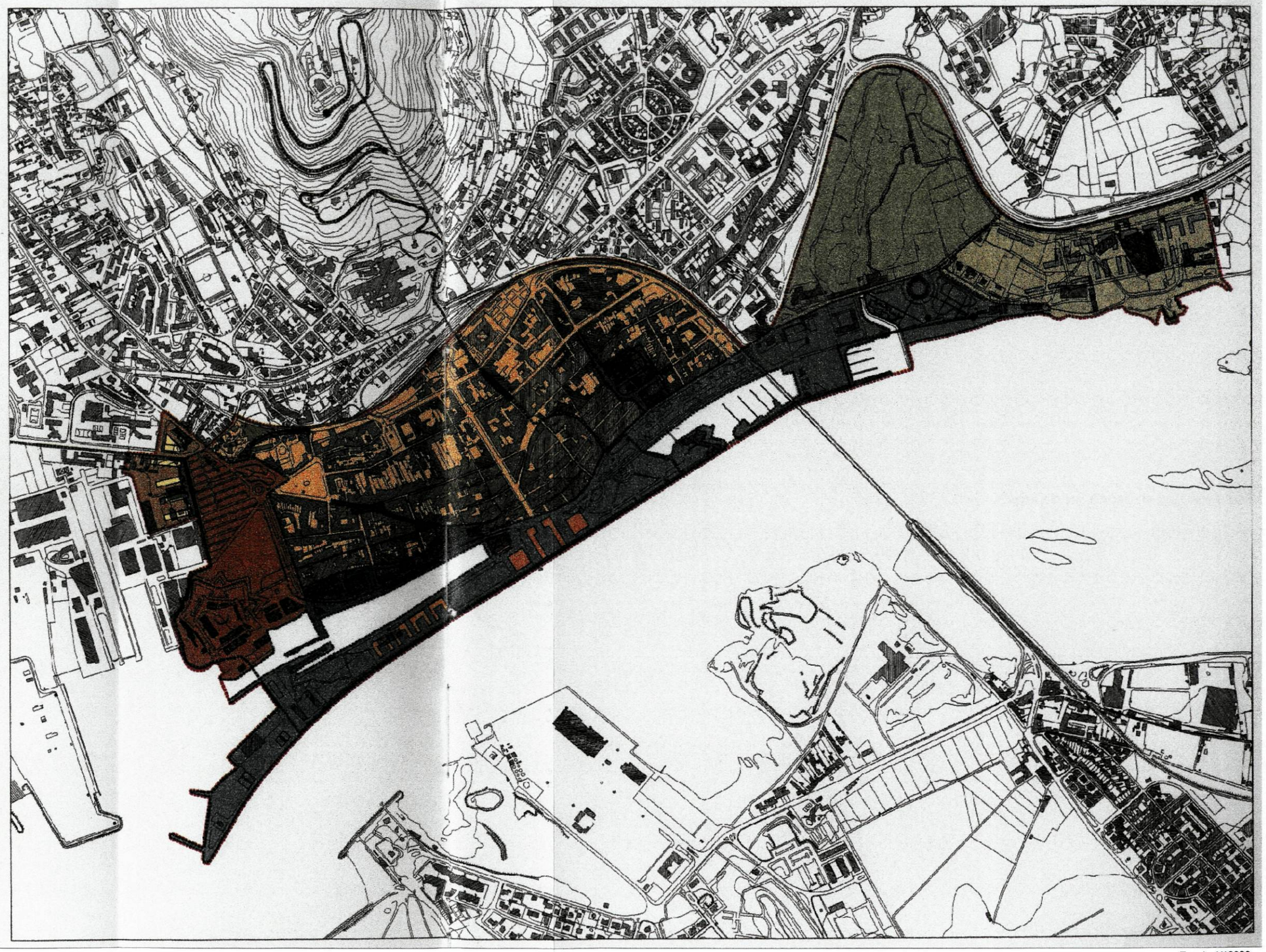
Enquadrados no PUC, a câmara aprovou, em 2001, os três planos de pormenor para a cidade, abrangendo o Centro Histórico a as áreas adjacentes que constituem as suas frentes de água: Plano de Pormenor do Centro Histórico; Plano de Pormenor do Campo d'Agonia e Frente Ribeirinha; Plano de Pormenor do Parque da Cidade. Estes três planos vieram a integrar em 2000 o Programa Polis de Viana do Castelo, abrangendo uma área de 157 hectares (mapa nº 5), localizada na margem direita do rio Lima. As diversas acções a desenvolver pelo Polis constituem uma intervenção integrada de requalificação urbana com uma forte componente de valorização ambiental, visando melhorar a qualidade do ambiente urbano e valorizar a presença de elementos ambientais estruturantes, como a frente do rio Lima, a frente atlântica e o monte de Santa Luzia.

A área nuclear e de maior expressão da intervenção corresponde ao espaço situado a jusante da Ponte Eiffel, estendendo-se as intervenções também a uma área

[207] PRAUD – Programa de Recuperação de Áreas Urbanas Degradadas, no âmbito do qual foi criado e financiado um novo GTL, expressamente constituído em 2002 para intervir no Centro Histórico.

LEGENDA:

- Zona de intervenção
- Limite dos Projectos e Obras
- Projecto e Obra do Espaço Público e Infra-estruturas da Frente Ribeirinha
- Projecto e Obra do Espaço Público e Infra-estruturas do Campo de Agonia
- Projecto e Obra do Espaço Público e Infra-estruturas do Largo do Mercado
- Projecto e Obra do Edifício e Estacionamento do Largo do Mercado
- Obra de Fecho do Anel Viário e Espaço Público (Rua João Alves Cerqueira)
- Obra de Fecho do Anel Viário (Caçadores 9)
- Obra de Beneficiação de Circuitos Pedonais
- Ciclovia
- Uniformização do Mobiliário Urbano no Centro Histórico
- Projecto e Obra do Centro de Interpretação e Motorização Ambiental
- Obra de Beneficiação do Espaço Público do Parque da Cidade (1ª Fase)
- Projecto e Obra do Espaço Público e Infra-estruturas do Parque da Cidade (2ª Fase)
- Edifícios Administrativos, Biblicteca, Museu e Multiusos
- Conjunto Edificado do Campo da Agonia e Av. Atlântico
- Conjunto Edificado da Rua João Alves Cerqueira
- Conjunto Edificado da Frente Ribeirinha
- Projecto e Obra do Espaço Público e Infra-estruturas do Conjunto Edificado do Parque da Cidade



Escala 1/10000

Mapa 5 - Planos de Pormenor da Cidade

Área de Intervenção do Programa Polis, 2000

adjacente e complementar a montante da ponte. A frente de água será sujeita fundamentalmente a uma requalificação do espaço público, com especial incidência e significado, pelas profundas alterações a introduzir, no Centro Histórico (Campo d'Agonia e área do Mercado) e ainda a valorização deste, através da implementação de diversos circuitos pedonais e do melhoramento do mobiliário urbano.

O Plano de Urbanização da Cidade, publicado no Diário da República em 1999 e abrangendo também a freguesia de Darque, na margem esquerda do rio Lima, define três tipos de unidade operativas de planeamento e gestão: Planos de Pormenor; Planos de Salvaguarda e Valorização; Estudos. De entre os planos de pormenor, destaca-se ainda a elaboração de um plano de pormenor para Darque - o Plano de Pormenor para a Área Marginal ao Rio Lima, entre a Ponte Eiffel e a Ponte do IC1 (mapa nº 6).

O Plano de Pormenor de Darque foi votado em Assembleia Municipal em 2001, tendo sido adjudicada a sua elaboração a uma empresa do sector. Nesta data encontra-se praticamente concluída a proposta definitiva. Este plano engloba uma vasta área na margem esquerda do Rio Lima, superior a 100 ha, limitada pelas pontes Eiffel e do IC1, pelo caminho-de-ferro e pelo tecido urbano consolidado do Cais Velho, em Darque.

A área sujeita a plano, bastante heterógenea em termos de ocupação existente, caracteriza-se pela ausência de dinâmica urbanística nas últimas décadas, não só devido ao fraco crescimento do tecido urbano, em contraste com o verificado na parte sul da freguesia, mas também pelo deficit de infra-estruturação, em resultado de ter estado durante muitos anos cativa como reserva de expansão do Porto de Mar. Trata-se, no fundo, de uma área de paisagem descaracterizada/desqualificada sob o ponto de vista ambiental e paisagístico onde convivem áreas industriais abandonadas ou em declínio, áreas habitacionais e áreas de cultivo, mantendo, no entanto, elevadas potencialidades quer a nível ambiental quer a nível do desenho urbano, podendo tornar-se como um dos eixos estruturantes do desenvolvimento da cidade, designadamente na frente fluvial.

A proposta do plano, vertendo as opções políticas da Câmara Municipal, preconiza a transformação de um território com uma matriz rural num outro de matriz claramente urbana, estabelecendo um equilíbrio entre o espaço edificado e os espaços verdes, como se pode observar no mapa 6, e ocupando apenas 20% da área em questão.

Escala 1/5000

Legenda

- Limite do Plano
- Edificação Existente
- Edificação Proposta
  - 1 Piso
  - 2 Pisos
  - 3 Pisos
  - Superior a 3 Pisos
- Vias
- Sentidos Únicos
- Espaços Pedonais
- Espaços Verdes
- Valores Patrimoniais – não classificados

Equipamentos

1 – Estrutura Museológica
2 – Estrutura Hoteleira
3 – Área de Equipamento Desportivo
4 – Apoio à Pesca Artesanal
5 – Igreja
6 – Escola Básica
7 – Centro de Educação Ambiental

Mapa 6 - Plano de Pormenor de Darque,2003

Estudo Prévio

Em termos de edificação, são propostas três tipologias de edifícios habitacionais: moradias em banda, a nascente; habitação colectiva com três pisos, a sul da área de equipamento desportivo; habitação colectiva com quatro ou mais pisos, em frente ao rio. Ao todo são propostos cerca de 1500 novos fogos.

3.3. Processos de loteamento e expansão urbana

Uma observação da cidade a partir de fotografia aérea permite concluir, genericamente, que do ponto de vista formal, o edificado revela uma estrutura



Fig. 13 – Aerofotograma da cidade. 2002.

bastante heterogénea, apesar de se observar pontualmente áreas de alguma homogeneidade, morfologicamente identificáveis, e que se articulam, em termos funcionais, com uma estrutura comum definida pelo traçado viário. O traçado viário é,

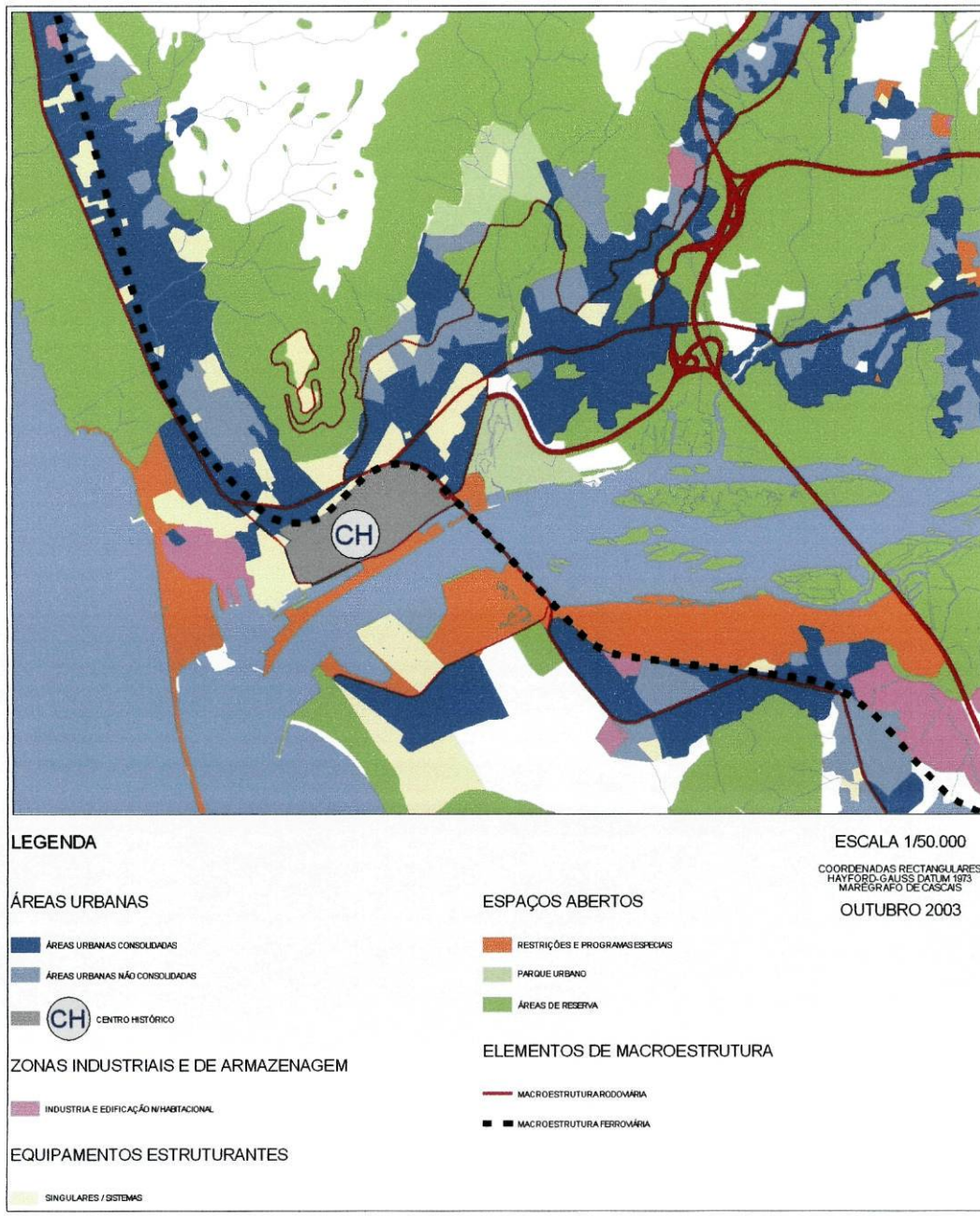
de facto, a ossatura que agrega e articula as diferentes partes da cidade. A importância da rede viária resulta, sobretudo, do seu carácter permanente, em torno da qual se processa o crescimento urbano, não tanto da sua função de conexão de lugares. Desta forma, a existência de elementos viários é condição prévia que determina a capacidade edificatória de um determinado lugar. Por outro lado, a estrutura cadastral representa também uma condicionante a nível das operações de promoção do solo urbano, porquanto o seu processo de transformação resulta da vontade de um proprietário (particular, promotor, construtor, etc.) que nele obtém renda fundiária, mercê, por outro lado, da inexistência de normativos legais que promovam o emparcelamento de solo urbano ou de hábitos de associação de proprietários.

A fragmentação cadastral na periferia da cidade consolidada contribuiu particularmente para a fragmentação formal da cidade, verificando-se que o processo de transformação do solo não obedece a qualquer princípio de continuidade espacial ou sequência temporal. A preexistência de uma rede viária, constituída por caminhos, estradas e ruas, sobretudo a nascente da cidade, potencia o processo de urbanização da periferia. Este reticulado viário, na maior parte dos casos funcionalmente vinculado ao uso agrícola do solo, constitui-se naturalmente como o primeiro elemento do processo de construção de cidade. A partir da década de 1970, pode afirmar-se, estavam já praticamente definidos os traçados estruturantes do território.

O mapa nº 7 apresenta o esquema interpretativo do uso do solo da área em estudo. As áreas urbanas consolidadas são constituídas pelo território do Centro Histórico e pelas áreas onde o edificado se encontra apoiado na estrutura viária. As áreas não consolidadas estão situadas, quer entre as áreas consolidadas e o monte de Santa Luzia, quer para Nordeste, correspondendo a inúmeros espaços intersticiais ainda não ocupados por edificações. As áreas de reserva ocupam a maior parte do território, correspondendo aos espaços da RAN e da REN.

Relativamente aos espaços classificados como "Restrições e Programas Especiais", os mesmos correspondem à área portuária, sob tutela do IPTM (Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos), e à área do Plano de Pormenor de Darque, entre pontes. Na margem esquerda, encontra-se assinalada a área do porto comercial. As áreas industriais correspondem aos Estaleiros Navais, Pólo Industrial da Meadela e área de indústrias e armazéns de Darque.

A expansão da cidade dá-se, a partir desta altura, em duas direcções opostas: para Norte, no limite de Monserrate com Areosa, a partir da Quinta de Monserrate e



Mapa 7 - Cidade de Viana do Castelo - Esquema Interpretativo do Uso do Solo

Estádio José de Matos; para nascente, pela Abelheira em direcção à Meadela. Nesta última área, as sucessivas urbanizações acontecem à custa da subdivisão das tradicionais quintas e desmantelamento das antigas casas de lavoura, que marcaram até há bem pouco tempo a paisagem rural da periferia urbana.

Se numa primeira fase a expansão urbana decorre da existência de rede viária, numa segunda fase o processo consubstancia-se na execução de infra-estrutura e divisão de lotes, ocorrendo a construção de edifícios numa fase posterior, temporalmente bastante demorada. O preenchimento da malha viária vai resultar, quase por inteiro, dos processos de loteamentos. Pela observação da carta da área loteada (mapa nº 9) conclui-se que o processo de densificação do território ocorre de forma homogénea ao longo do tempo. As operações de loteamento, merecendo aprovação, vão sendo concretizadas sem obedecer a qualquer mecanismo de regulação espacial ou temporal.

Até à década de 1970, a tipologia base do edificado na periferia da cidade consolidada, considerada como preexistência formal, é composta pelos edifícios mais antigos. Estes edifícios distribuem-se, genericamente, de duas formas: uns, isolados, correspondendo a habitações disseminadas pelo território e associadas à prática agrícola; outros, baseados nas vias existentes, constituindo pequenos núcleos de maior densidade. Neste caso, e considerando a cartografia de 1975, é possível individualizar pequenas áreas nas freguesias que viriam mais tarde a integrar o perímetro urbano: na Meadela, uma mancha centrada na Igreja Paroquial e articulada com a EN 202 e vias que a intersectam e outra no Lugar da Cova, no sopé do monte; em Santa Maria Maior, o Lugar da Abelheira; na Areosa, o espaço compreendido entre Povoença e Ribeira do Pego, apertado entre a linha-férrea e a encosta de Santa Luzia; em Darque, o Cais Velho, núcleo antigo ligado às actividades fluviais e o espaço entre



Fig. 14 – Área nascente da cidade, em processo de consolidação.

o Lugar da Areia e o Cais Novo.

No período em análise, 1970-2003, assiste-se à densificação da ocupação do território, dado o crescente número de operações de loteamento e construção de edifícios. Esta densificação acontece de duas formas: o loteamento baseado na estrutura viária existente, com a qual confinam os lotes, e dispensado de infra-estruturação; o loteamento afastado da malha viária, obrigado à execução de infra-



Fig. 15 – Área poente da cidade, consolidada.

estruturas, e pontualmente articulado com aquela por um arruamento novo, originando, invariavelmente, um "cul de sac".

A densificação do território é também induzida pela intervenção pública, designadamente através da criação de novas vias: umas, em articulação com a rede local, resultantes de processos de infra-estruturação de terrenos livres, e proporcionando acesso directo a edifícios; outras, particularmente vocacionadas para o tráfego de passagem ou de atravessamento, ligando nós. Destas intervenções públicas destacam-se a Avenida Capitão Gaspar de Castro, a Avenida do Atlântico, a Avenida da Praia Norte, a Via Entre-Santos, a Via de Acesso ao IC1.

As tipologias edificadas permitem avaliar os mecanismos de produção de solo urbano, considerando as suas características e a conjugação de vários factores intervenientes no processo – regulamentos de planeamento e gestão, agentes de promoção, mercado. Estes factores ditaram a predominância de tipologias novas e o definhamento dos processos anteriores.

As moradias isoladas, correspondendo geralmente a habitações unifamiliares, materializam-se em construções que ocupam o espaço central da parcela, ocorrendo sobretudo nas manchas periféricas da cidade. A este tipo de ocupação estão também

associados conjuntos habitacionais dispostos sob a forma de moradias geminadas duas a duas ou em banda. Normalmente a forma de ocupação das parcelas permite a existência de logradouros que, nuns casos, estabelecem, pela frente, o contacto com o arruamento, e noutros estão remetidos às traseiras dos edifícios.

Os blocos multifamiliares correspondem a um edificado que ocupa a quase totalidade do lote, depois de cedida ao domínio público para usos colectivos uma área proporcional estipulada por regulamento específico. De uma forma geral, estes blocos destinados a habitação comportam entre quatro e seis pisos, sendo o piso térreo normalmente destinado a actividades comerciais.

Outro tipo de edifícios que, pelas suas características formais e funcionais, marca também a composição do território e é gerador de dinâmicas à escala local, corresponde a construções não habitacionais que configuram geralmente equipamentos públicos. Nesta categoria de construções, edifícios monofuncionais que são, num mapa mental, elementos de referência para o cidadão residente, destacam-se os equipamentos escolares, os equipamentos desportivos municipais, os espaços comerciais de maior dimensão e os edifícios religiosos. Relativamente aos equipamentos escolares e desportivos observa-se uma lógica de localização urbana muito bem equacionada, distribuindo-se por duas áreas distintas da cidade, a Avenida Capitão Gaspar de Castro, a nascente, e a Avenida do Atlântico, a poente.

Na Avenida Capitão Gaspar de Castro estão localizados diversos equipamentos: Escola Superior de Educação; Escola Secundária de Santa Maria Maior (ex-Liceu); Escola EB Frei Bartolomeu dos Mártires; Piscina Municipal Frederico Pinheiro; Pavilhão Municipal de Monserrate. Ainda nesta avenida, outros equipamentos marcam a sua presença: Central de Camionagem, Estabelecimento Prisional, Posto de Combustíveis, Mercado Municipal (transferido temporariamente para o antigo edifício da EPAL devido às obras do Programa Polis), Horto Municipal, Cooperativa Agrícola (ex-Grémio da Lavoura) e Estação dos CTT.

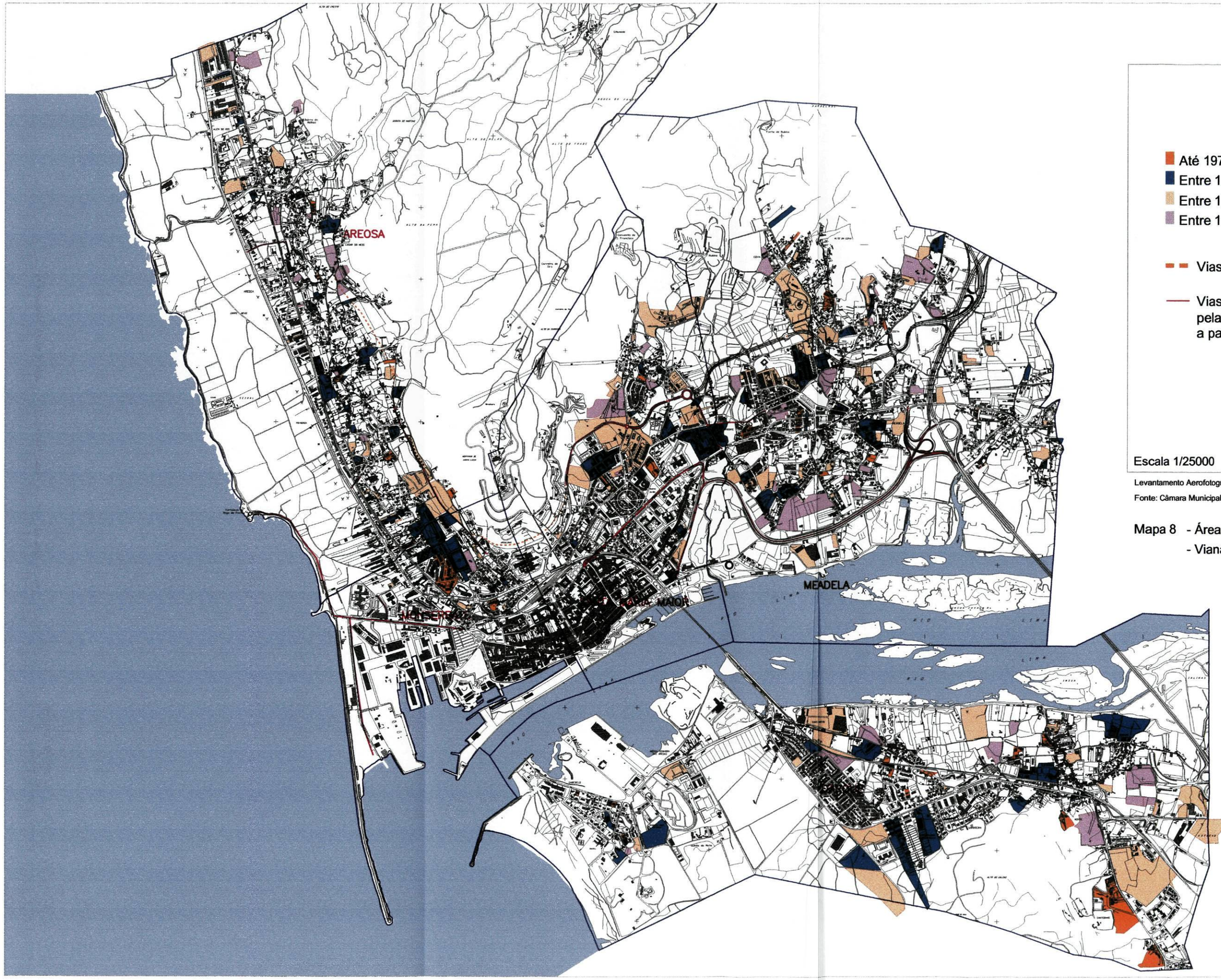
A abertura da Avenida do Atlântico permitiu a definição de outra área de concentração de equipamentos: Escola Secundária de Monserrate; Forpescas; Escola EB 2,3 Dr Pedro Barbosa; Jardim-de-infância; Pavilhão Municipal de Monserrate; Piscina Municipal do Atlântico; Escola Superior de Tecnologia e Gestão. Para além destes, a avenida comporta também o Bairro de Habitação Económica da Santa Casa da Misericórdia, construído em 1968, estabelecendo também a única ligação com o Bairro dos Pescadores, construído na década de 1940.

De entre os edifícios monofuncionais não residenciais destacam-se pela sua importância na composição urbana: o hipermercado Continente, as Escolas EB 1 e 2,3 da Abelheira, o novo Hospital Particular, Quartel dos Bombeiros Municipais, todos a nascente, e a Pousada da Juventude, Edificio de Apoio à Marina, Praça de Touros e Complexo Turístico da Marina (em processo de reabilitação), junto ao rio. Do lado poente da cidade, destacam-se, pela sua volumetria, o Átrio da Música, o Teatro Sá de Miranda e o Café Teatro, o Tribunal Judicial, Centro de Saúde, Repartição de Finanças, Câmara Municipal, Bombeiros Voluntários, Estação Ferroviária e a novíssima Interface de Transportes a que está associado um centro comercial de média dimensão, todos em pleno centro histórico. A Norte destacam-se o Centro Hospitalar, a Escola Superior de Enfermagem e o Estádio José de Matos.



Fig. 16 – Interface de Transportes e Centro Comercial, junto do Centro Histórico.

Quanto à dinâmica relativa ao tipo de edificações, verifica-se que a tipologia pré-existente nas periferias, radicada no uso agrário do solo, tem vindo a perder importância por via do abandono crescente da agricultura. As casas de lavoura deixaram de ter expressão na economia tradicional e muitas das quintas existentes, sobretudo na Abelheira, entraram rapidamente em colapso não só por incapacidade de gestão por parte dos herdeiros mas também pelas grandes transformações sócio-económicas operadas nas últimas décadas, a que não é estranho também o facto de até 1991 (início do PDM) qualquer terreno poder ser urbanizado, dependendo apenas da vontade do proprietário e da oportunidade especulativa de um qualquer promotor imobiliário.



Até 1970
Entre 1971 e 1980
Entre 1981 e 1990
Entre 1991 e 2003

Vias a executar

Vias existentes executadas pela administração pública a partir de 1975.

Escala 1/25000

Levantamento Aerofotogramétrico de 1996

Fonte: Câmara Municipal de Viana do Castelo

Mapa 8 - Área loteada nas freguesias Urbanas - Viana do Castelo

A edificação de moradias isoladas e blocos multifamiliares tem constituído a tendência de ocupação do território, pela transformação do uso do solo agrícola em solo urbano. Pontualmente observa-se o aparecimento de condomínios fechados assentes em duas tipologias diferentes: o bloco residencial evidenciando qualidade arquitectónica e preocupações estéticas, e as habitações geminadas em banda, muradas, e de acesso restrito. No processo construtivo assente no modelo de blocos multifamiliares, destaca-se, como processo consolidado e pelo impacto na paisagem urbana, a implantação de um conjunto habitacional promovido pela Cooperativa de Habitação Económica Capitães de Abril - 1ª fase, na área nascente da Avenida Capitão Gaspar de Castro, onde o espaço exterior assume especial importância pela sua qualidade ambiental e pelo enfoque dado à fruição colectiva dos jardins e espaço desportivo. Em Darque, concretamente no Cabedelo, destaca-se, pela qualidade ambiental, o conjunto de moradias isoladas, constituindo área residencial de famílias de maior poder aquisitivo. No espaço contíguo, constituído pelas antigas quintas da Mata e das Areias, estão também implantados conjuntos habitacionais constituídos por moradias isoladas, moradias em banda e blocos multifamiliares. Ambas as áreas residenciais estão emolduradas pelo pinhal marítimo, o que confere ao local uma assinalável qualidade paisagística.

A produção de solo urbanizado pela iniciativa privada constituiu-se, no passado, como a solução urbanística para a resolução dos problemas habitacionais, contribuindo, simultaneamente para a consolidação de uma tecido urbano, que em algumas áreas se apresentava desprovido de coerência funcional, reflectindo uma imagem urbana bastante fragmentada e fundamentada na rede viária e áreas peri-urbanas. Os loteamentos, enquanto instrumentos de ocupação do espaço, alguns deles dentro de áreas definidas pelo ante-plano de urbanização da cidade e pelos planos subsequentes, traduzem, de alguma forma, uma filosofia de gestão e estruturação urbana, obedecendo a princípios urbanísticos que valorizavam sobretudo a edificação, a ocupação do solo, em detrimento do ordenamento do território e do planeamento.

Desprovida de instrumentos de planeamento eficazes e de recursos técnicos, a administração local remetia-se ao papel fiscalizador do cumprimento das normas urbanísticas. Como já se referiu anteriormente, a administração pública, pela sua inércia a nível de planeamento urbano, agia de forma reactiva. A legislação produzida em matéria de loteamentos urbanos surgia na sequência das experiências levadas a cabo pela iniciativa privada. Apesar de tudo, reconhecendo o papel dos promotores particulares no crescimento das cidades, as autarquias procuravam incentivar e apoiar

a produção de solo urbano, através da infra-estruturação das áreas a urbanizar, da localização de equipamentos e de projectos públicos e cooperativos, procurando resolver problemas sociais resultantes da pressão demográfica e da especulação imobiliária.

Em Viana do Castelo importa referir, por conseguinte, não só o papel que a iniciativa privada desempenha na actual estrutura urbana, mas também os reflexos dos instrumentos de ordenamento do território, aprovados posteriormente.

A construção de cidade acontece, de forma evidente, nas áreas peri-urbanas por acção dos processos de loteamentos dos particulares. Como já se referiu, até à década de 1970, o processo urbano iniciava-se com a criação de infra-estruturas, a que se seguiam posteriormente os outros elementos formais. A partir desta altura, verifica-se que o processo evolui rapidamente, considerando a ocorrência em simultâneo da execução da infra-estrutura e da divisão em lotes, sendo que a edificação constituía um processo mais demorado.

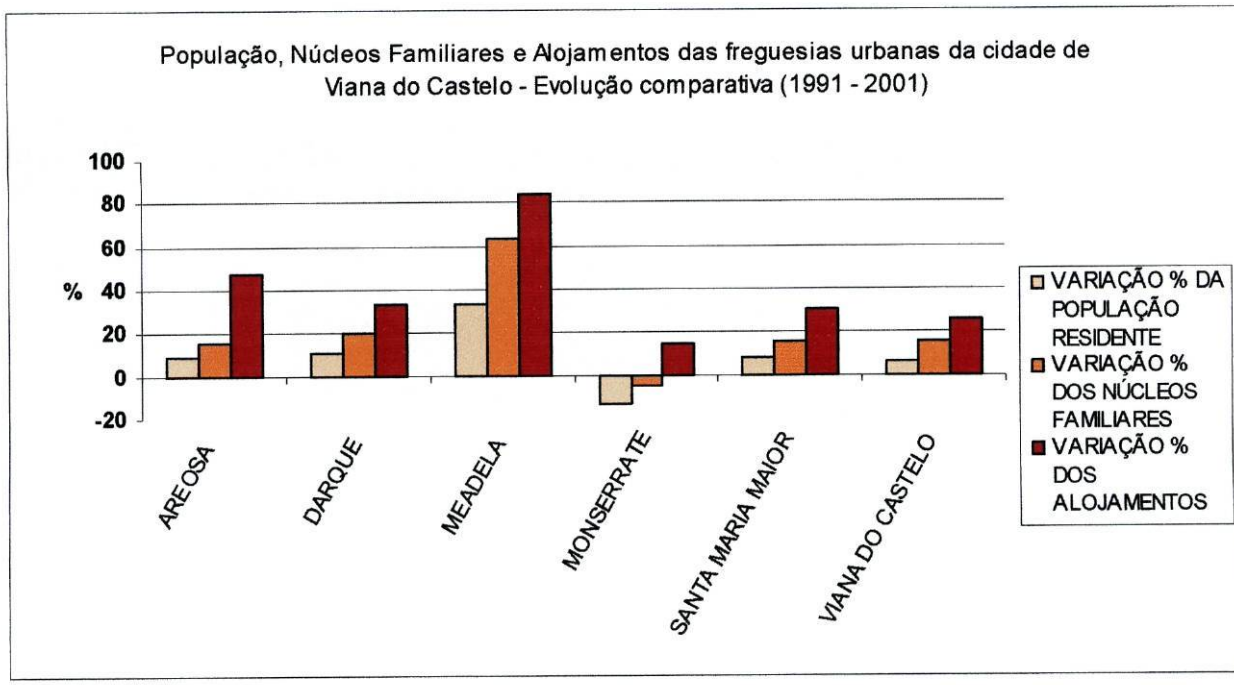


Gráfico 1.

O gráfico 1 apresenta a variação de três indicadores importantes para a compreensão do fenómeno urbano em Viana do Castelo. De uma forma geral, é dado adquirido que os núcleos centrais das cidades tem vindo progressivamente a perder população. Pelo contrário, as periferias tornaram-se áreas ganhadoras em termos populacionais. Utilizaram-se, para isso, e para o período 1991-2001, três indicadores: taxa de variação da população residente; taxa de variação dos núcleos familiares; taxa de variação dos alojamentos.

Os resultados dos Censos 1991 e 2001, utilizados comparativamente para as cinco freguesias urbanas permitem observar o seguinte:

- quatro freguesias registam aumentos de população, núcleos familiares e alojamentos, destacando-se entre elas a Meadela;

- a freguesia de Monserrate perdeu população e núcleos familiares;

- todas as freguesias registam um crescimento a nível do alojamento;

- a taxa de variação do alojamento é sempre superior às restantes.

Esta análise permite concluir, sinteticamente, que na cidade de Viana do Castelo há excedente de alojamento, sendo de supor que se trata de novas habitações postas no mercado, destacando-se a freguesia da Meadela, onde o processo de densificação urbana assume especial relevância.

O preenchimento dos espaços urbanos não consolidados nos últimos 30 anos efectiva-se à custa de processos de loteamento. A observação do mapa nº 8 "Área loteada entre 1970 e 2003", permite concluir que o processo de densificação do território se dá de forma homogénea ao longo do tempo. Os processos de loteamento distinguem-se quanto à forma como se processa a ocupação do território, consoante criam ou não infra-estruturas. Desta forma, os loteamentos baseados nas vias existentes não produzem infra-estruturas, tratando-se normalmente de pequenas parcelas a confrontar com a via ou caminho, alargado por imposição camarária. Outro tipo de loteamento é aquele que prevê a execução de infra-estruturas, sendo construídas penetrações viárias não muito extensas, que estabelecem o contacto com a rede viária existente.

De forma a permitir a leitura dos dados recolhidos através do inquérito aos processos de loteamento registados na Câmara Municipal, são apresentados alguns gráficos que ilustram a evolução dos loteamentos, a sua distribuição e as tipologias.

O gráfico 2 mostra a evolução do número de loteamentos entre 1970 e 2003. Como se observa, é possível identificar três períodos distintos em que se observa um ciclo de crescimento seguido de decréscimo de processos de loteamento: um que vai

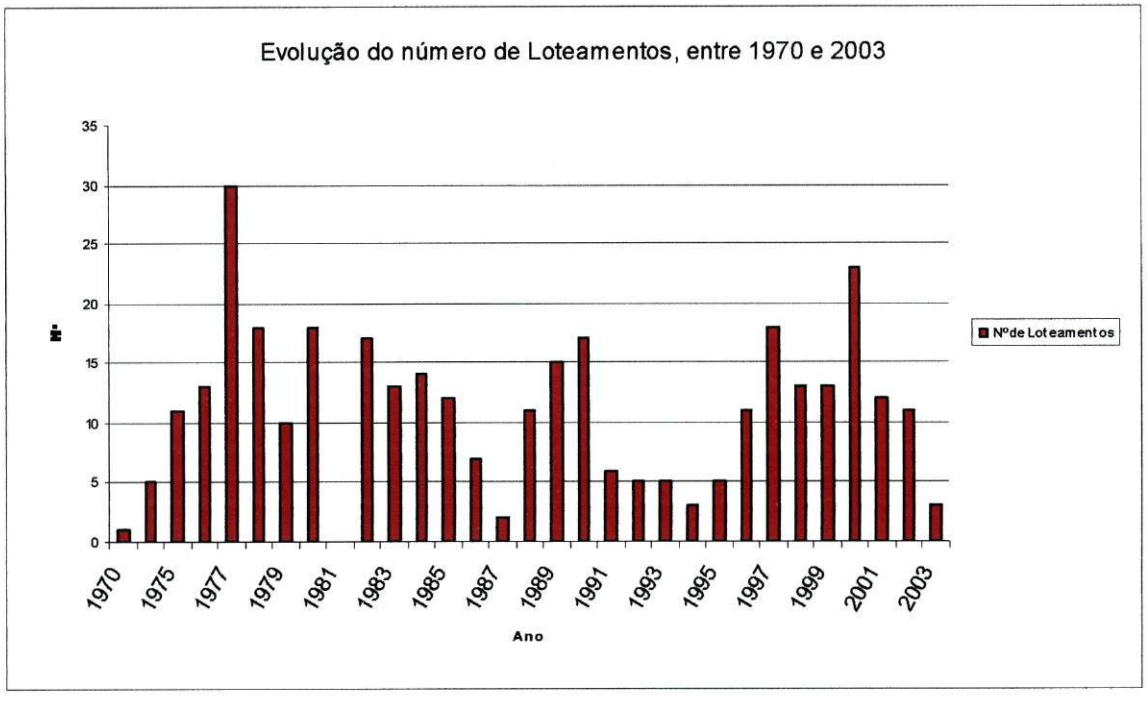


Gráfico 2

de 1970 até 1987; outro de 1988 até 1995 e outro de 1996 até ao presente.

A nível de freguesias, verifica-se que é na Meadela que se regista o maior número de loteamentos, em qualquer dos períodos considerados, o que traduz um

rápido processo de transformação do solo agrícola em solo urbano, considerando a área loteada.

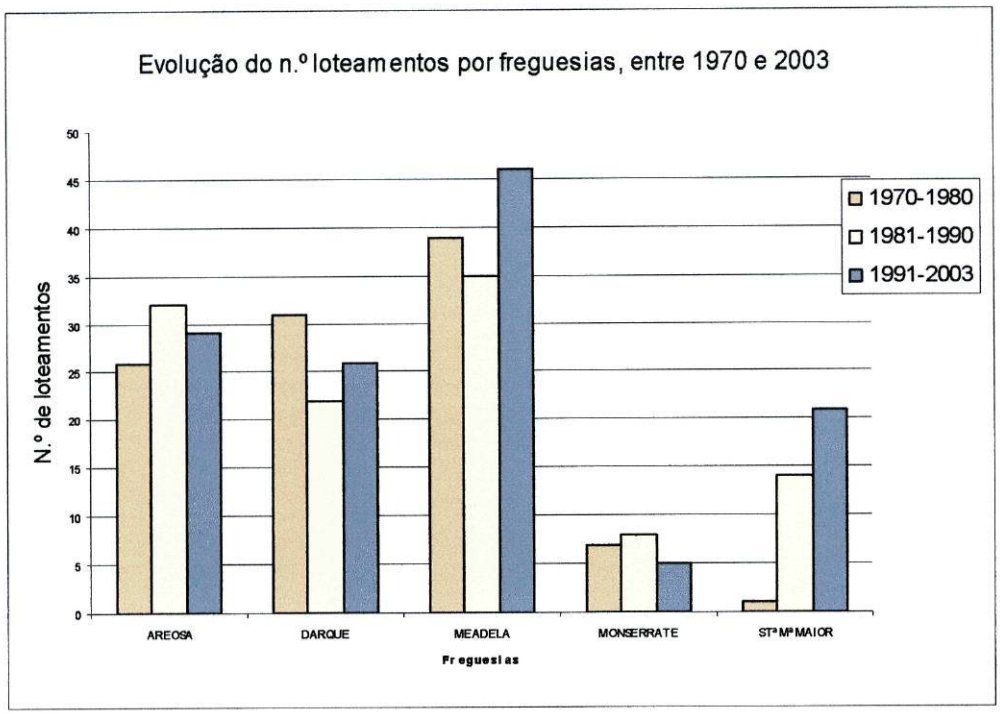


Gráfico 3

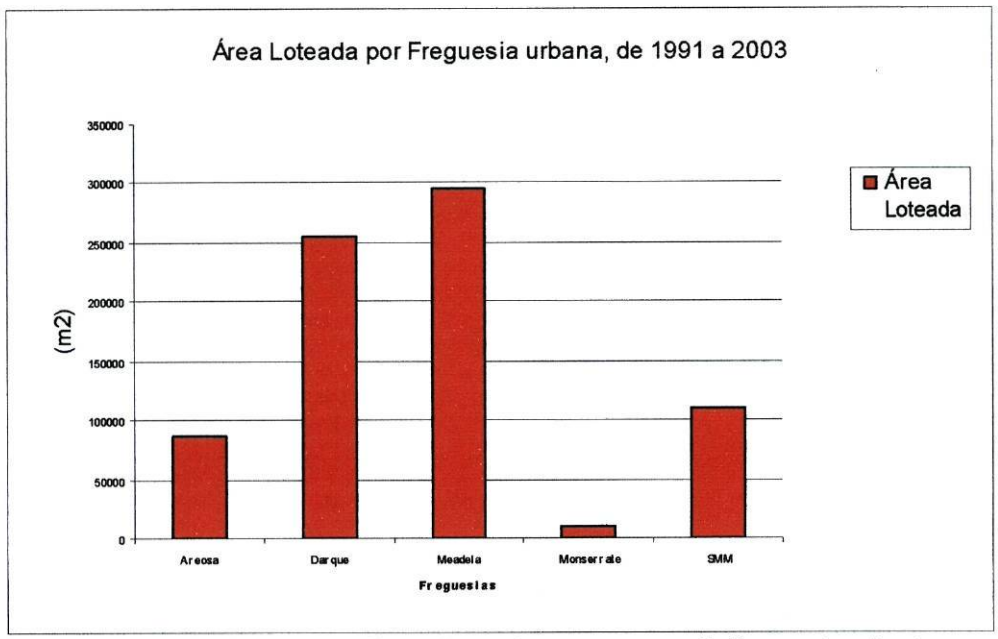
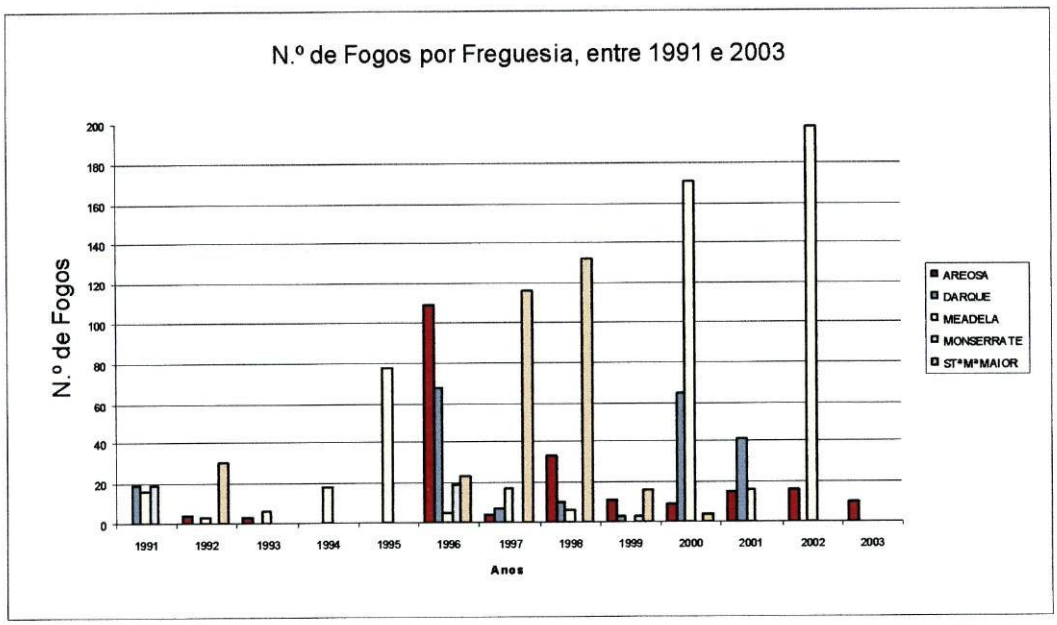


Gráfico 4

A cidade de Viana do Castelo, pelas suas condições naturais, tornou-se nas últimas décadas foco de atractibilidade, originando um aumento do número de habitantes, o que justificou o aumento de oferta de habitação e intensificou o processo expansivo da cidade.

As alterações económicas conduziram, por sua vez, ao declínio da actividade agrícola, tendo-se transferido o valor do solo como meio de produção/subsistência para valor do solo/especulação.

Gráfico 5



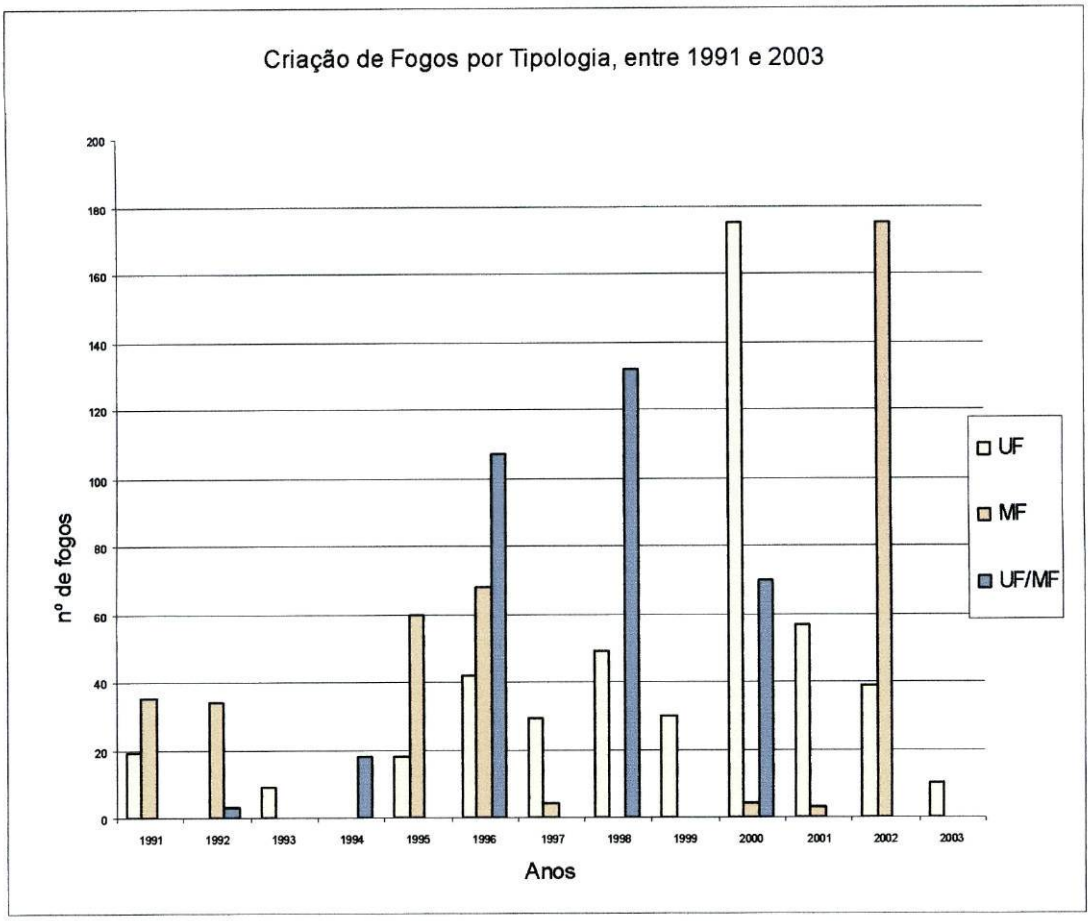
O período de análise mais detalhado dos processos de loteamento foi delimitado apenas ao espaço temporal que vai de 1991 até ao presente.

O número de fogos postos no mercado comprova, de facto, a promoção do solo como processo produtivo, que os promotores imobiliários procuram transformar até ao limite.

O processo edificatório também se modificou. Nas áreas peri-urbanas deixou de se construir edifícios associados à prática agrícola, ocorrendo esporadicamente a construção em situações de colmatação. Por outro lado, é ainda notória a produção de tipologias unifamiliares isoladas ou geminadas.

A aprovação do PDM em 1991, contribuiu numa primeira fase, para um abrandamento da construção de novos fogos. Até então, não dispondo as câmaras de mecanismos eficazes de controlo da ocupação do solo, a construção acontecia sem obedecer a quaisquer princípios reguladores, pela afirmação da vontade e autonomia dos privados poderem construir praticamente em qualquer espaço. O PDM veio impor as necessárias restrições à forma como se ocupava o solo, definindo os espaços onde tal poderia e deveria acontecer.

Gráfico 6



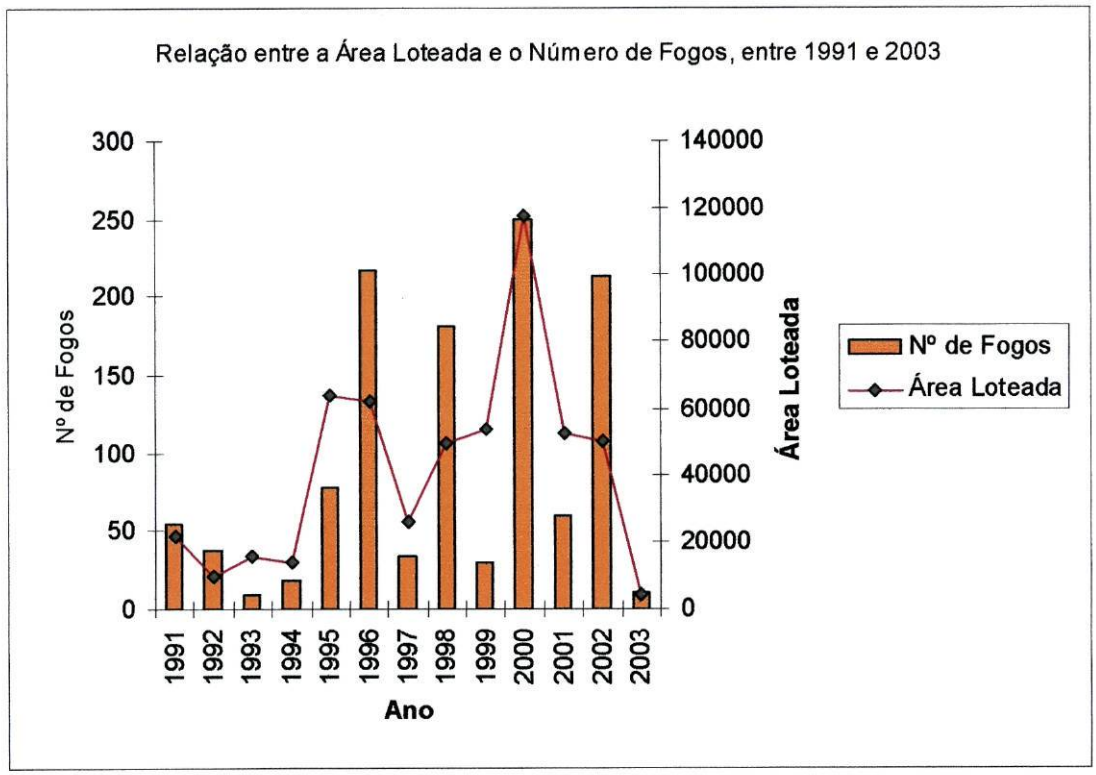


Gráfico 7

A aprovação do PDM em 1991, contribuiu numa primeira fase, para um abrandamento da construção de novos fogos. Até então, não dispondo as câmaras de mecanismos eficazes de controlo da ocupação do solo, a construção acontecia sem obedecer a quaisquer princípios reguladores, pela afirmação da vontade e autonomia dos privados poderem construir praticamente em qualquer espaço. O PDM veio impor as necessárias restrições à forma como se ocupava o solo, definindo os espaços onde tal poderia e deveria acontecer.

Numa fase inicial da vigência do PDM verifica-se que o número de processos, construção de fogos, é bastante baixo comparado com os anos seguintes. Os promotores, tendo assegurado a viabilidade construtiva dos terrenos antes da aprovação do PDM, aguardaram com expectativa os efeitos de um quadro normativo e processual que, de todo, não dominavam. Igualmente, os pedidos feitos antes da aprovação estavam ainda em fase de aprovação, enquanto que os já aprovados estavam em fase de licenciamento e construção, o que poderá ter originado um congestionamento do mercado, obrigando a um ajuste entre as capacidades construtivas conseguidas e a procura.

Conclusão

O fenómeno urbano resulta dos sucessivos contributos que o homem, em diferentes épocas e diversificados contextos culturais, materializou no seu habitat. Por essa razão, a cidade não é um produto acabado nem se fez num momento preciso. O modelo territorial e urbano de uma cidade reflecte as alterações nela introduzidas ao longo do tempo, apresentando no seu processo de afirmação e crescimento, etapas e dinâmicas que assinalam e traduzem momentos e sequências de acções urbanas. Estas acções, por sua vez, enquadram-se em políticas e interesses nacionais, regionais ou locais, e são tomadas com base em decisões individuais ou colectivas de particulares ou instituições públicas, resultando, normalmente, de processos de negociação e do compromisso entre os vários actores que nela interagem. De uma forma geral, as políticas urbanas traduzem o equilíbrio entre entidades públicas e privadas, resultando predominância de um destes actores sobre o outro ou o equilíbrio entre eles, originando esta relação diferentes interesses, muitas vezes desarticulados e vastas vezes temporal e espacialmente fragmentados, dos quais resultam diversas formas de crescimento urbano.

Viana do Castelo, cidade fundada ex novo na Idade Média, ficou, desde sempre, dependente de três elementos naturais – rio, mar e monte – que condicionaram a sua forma de crescimento e lhe conferiram uma paisagem muito particular. O assentamento urbano resultou da política urbana de Afonso III, mentor do processo de consolidação de uma rede urbana nacional, influenciado pelas novas ideias e experiências da corte francesa sobre a fundação de cidades novas, de plano ortogonal. Prosseguindo uma política de fundação de vilas, procurou concentrar neste novo aglomerado a população dispersa em pequenos núcleos próximos, tirando partido da posição estratégica do local escolhido.

O modelo urbano de Viana do Castelo é definido por um centro dominante e consolidado, à volta do qual se desenvolveu, em períodos diferentes, a cidade. A primeira fase expansiva, resultado do surto de desenvolvimento económico decorrente da importância da póvoa marítima no comércio interno e internacional, dá-se com o preenchimento dos espaços livres ao redor do amuralhamento, dentro de um anel periférico delimitado, já no século XVI, pelos conventos religiosos, elementos urbanos a partir dos quais se estrutura o crescimento numa fase posterior.

Mais tarde, é a linha-férrea, chegada à cidade no último quarto do século XIX, que define um novo perímetro urbano, uma barreira artificial que vai conter o crescimento. Cercado por todos os lados, o aglomerado fica estrangulado no seu processo expansivo. A abertura de uma grande avenida, ligando a estação ao cais fluvial, constitui, na segunda década de Novecentos, a transformação urbana de maior significado no tecido urbano, obrigando à demolição de várias dezenas de casas e à eliminação de algumas ruas. É só, contudo, a partir de meados do século XX que a cidade inicia nova fase expansiva, ultrapassando a via-férrea. A edificação de um bairro periférico junto ao traçado da projectada Linha do Vale do Lima é o ponto de partida para a ocupação das periferias urbanas. Este bairro, o Bairro do Jardim (1932), é um pequeno núcleo habitacional de planta radioconcêntrica, da autoria do arquitecto Rogério de Azevedo, que se constitui como a primeira aplicação prática, a nível nacional, das novas teorias urbanísticas, inseridas nos princípios reformistas da cidade-jardim, que depois se desenvolveram sob diversas matrizes projectuais noutras cidades portuguesas.

O crescimento urbano processou-se, durante muito tempo, sem obedecer a mecanismos reguladores especialmente importantes na orientação do desenvolvimento urbanístico da cidade. Tal como veio a verificar-se no resto do país, a cidade é dotada apenas em 1948, com o primeiro documento de planeamento urbano, na sequência da inovadora legislação urbana produzida na esteira da revolucionária política urbanística protagonizada por Duarte Pacheco. O Plano Geral de Urbanização, apesar da reduzida eficácia, dada a sua rigidez e a falta de força legal suficiente para ser aplicado plenamente, virá, ainda assim, a marcar fortemente o processo urbano vianense, uma vez que vai servir de orientação a algumas das posteriores intervenções urbanísticas, propiciando também a elaboração de muitos outros planos de incidência parcelar na estrutura urbana.

Todavia, a ocupação do território resulta, em boa medida, da iniciativa particular, quando começam a surgir na cidade novas formas de habitação. Os loteamentos particulares são especialmente importantes, na medida em que introduzem na paisagem urbana uma nova tipologia edificatória – os blocos multifamiliares -, que conhecem especial desenvolvimento a partir da década de 1970. Por outro lado, as grandes transformações socio-económicas operadas no sistema produtivo agrícola traduzem-se também relativamente ao uso do solo. Com efeito, o solo, antes factor de produção agrícola, indispensável à autosuficiência dos núcleos familiares de base agrária, adquire rapidamente um novo estatuto, ao ser-lhe conferida, através da transacção, uma função comercial, quando extensas áreas

adquirem a categoria de solo urbano (devido, em boa parte, ao aumento da mobilidade) e animando um mercado de solos, muitas vezes de tipo claramente especulativo.

A estruturação do território faz-se, numa primeira fase, a partir da rede viária existente, com a qual confinam os terrenos sujeitos a operações de loteamento. É a iniciativa privada que interfere mais directamente no desenho da forma urbana, quando é notória alguma incapacidade da administração central em definir previamente o modelo de crescimento urbano. Reagindo, mas reconhecendo o papel da iniciativa privada no desenvolvimento das cidades, o poder central produziu um manancial de legislação, sucessivamente revista e actualizada, procurando – nem sempre com êxito - enquadrar e conciliar os interesses público e privado na transformação urbana.

A cidade de Viana do Castelo cresceu, sobretudo, ao longo dos principais eixos viários, o que proporcionou o aparecimento de áreas urbanas periféricas de alguma dimensão, orientadas particularmente para Norte, na Areosa, e para Nascente, na Abelheira e Medadela. Este crescimento resulta da dinâmica dos agentes privados na produção de solo urbano, os quais, munidos de planos urbanísticos, cumprindo minimamente os regulamentos, induzem o sector público a desenvolver infra-estruturas e a localizar equipamentos, contribuindo para estruturar e consolidar o espaço urbano, de que são, em larga medida, os conceptores e construtores. Esta forma de desenvolvimento urbano, em que o mercado assume preponderância, influencia, decisivamente, o modelo de estruturação do território e a forma urbana, fazendo emergir um conjunto de problemas específicos: baixa qualidade urbana, com total ou parcial ausência de preocupações de valorização dos espaços de uso público na maior parte das urbanizações, sobrecarregando financeiramente a autarquia, quando esta intervém de forma a qualificar os espaços e a conferir-lhes características próprias de urbanidade; falta de identidade urbana, resultante da coexistência de funções urbanas inadequadas e da enorme variedade de soluções urbanísticas, de que resulta falta de coerência e legibilidade; emergência de fenómenos de exclusão social, ao proporcionar-se às famílias de maiores rendimentos novas áreas urbanas especificamente direccionadas a residentes com elevado poder de compra; vulnerabilidade face às flutuações do mercado, quando os empreendimentos são afectados pelas crises imobiliárias, considerando que os projectos urbanos privados são objectivamente direccionados para o lucro económico.

Localizada frente ao mar, na desembocadura do rio lima, a cidade de Viana do Castelo é o centro de uma vasta área (NUT Minho- Lima) que agrega cerca de 250

000 habitantes, dos quais 68% habitam no Vale do Lima, sendo o concelho de Viana do Castelo responsável por 35% da população total do distrito. Afirmando-se como núcleo urbano central no sistema urbano do Alto Minho, albergando cerca de 35 mil habitantes, a cidade tem revelado ao longo das últimas três décadas um crescimento urbano nem sempre homogéneo, que na segunda metade de Novecentos potenciou um urbanismo essencialmente expansivo, cujos reflexos são bem visíveis na organização territorial actual. Esta forma de crescimento urbano, vulgarmente espontâneo, coincide com o período de predomínio da iniciativa privada no mercado urbano, que determinou as formas e o processo de expansão, alterando significativamente a imagem urbana. Nos últimos anos, a administração pública, vistas as suas limitações orgânicas, técnicas e legislativas, intentou, ainda assim, medidas correctoras e de articulação dos fragmentos do território, procurando suprir, onde necessário e exequível, os excessos e insuficiências do mercado imobiliário.

Na perspectiva urbanística, importa registar o significativo número de instrumentos de planeamento produzidos pela autarquia, desde a década de 1970 que procuram, na medida do possível, orientar as políticas de ordenamento dos espaços urbanos. Muitos destes documentos, contudo, não tiveram aplicação prática, uma vez que o município, como todos os outros, não era detentor do solo urbano onde pretendia definir regras e formas de ocupação, ficando sempre dependente da vontade e decisão da iniciativa privada quanto ao destino a dar ao solo. Verificadas as crescentes dificuldades da administração local na gestão do território, a evolução das questões do planeamento traduz-se no aparecimento de novos instrumentos de planeamento com força legal, pelo que um urbanismo "reactivo" dos poderes públicos está na origem do aparecimento, na década de oitenta, de legislação de ordenamento do território materializada na figura do Plano Director Municipal (PDM).

O PDM – a par da aprovação das reservas agrícola e ecológica - tem a virtude de, pelo menos, restringir as áreas de edificação, quando, até então, não havia critérios específicos de ocupação do solo, com resultados bem evidentes na desastrosa dispersão da habitação no espaço rural, criando inúmeras dificuldades às autarquias, designadamente em relação a infra-estruturas básicas e a equipamentos, que exigem avultados investimentos para responder à necessidade da melhoria da qualidade de vida das populações afastadas dos principais núcleos urbanos.

Por outro lado, a elaboração de novos instrumentos de planeamento (planos de urbanização e de pormenor), inserem-se em políticas de requalificação de espaços urbanos consolidados. Entre estes, destacam-se actualmente os inúmeros projectos de requalificação, renovação, reconversão e desenvolvimento ambiental que estão a

ser implementados para muitas cidades portuguesas, protagonizados pelo Programa Polis, os quais procuram também completar e valorizar, em termos urbanísticos, as insuficiências dos projectos de crescimento urbano que o sector privado promoveu, muitas das vezes desprovidos de um enquadramento urbano perceptível e de elementos de qualificação urbana, assentes que estavam, quase sempre, numa lógica de mercado puramente especulativa.

De uma forma geral, o PDM, abrangendo pela primeira vez a totalidade do território municipal, apresenta uma filosofia de "antecipação" aos eventuais problemas urbanos que a iniciativa privada provoca. Tratando-se de um plano de ordenamento, baseado essencialmente em amplos zonamentos, rígidos e simultaneamente ambíguos, não produziu, de certo modo, quer por lacunas a nível técnico quer por inexperiência planeadora das autarquias, as mais adequadas opções para o espaço urbano. A adopção de um PDM mais flexível, nem exageradamente restritivo nem abertamente permissivo, com uma matriz territorial mais compartimentada e permitindo alguma permeabilidade, constituirá, certamente, a opção mais favorável para a gestão urbana, considerando que a definição precisa dos usos específicos do território confere ao plano um carácter menos difuso e mais estruturador do projecto urbano.

Com a força da iniciativa privada e o enquadramento regulador mais ou menos forte do sector público, a imagem urbana actual de Viana do Castelo é a de um aglomerado de média dimensão no sistema urbano nacional, pouco extenso, de média densidade, e apresentando ainda diversas áreas pouco consolidadas. Beneficiando de um excelente enquadramento ambiental, a cidade encontra-se num momento decisivo de afirmação regional, corporizada sobretudo no vultoso processo de requalificação urbana da frente aquática e na oferta crescente de bens e serviços que têm vindo a reforçar a sua centralidade.

O Centro Histórico tem beneficiado de programas específicos, nomeadamente o referido Polis, mas também o Programa de Urbanismo Comercial, o qual contribuiu decisivamente para a requalificação urbana a nível do espaço público, de que resultou a pedestrianização dos principais arruamentos comerciais, complementado, por sua vez, com o plano de urbanização, que estabeleceu uma reformulação do sistema viário, criando um anel de circulação a integrar no circuito dos transportes públicos e apoiado numa rede de parques de estacionamento subterrâneos.

Actualmente, a cidade arquitecta-se sobretudo pelas acções de políticas urbanas que utilizam os planos de urbanização e pormenor (do Centro Histórico, da

Frente Ribeirinha e Campo d'Agonia e Parque da Cidade) como instrumento de uma política urbanística que procura promover a (re)qualificação e criar novas centralidades, ao mesmo tempo que procura contribuir para a consolidação das áreas peri-urbanas, reafirmando a coesão da cidade. O desenvolvimento urbano, a que a administração pública tem dado um decisivo contributo, não fica, porém, completo se o processo não for acompanhado da acção do sector privado, numa política de cooperação, de forma a evitar-se a sua intervenção antecipada em relação às políticas do sector público, o que implica que se estabeleçam compromissos, porquanto, a cidade sairá beneficiada se forem conjugadas as vontades pública e privada.

A sinergia decorrente, só será possível através da adopção de políticas urbanas estruturadas num urbanismo, dito de mediação, e num planeamento mais flexível com instrumentos que definam um conjunto de regras e regulamentos eficazes, susceptíveis de admitir flutuações, criatividade e incertezas em relação ao PDM, o que só será possível se for fomentada a negociação entre o público e o privado, de modo a facilitar – na base de princípios e regras de equidade - a resolução dos problemas da cidade consolidada e expandida. Uma tal gestão estratégica da cidade pressupõe, a nosso ver, a adopção de três princípios basilares: negociação, de forma a conciliar os interesses público e privado e adaptá-los ao modelo urbano proposto para a cidade, com base no consenso e na assunção de compromissos repartidos; incentivo ao estabelecimento de parcerias público-privado, estabelecendo relações do tipo empresarial entre ambos, observado o investimento que o sector privado canaliza para novos empreendimentos, que beneficia as partes envolvidas e possibilita um projecto comum de cidade; aproveitamento de oportunidades, beneficiando de apoios e instrumentos de financiamento público e atraindo projectos relevantes que permitam não só a reorganização e desenvolvimento económico regional, mas também nacional, contribuindo também para a consolidação de um sistema urbano equilibrado.

Bibliografia

ACTAS DA CÂMARA MUNICIPAL DE VIANA DO CASTELO – Arquivo Histórico Municipal de Viana do Castelo.

AGUIAR, José – **Identidade e conservação do património urbano**. In Lusíada: Arquitectura 1. Lisboa: Universidade Lusíada Editora, 2001. ISBN 0972-6256.

ALMEIDA, Carlos A. Ferreira de – **Alto Minho**. Lisboa: Editorial Presença, 1987.

ALMEIDA, Jorge R. – **A Dinâmica Urbana de Viseu na Segunda Metade do Século XX**. Tese de Mestrado. Policopiado. Porto: FLUP, 2000.

ALMEIDA, Pedro Vieira – **A Arquitectura no Estado Novo: uma leitura crítica**. Lisboa: Livros Horizonte, 2002. ISBN 972-24-1219-1.

ALVES, Fernando M. Brandão Alves – **Avaliação da Qualidade do Espaço Público Urbano. Proposta Metodológica**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003. ISBN 972-31-1000-8.

AMENDOLA, Giandomenico – **La Ciudad Postmoderna**. Madrid: Celeste Ediciones, 2000. ISBN 84-8211-239-2.

ANDRADE, Amélia Aguiar – **Um Espaço Urbano Medieval: Ponte de Lima**. Lisboa: Livros Horizonte, 1990. ISBN 972-24-0771-6.

ANDRESEN, Teresa – Espaços Verdes In **Gestão Urbana: Passado, Presente e Futuro**. Lisboa: Parque EXPO 98, 2002. ISBN 972-8106-27-0.

ANGULO, Julio Vinuesa; Domínguez, M. Jesús Vidal – **Los Procesos de Urbanización**. Madrid: Editorial Síntesis, 1991. ISBN 84-7738-110-0.

ARAÚJO, José Rosa – **Rastos de Sombra**. Viana do Castelo, 1981.

ARROTEIA, Jorge Carvalho – **Aveiro: Aspectos Geográficos e do Desenvolvimento Urbano**. Aveiro: Universidade de Aveiro, 1998. ISBN 972-8021-62-3.

ASCHER, François – **Metapolis**: Acerca do futuro da cidade. Oeiras: Celta Editora, 1998. ISBN 972-8027-89-3.

AYMONINO, C. – **O significado das cidades**. Lisboa: Editorial Presença, 1984.

BALLESTEROS, Aurora G., (coord.) – **Geografia Urbana 1- La ciudad: objeto de estúdio pluridisciplinar**. Barcelona: oikos-tau, 1995. ISBN: 84-281-0859-5.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline – **Geografia Urbana**. 2ª ed. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian, 1997. ISBN 972-31-0768-6.

BENEVOLO, Leonardo – **A Cidade e o Arquitecto**. Lisboa: Edições 70, 1998. ISBN 97244-0107-3.

BENEVOLO, Leonardo – **A Cidade na História da Europa**. Lisboa: Editorial Presença, 1995.

BENEVOLO, Leonardo – **As Origens da Urbanística Moderna**. 3ª ed. Lisboa : Editorial Presença, 1994. ISBN 972-23-1739-3.

BENEVOLO, Leonardo – **História da Cidade**. 3ª ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2001. ISBN: 85-273-0100-8.

BENEVOLO, Leonardo; MELOGRANI, Carlo; LONGO, Tommaso Giura – **La Proyetación de la Ciudad Moderna**. 3ª ed. Barcelona: Ediciones Gustavo Gili, 2000. ISBN 84-252-1838-1.

BRADFORD, M.G., KENT, W. A. – **Geografia Humana: Teorias e suas aplicações**. Lisboa: Gradiva, 1987.

BUEZO, Catalina (coord.) – **Perspectivas de la Ciudad**. Madrid:Universidade Europea-CEES Ediciones, 1999. ISBN 84-88881-82-7.

CALDAS, João Vieira ; GOMES, Paulo Varela – **Viana do Castelo**. Lisboa: Editorial Presença, 1990.

CAMPOS, Vitor – Modelos de Gestão In **Gestão Urbana: Passado, Presente e Futuro**. Lisboa: Parque EXPO 98, 2002. ISBN 972-8106-27-0.

CANDEIRA, José A. L. – **Diseño Urbano: Teoria y Práctica**. Madrid: Editorial Munilla-Leriá, 1999. ISBN: 848915029-X.

CAPEL, Horacio; URTEAGA, Luis – **Las Nuevas Geografías**. Barcelona: Salvat Editores, 1994. ISBN 84-345-4238-2.

CARTER, Harold. – **El Estúdio de la Geografia Urbana**. 4ª ed. Madrid: Instituto de Estúdios de Administracion Local, 1983.

CARVALHO, António de – **Viana do Castelo: Século XX**. Viana do Castelo: CMVC, 2001. ISBN 972-588-122-2.

CARVALHO, Jorge – **Ordenar a Cidade** – Coimbra: Quarteto Editora, 2003. ISBN 972-8717-60-1.

CHALINE, Claude – Avaliação da reconversão dos espaços portuários abandonados In **A Cidade da Expo'98**. Lisboa: Editorial Bizâncio, 1999. ISBN 972-53-0050-5.

CHOAY, Françoise – **L'urbanisme, utopies et réalités**. Paris : Éditions du Seuil, 1979. ISBN 2-02-005328-4.

CONSIGLIERI, Victor – **As Significações da Arquitectura: 1920-1990**. Lisboa: Editorial Estampa, 2000. ISBN: 972-33-1592-0.

CORBUSIER, Le – **Maneira de Pensar o Urbanismo**. 3ª ed. Lisboa: Publicações Europa-América, 1995. ISBN 972-1-03370-7.

CORDEIRO, António – **O novo regime jurídico da urbanização e edificação**, In Lusíada: Arquitectura 1. Lisboa: Universidade Lusíada Editora, 2001. ISBN 0972-6256.

CORREIA, Francisco Nunes – Ambiente Urbano In **Gestão Urbana: Passado, Presente e Futuro**. Lisboa: Parque EXPO 98, 2002. ISBN 972-8106-27-0.

CORREIA, Paulo V. Dias – **Políticas de solos no planeamento municipal**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993. ISBN 972-31-0599-3.

COSTA, Eduarda Marques – Uma Nota Sobre as Políticas das Cidades em Portugal nos anos noventa In **Espaços Urbanos**. Revista InforGeo - Associação Portuguesa de Geógrafos. Lisboa: Edições Colibri, 1999. ISBN 972-6825.

COSTA, João Pedro – **Bairro de Alvalade: um paradigma no urbanismo português**. Lisboa: Livros Horizonte, 2002. ISBN 972-24-1198-5.

COUTINHO, Artur – **A Cidade de Viana do Castelo no Presente e no Passado: da Bandeira à Abelheira**. 2ª ed. Viana do Castelo: Paróq. Nª S.ª de Fátima, 1998. ISBN 972-95306-5-3.

CULLEN, Gordon – **Paisagem Urbana**. Lisboa: Edições 70, 1996. ISBN 972-44-0530-3.

DAVEAU, Suzanne – **Portugal Geográfico**. Lisboa: Edições JSC, 1995. ISBN 972-9230-41-2.

DGOTDU – **Sistema Urbano Nacional: Cidades Médias e Dinâmicas Territoriais**. 1997.

DOMINGUES, Álvaro – Formas e Escalas da Urbanização Difusa – Interpretação e Intervenção no NO de Portugal In **Espaços Urbanos**. Revista InforGeo – A.P.G. Lisboa: Edições Colibri,

1999. ISBN 972-6825.

DONNE, Marcella Della – **Teorias sobre a cidade**. Lisboa: Edições 70, 1990.

FERNANDES, Francisco J. Carneiro – **Geografia e Memórias da Baixa Vianense: Comércio, Serviços, Património**. Viana do Castelo: C.E.R., 1995. ISBN 972-9397-15-5.

FERNANDES, José Manuel – **Geração Africana: Arquitectura e Cidades em Angola e Moçambique, 1925-1975**. Lisboa: Livros Horizonte, 2002. ISBN 972-24-1220-5.

FERNANDES, Mário Gonçalves – **Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal**. Tese de Doutoramento. Policopiado. Porto: FLUP, 2002.

FERNANDES, Mário Gonçalves – **Viana do Castelo: A Consolidação de Uma Cidade (1855-1926)**. Lisboa: Edições Colibri, 1995. ISBN 972-8288-06-9.

FERREIRA, Vítor Matias et al. – Requalificação urbana ou requalificação urbanística? In **A Cidade da Expo'98**. Lisboa: Editorial Bizâncio, 1999. ISBN 972-53-0050-5.

FERRER REGALES, Manuel – **Los Sistemas Urbanos**. Madrid: Editorial Sintesis, 1992. ISBN 84-7738-125-9.

FIDÉLIS, Teresa – **Planeamento Territorial e Ambiente**. Cascais: Principia, 2001. ISBN 972-8500-58-0.

FIELDING, A. J. – **Contra Urbanização: Ameaça ou Benção**, In PINDER – **Europa Ocidental: Desafios e Mudanças**. Oeiras: Celta Editora, 1994. ISBN 972-8027-10-9.

FORTUNA, Carlos (org.) – **Cidade, Cultura e Globalização**. Oeiras: Celta Editora, 2001. ISBN 972-774-121-5.

FRANÇA, José-Augusto – **Lisboa: Urbanismo e Arquitectura**. 4ª ed. Lisboa: Livros Horizonte, 2000. ISBN 972-24-0998-0.

FREMONT, Armand – **La Région: Espace Vecu**. Paris: Flammarion, 1999. ISBN 2-08081429-X.

GALVÃO, Sofia de Sequeira – Cidade, Solos e Mercado In **Gestão Urbana: Passado, Presente e Futuro**. Lisboa: Parque EXPO 98, 2002. ISBN 972-8106-27-0.

GASPAR, Jorge – As frentes de água no contexto estratégico do desenvolvimento da A M. de Lisboa In **A Cidade da Expo'98**. Lisboa: Editorial Bizâncio, 1999. ISBN 972-53-0050-5.

GASPAR, Jorge – **O Novo Urbanismo: Convergências em diferentes matrizes culturais** In Cadernos de Geografia, N.º 17. Coimbra: FLUC, 1998.

GAUDIN, Jean-Pierre, - **Les Nouvelles Politiques Urbaines**. 2ª ed. Paris : Presses Universitaires de France, 1997. ISBN 2-13-046093-3.

GOITIA, Fernando C. – **Breve História do Urbanismo**. 4ª Ed. Lisboa: Editorial Presença, 1996.

GONÇALVES, Fernando – **Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal (1851-1988).** 3ª ed. Lisboa: LNEC, 1997. ISBN 972-49-1436-4.

GONÇALVES, Fernando – **Legislação Urbanística Portuguesa**. Policopiado. Lisboa: LNEC, 1978.

GRAFMEYER, Yves – **Sociologia Urbana**. Lisboa: Publicações Europa-América, 1995. ISBN 972-1-04013-4.

GRAVAGNUOLO, Benedetto – **História del urbanismo en Europa**. Madrid: Ediciones Akal, 1998. ISBN 84-460-0627-8.

GROS, Marielle C. – **O Alojamento Social Sob o Fascismo**. Porto: Edições Afrontamento, 1982.

HALL, Peter – **Cities of Tomorrow: An Intelectual History of Urban and Regional Planning**. 3ª

ed. Londres: Backwell, 2002. ISBN 0-631-23264.

INE – Instituto Nacional de Estatística – **Atlas das Cidades de Portugal**. Lisboa: INE, 2002. ISBN: 972-673-566-1.

INE – Instituto Nacional de Estatística – **Migrações Internas na Região Norte**, nº 3. Porto, 1994.

INE – Instituto Nacional de Estatística, **Censos 2001**, Resultados Definitivos, Lisboa: 2002.

INE/DGOTDU – **Indicadores Urbanos do Continente**. Série Estudos, nº 80. Lisboa, 1999.

JENCKS, Charles – **Movimentos Modernos em Arquitectura**. Lisboa: Edições 70, 1992. ISBN 972-44-0498-6.

JORNAL AURORA DO LIMA, Viana do Castelo.

JORNAL FOLHA DE VIANA, Viana do Castelo.

JORNAL NOTÍCIAS DE VIANA, Viana do Castelo.

LACAZE, Jean-Paul – **O Ordenamento do Território**, Lisboa: Instituto Piaget, 1998. ISBN : 972-771-007-7.

LAMAS, José M. Ressano Garcia – **Morfologia Urbana**. 2ª ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2000. ISBN 972-31-0903-4.

LÔBO, Margarida Sousa – **Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco**. 2ª ed. Porto: FAUP, 1995. ISBN 972-9483-14-0.

LYNCH, Kevin – **A Boa Forma da Cidade**. Lisboa: Edições 70, 1999. ISBN 972-44-1025-0.

LYNCH, Kevin – **A Imagem da Cidade**. Lisboa: Edições 70, 2000. ISBN 972-44-0379-3.

MACHADO, Aquilino – O modelo de gestão urbana no Parque das Nações: singularidade de um projecto no espaço territorial português In **Gestão Urbana: Passado, Presente e Futuro**. Lisboa: Parque EXPO 98, 2002. ISBN 972-8106-27-0.

MADARIAGA, Inés Sánchez de – **Introducción al Urbanismo: Conceptos y métodos de la planificación urbana**. Madrid: Alianza Editorial, 1999. ISBN 84-206-5744-1.

MAGALHÃES, Manuela Raposo – **A Arquitectura Paisagista: morfologia e complexidade**. Lisboa: Editorial Estampa, 2001. ISBN 972-33-1686-2.

MARQUES, Teresa Sá – Um Território em Mudança: Padrões Territoriais, Tipologia Urbana e Dinâmicas In **Espaços Urbanos**. Revista InforGeo Associação Portuguesa de Geógrafos. Lisboa: Edições Colibri, 1999. ISBN 972-6825.

MAUSBACH, H. – **Urbanismo contemporâneo**. Lisboa: Editorial Presença, 1974.

MELA, Alfredo – **A Sociologia das Cidades**. Lisboa: Editorial Estampa, 1999. ISBN 972-33-1390-1.

MERLIN, Pierre – **L'Urbanisme**. 4ª ed. Paris : Presses Universitaires de France, 1998. ISBN 2-13-044097-5.

MERLIN, Pierre – **Les Techniques de L'Urbanisme**. Paris : Presses Universitaires de France, 1995. ISBN 2 13 046849 7.

MONOD, Jérôme ; CASTELBAJAC, Philippe de - **L'Aménagement du Territoire**, 9ª ed. Paris : Presses Universitaires de France, 1997. ISBN2-13-048793-9.

MOYA GONZALEZ, Luis (edit.) – **La Práctica del Planeamiento Urbanístico**. Madrid: Editorial Síntesis, 1996. ISBN 84-7738-248-4.

MPAT – **As Cidades Médias e o Ordenamento do Território.** Lisboa: CCRC, 1995. ISBN 972-59-082-6.

MUMFORD, Lewis – **A Cidade na História**. 4ª ed. São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora, 1998. ISBN 85-336-0847-0.

OLLERO, Rodrigo – **A reabilitação urbana integrada como projecto de sustentabilidade urbana**, In Lusíada: Arquitectura 1. Lisboa: Universidade Lusíada Editora, 2001. ISBN 0972-6256.

PARDAL, Sidónio – **Planeamento do Espaço Rústico (As irracionalidades da RAN e da REN)**. Lisboa: ANMP e Universidade Técnica de Lisboa, 2002. ISBN 972-8139-06-3.

PDM – Plano Director Municipal. Viana do Castelo: CMVC, 1991.

PELLETIER, Jean e DELFANTE, Charles – **Cidades e Urbanismo no Mundo**. Lisboa : Instituto Piaget, 2000. ISBN 972-771-294-0.

PEREIRA, Paulo – Contextos Patrimoniais: Avaliação da Protecção Legal In **Gestão Urbana: Passado, Presente e Futuro**. Lisboa: Parque EXPO 98, 2002. ISBN 972-8106-27-0.

PEREIRA, Paulo – Património: Jogo de Identidades In **Gestão Urbana: Passado, Presente e Futuro**. Lisboa: Parque EXPO 98, 2002. ISBN 972-8106-27-0.

PINHEIRO, Magda; BAPTISTA, Luís V.; VAZ, Maria João – **Cidade e Metrópole**. Oeiras: Celta Editora, 2001. ISBN 972-774-129-0.

PIRENNE, Henri – **As cidades na Idade Média**. Lisboa: Edições Europa-América, 1989. ISBN 972-1-02934-3.

PORTAS, Nuno – **Os Planos Directores como instrumentos de regulação**, in Revista Sociedade e Território, nº 22. Porto: Edições Afrontamento, 1995.

PUC – Plano de Urbanização da Cidade. Viana do Castelo: CMVC, 1999.

PUNJADAS, R. e FONT, J. – **Ordenación y Planificación Territorial**. Madrid: Editorial Síntesis, 1998.

PUYOL, Rafael (coord.) – **Geografía Humana**. Madrid: Ediciones Pirámide, 1992. ISBN 84-368-0505-4.

QUATERNAIRE PORTUGAL – **Estudos de caracterização de suporte à revisão do PDM do concelho de Viana do Castelo**. Viana do Castelo, 2002.

REIS, António M. – **Viana: A Cidade Através do Tempo**, in Cadernos Vianenses, vol. XVI, 1993.

RELPH, Edward – **A Paisagem Urbana Moderna**. Lisboa: Edições 70, 1990.

RÉMY, Jean e VOYÉ, Liliane – **A Cidade : rumo a uma nova definição**. 2ª ed. Porto: Edições Afrontamento, 1997. ISBN 972-36-0331-4.

REVISTA SOCIEDADE E TERRITÓRIO. Porto: Edições Afrontamento, nº 22, 1995.

ROGERS, Richard – **Cidades: para um pequeno planeta**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2001. ISBN 84-252-1889-6.

RONCAYOLO, Marcel – **Lectures de Villes : Formes et temps**. Marseille: Éditions Parenthèses, 2002. ISBN 2-86364-622-2.

ROSSA, Walter – A cidade portuguesa, In PEREIRA – **História da Arte Portuguesa**, vol. III. Lisboa: Círculo de Leitores, 1995. ISBN 972-42-1225-4.

ROSSI, Aldo – **A Arquitectura da Cidade**. Lisboa: Edições Cosmos, 2001. ISBN 972-762-126-0.

RUIVO, César de Jesus e CUNHA, Júlio P. – **O novo regime de urbanização e edificação emergente do D.L. 559/99 com as alterações introduzidas pelo D.L. 177/2001**. Santarém:

ATAM, 2001. ISBN 972-95623-2-6.

RUIVO, César de Jesus e CUNHA, Júlio P.– **Ordenamento do Território e Gestão Urbanística Municipal**. Braga: Editora Correio do Minho, 1998.

SÁ, Manuel F. – **Os Problemas e a Prática do Urbanismo em Portugal**. Oeiras: Instituto Nacional da Administração, 1989.

SALGADO, Manuel – Espaços Públicos In **Gestão Urbana: Passado, Presente e Futuro**. Lisboa: Parque EXPO 98, 2002. ISBN 972-8106-27-0.

SALGUEIRO, Teresa Barata – **A Cidade em Portugal: Uma Geografia Urbana**. Porto: Edições Afrontamento, 1992. ISBN 972-36-0202-4.

SALGUEIRO, Teresa Barata – Ainda em Torno da Fragmentação do Espaço Urbano In **Espaços Urbanos**. Revista InforGeo - Associação Portuguesa de Geógrafos. Lisboa: Edições Colibri, 1999. ISBN 972-6825.

SALGUEIRO, Teresa Barata – Cidade, Território de Mudança In **Gestão Urbana: Passado, Presente e Futuro**. Lisboa: Parque EXPO 98, 2002. ISBN 972-8106-27-0.

SANTOS, Luís de Picado – Acessibilidades In **Gestão Urbana: Passado, Presente e Futuro**. Lisboa: Parque EXPO 98, 2002. ISBN 972-8106-27-0.

SARAIVA, Luís – **Ideologia e habitação no "Estado Novo": a representação física de um discurso ideológico**, In Lusíada: Arquitectura 1. Lisboa: Universidade Lusíada Editora, 2001. ISBN 0972-6256.

SEGRE, Roberto – **Historia de la Arquitectura y del Urbanismo – Países desarrollados siglos XIX y XX**. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1985.

SERRA, Nuno – **Estado, Território e Estratégia de Habitação**. Coimbra: Quarteto Editora, 2002. ISBN: 972-8717-31-8.

SETA, Cesare de – **La ciudad europea: del siglo XV al XX**. Madrid: Ediciones Istmo, 2002. ISBN 84-7090-437-X.

SHURMER-SMITH, Louis e BURTENSHAW, David – Degradação e Rejuvenescimento Urbano, In PINDER – **Europa Ocidental: Desafios e Mudanças**. Oeiras: Celta Editora, 1994. ISBN 972-8027-10-9.

SIMÕES, José Manuel – Planeamento/Ordenamento In **Gestão Urbana: Passado, Presente e Futuro**. Lisboa: Parque EXPO 98, 2002. IBSN 972-8106-27-0.

SOLA-MORALES, Ignasi de - **Les formes de creixement urbà**. Barcelona: Ediciones UPC, 1993. ISBN 84-7653-349-7.

SOLA-MORALES, Ignasi de – **Territorios**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2002. ISBN 84-252-1864-0.

SORIA Y MATA, Arturo – Garden-City. La Cité-Jardin, In **"La Ciudad Jardín Cien Años Después"**. Valladolid: Instituto Universitário de Urbanística de La Universidad de Valladolid, 2002. ISBN 84-8448-167-0.

TEIXEIRA, M. Branco – Reconversão de áreas urbanas em frentes de água, In **A Cidade da Expo'98**. Lisboa: Editorial Bizâncio, 1999. ISBN 972-53-0050-5.

TEIXEIRA, Manuel C. – **A Praça na Cidade Portuguesa**. Lisboa: Livros Horizonte, 2001. ISBN 972-24-1120-9.

TEIXEIRA, Manuel C. – **Habitação Popular na Cidade Oitocentista: As Ilhas do Porto**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1996. ISBN 972-31-0700-7.

TEIXEIRA, Manuel C. e VALLA, Margarida – **O Urbanismo Português: Séculos XIII-XVIII Portugal-Brasil**. Lisboa: Livros Horizonte, 1999. ISBN 972-24-1061-X.

TOSTÕES, Ana – Arquitectura portuguesa do século XX, In PEREIRA – **História da Arte Portuguesa**, vol. III. Lisboa: Círculo de Leitores, 1995. ISBN 972-42-1225-4.

TOSTÕES, Ana – **Os Verdes Anos na Arquitectura Portuguesa dos Anos 50**. Porto: FAUP, 1997. ISBN 972-9483-30-2.

TRIBILLON, Jean-François – **L'Urbanisme**. Paris: Editions La Découvert, 1991. ISBN 2-7071-2002-2.

UNWIN, Tim – **El Lugar de la Geografia**. Madrid: Ediciones Cátedra, 1995. ISBN 84-376-1383-3.

VIEIRA, Paulo A. M. - **Processo de Formação das Malhas Periféricas: estudo da zona nascente da cidade de Viana do Castelo**. Tese de Mestrado. Policopiado. Porto: FAUP/FEUP, 1999.

VIGIL, Gustavo Munizaga – **Macroarquitectura : Tipologias y Estratégias de Desarrollo Urbano**. 2ª ed. Santiago do Chile: Ediciones Universidade Católica de Chile. ISBN956-14-0512-1.

ZARATE MARTÍN, António – **El Espacio Interior de la Ciudad**. Madrid: Editorial Síntesis, 1991. ISBN 84-7738-116-X.

ZEVI, Bruno – **Architectura in Nuce: Uma Definição de Arquitectura**. Lisboa: Edições 70, 1996. ISBN 972-44-0034-4.

Anexos

Anexo I – População Residente, concelho de Viana do Castelo – 1991/2001

Concelho de Viana do Castelo						
População Residente e Densidade Populacional						
Freguesia	Área (Km2)	Pop. Res. (1991)	Pop. Res. (2001)	Variação 1991/2001	Variação 1991/2001 %	Hab./Km2
AFIFE	11.08	1708	1677	-31	-1.85	151
ALVARAES	10.24	2544	2691	147	5.46	263
AMONDE	6.04	387	344	-43	-12.50	57
ANHA	9.12	2319	2513	194	7.72	276
AREOSA	11.22	4065	4485	420	9.36	400
BARROSELAS	7.47	3549	3799	250	6.58	509
CARDIELOS	3.88	1162	1279	117	9.15	330
CARREÇO	17.92	1700	1769	69	3.90	99
CARVOEIRO	11.92	1254	1239	-15	-1.21	104
CASTELO DO NEIVA	7.64	3244	3203	-41	-1.28	419
DARQUE	6.62	6933	7798	865	11.09	1178
DEAO	2.36	1027	971	-56	-5.77	411
DEOCRISTE	6.39	731	742	11	1.48	116
FREIXIEIRO DE SOUTELO	16.48	619	560	-59	-10.54	34
LANHESES	10.04	1676	1740	64	3.68	173
MAZAREFES	3.48	1508	1396	-112	-8.02	401
MEADELA	7.47	5797	8685	2888	33.25	1163
MEIXEDO	6.03	492	490	-2	-0.41	81
VC MONSERRATE	2.07	6417	5637	-780	-13.84	2723
MONTARIA	26.09	759	665	-94	-14.14	25
MOREIRA DE GERAZ DO LIMA	4.03	563	628	65	10.35	156
MUJAES	4.72	1555	1691	136	8.04	358
NEIVA	6.57	1266	1267	1	0.08	193
NOGUEIRA	10.75	883	894	11	1.23	83
OUTEIRO	16.21	1267	1271	4	0.31	78
PERRE	13	3095	3007	-88	-2.93	231
PORTELA SUSA	4.13	663	590	-73	-12.37	143
PORTUZELO	6.72	3810	3812	2	0.05	567
GERAZ DO LIMA (SANTA LEOCADIA)	7.35	1016	1058	42	3.97	144
GERAZ DO LIMA (SANTA MARIA)	5.44	888	846	-42	-4.96	156
SANTA MARIA MAIOR	2.32	9145	9940	795	8.00	4284
SERRELEIS	3.13	1029	1041	12	1.15	333
SUBPORTELA	5.25	1116	1337	221	16.53	255
TORRE	4.8	607	660	53	8.03	138
VILA FRANCA	9.01	1854	1824	-30	-1.64	202
VILA FRIA	6.57	1322	1364	42	3.08	208
VILA MOU	3.02	558	564	6	1.06	187
VILA DE PUNHE	5.12	2311	2400	89	3.71	469
VILAR DE MURTEDA	5.16	277	247	-30	-12.15	48
CHAFÉ	7.5	1979	2507	528	21.06	334
VIANA DO CASTELO	**314.36**	**83095**	**88631**	**5536**	**6.25**	**282**

Fonte: INE, Censos 1991 e 2001.

Anexo II

Síntese de iniciativas nacionais relevantes em matéria de política de desenvolvimento territorial, urbano e urbanístico, a partir de 1974.

Data	Iniciativa	Observações
1974	Inicio da publicação do Atlas do Ambiente de Portugal	Iniciativa da Comissão Nacional do Ambiente.
1975	Projecto SAAL	Projecto revolucionário e inovador de intervenção em áreas degradadas, mobilizador da participação directa das populações no processo.
1976	Criação da DGPU – Direcção-Geral do Planeamento Urbanístico	
1976	Lei dos Solos	Estabelece que a alteração de uso ou de ocupação dos solos para fins urbanísticos, incluindo os industriais, carece de aprovação prévia da administração pública. (DL 794/76, de 5 de Novembro.
1976	Código de Expropriações	Actualizado em 1991, revogado em 1999 com a publicação de novo código (Lei 168/99, de 18 de Setembro.
1976	PRID- Programa de Recuperação de Imóveis Degradados	Apoia obras de reparação, beneficiação ou conservação de edifícios habitacionais.
1977	Lei das Atribuições e Competências das Autarquias	Posteriormente revista, em 1984, e substituída em 1999 pela Lei 169/99, de 18 de Setembro.
1978	Normas para a Programação de Equipamentos Colectivos: recolha dos Critérios Existentes.	Publicação do CEP – Centro de Estudos e Planeamento. Publicados cinco volumes.
1979	Leis das Finanças Locais	Posteriormente revista, em 1984, disciplinada, em 1987, e alterada, em 1998, com estabelecimento de novo regime (Lei 42/98, de 6 de Agosto).
1982	PDM - Plano Director Municipal	Especificação de âmbito e conteúdos e sua regulamentação (figura criada em 1977).
1982	Criação das ADUP – Áreas de Desenvolvimento Urbano Prioritário e das ACP – Áreas de Construção Prioritária.	
1982	Instituição da REN – Reserva Ecológica Nacional	DL 321/83, de 5 de Julho.
1983	Instituição da RAN – Reserva Agrícola Nacional	DL 451/82, de 16 de Novembro.
1983	Fundação da SPU – Sociedade Portuguesa de Urbanistas (actual AUP – Associação dos Urbanistas Portugueses)	Na sua declaração de princípios defende-se um novo conceito de urbanismo em função do contexto socio-económico, no sentido de uma nova política urbana, num quadro de descentralização e equilíbrio de poderes e de uma condução directa da implementação do planeamento.
1984	Lançamento da revista Sociedade e Território	Publicação periódica que se debruça regularmente sobre a temática do planeamento e ordenamento do território.
1985	PRU – Programa de Reabilitação Urbana	Apoia não só operações ou renovação de áreas urbanas, mas também acções de preparação e/ou acompanhamento de tais operações.
1985	Legislação sobre Princípios Gerais e Protecção do Património Cultural	Considerando património móvel, imóvel e arqueológico cultural.
1986	Portugal: os próximos 20 anos	Publicação em vários volumes, prolongada durante quatro anos, da iniciativa da Fundação Calouste Gulbenkian. Entre os vários temas abordados destaca-se o da «Ocupação e Organização do Espaço» (volumes I e IV).
1986	Constituição da DGOT – Direcção - Geral do Ordenamento do Território	

1987	1.º relatório do Estado do Ambiente e do Ordenamento do Território	Publicação anual iniciada pelo GEPAT. Hoje o ponto de situação do ordenamento do território é da iniciativa da DGOTDU.
1987	Áreas Preferenciais para a Localização de Equipamentos ao Nível do Sistema Urbano	Publicação do GEPAT – Gabinete de Estudos e Planeamento da Administração do Território.
1987	Lei de Bases do Ambiente	Lei 11/87, de 7 de Abril.
1988	PRAUD – Programa de Recuperação de Áreas Urbanas Degradadas	Apoia acções de recuperação de áreas urbanas degradadas. Contempla duas vertentes de apoio: 1) PRAUD – Obras (apoio às operações de reabilitação e renovação urbanas); 2) PRAUD – GTL (apoio à instalação de Gabinetes Técnicos Locais).
1988	RECRIA – Regime Especial de Comparticipação na Recuperação de Imóveis Arrendados	Apoia obras de reparação, beneficiação ou conservação dos edifícios habitacionais.
1988	Auxílio financeiro excepcional às autarquias locais	Medida excepcional, contemplando apoios à renovação urbana (incluindo recuperação de edifícios e de espaços públicos) e mobilizando comparticipações a fundo perdido.
1988	PROT – Plano Regional de Ordenamento do Território	Disciplina juridicamente os PROT (figura criada em 1983), na sequência do qual foi lançada a realização de vários PROT.
1988	Normas para a Programação de Equipamentos Colectivos	Publicação do GEPAT – Gabinete de Estudos e Planeamento da Administração do Território . Publicados 4 volumes, o último dos quais em 1991.
1989	Plano de Desenvolvimento Regional	1.º PDR elaborado para contratualização do QCA I para Portugal.
1990	Normas Urbanísticas	Publicação orientadora da prática urbanística em Portugal, cuja publicação é promovida por DGOT e Universidade Técnica de Lisboa. Conta já com 4 volumes editados, o último dos quais em 2000.
1990	PMOT – Planos Municipais de Ordenamento	Criação da figura, substituindo a legislação de 1982.
1991	Regime Jurídico dos Loteamentos Urbanos	Substitui a legislação de 1984. Complementado, em 1992, com a legislação sobre Parâmetros para as Operações de Loteamento, e, em 1998, com o Regulamento das Operações de Loteamento (P 227/98, de 11 de Abril).
1991	Código do Procedimento Administrativo	DL 442/91, de 15 de Novembro.
1991	Criação das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto e Lei-Quadro das Regiões Administrativas	Posteriormente, em 1998, é aprovada a lei de criação das regiões administrativas.
1991	A Política de Ordenamento do Território: Novos Desafios para um Melhor Desenvolvimento	Publicação editada pelo MPAT – Ministério do Planeamento e da Administração do Território.
1991	EIA – Estudo de Impacte Ambiental	Estudo contendo informações sobre o projecto urbanístico ou zona afectada e o conjunto de alterações significativas provocadas pela sua implementação, a curto ou a longo prazo, sobre o ambiente nas suas várias acepções e inter-relações.
1993	Portugal para o Século XXI	Documento de diagnóstico prospectivo do desenvolvimento português enquadrador do PDR/QCA II.
1993	Elaboração de planos de pormenor de áreas degradadas	Despacho do Ministério do Planeamento e Administração do Território, com vista à elaboração de planos de pormenor de áreas degradadas.
1993	Lei-Quadro das Áreas Protegidas	Que mais tarde, em 1997, iria sustentar a Rede Nacional das Áreas Protegidas.
1993	Estrutura e Níveis de Equipamentos dos Centros Urbanos	Publicação do GEPAT – Gabinete de Estudos e Planeamento da Administração do Território.
1993	As Regiões Portuguesas	Obra sobre as dinâmicas do desenvolvimento regional em Portugal, da autoria de Jorge Gaspar, editada pala SEPDR – MPAT.
1993	PER – Programa de Especial de Realojamento	Programa de apoio à erradicação de habitações degradadas. Posteriormente, em 1996, complementado com o PER – Famílias.

1994	Criada a DGOTDU – Direcção Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano	DL 271/94, de 28 de Outubro.
1994	PROSIURB – Prog. De Consolidação do Sistema Urbano Nacional e Apoio à execução dos PDM	Programa surgido no decurso do QCA II, tendo sobretudo em vista dinamizar as cidades médias portuguesas.
1994	Projectos de urbanismo comercial - PROCOM	O PROCOM – Programa de Apoio à Modernização do Comércio surgiu no âmbito do QCA II, com o intuito não apenas de modernização do comércio dito «tradicional», mas também, através de projectos de urbanismo comercial, apoiar a reestruturação funcional e urbanística dos espaços públicos centrais/comerciais das cidades, por forma a dinamizá-los.
1994	Guideline for the realization of strategic development plans in medium-sized cities	Publicação orientadora do planeamento estratégico de cidades médias, surgida no âmbito do CEMR, RECITE e Comissão Europeia.
1995	AUGI – Áreas Urbanas de Génese Ilegal	Iniciativa visando facilitar o processo de reconversão de áreas urbanas de génese ilegal. Prevê apoio à elaboração de planos e estudos urbanísticos e a obras de urbanização.
1995	PEOT – Planos Especiais de Ordenamento do Território	Surge no seguimento da legislação de 1992 sobre POAC, e de 1993 sobre POOC.
1995	Plano Nacional da Política de Ambiente em Portugal	1ª versão para discussão pública, da iniciativa do Ministério do Ambiente e Recursos Naturais.
1996	REHABITA – Regime de Apoio à Recuperação Habitacional	Surge complementarmente ao Programa RECRIA e destina-se a apoiar obras de beneficiação, conservação ou reconstrução de edifícios habitacionais e acções de realojamento em áreas declaradas ACRRU.
1996	RECRIPH – Regime Especial de Comparticipação	Surge complementarmente ao Programa RECRIA e destina-se a apoiar obras de beneficiação dos edifícios em regime de propriedade horizontal.
1996	Código do Processo Administrativo	DL 6/96, de 31 de Janeiro.
1997	PIPITAL – Programa de Investimentos de Interesse Público para o Algarve	Contando com apoios financeiros resultantes de compensações associadas ao jogo em Casinos. Previsto vigorar até 2006.
1997	Sistema Urbano Nacional: Cidades Médias e Dinâmicas Territoriais	Obra global sobre o sistema urbano português, editada pela DGOTDU.
1998	Ciclo de seminários e encontros: Ordenamento do Território e Política de Cidades	Iniciativa do MEPAT – Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.
1998	Programa «Arco-Íris»	Projecto-piloto visando assegurar a gestão integrada de bairros em crise, com a participação activa dos moradores.
1998	EXPO'98	Projecto, inovador, pedagógico e de grande visibilidade interna e externa, reabilitador da frente urbana ribeirinha oriental de Lisboa.
1998	PNDES-Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social	Documento de diagnóstico prospectivo do desenvolvimento português, enquadrador do PDR/QCA III.
1998	Publicação da LBOTU	Publicação da Lei de Bases do Ordenamento do Território e Urbanismo (Lei 48/98, de 11 de Agosto).
1999	RJIGT – Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão do Território	DL 380/)), de 22 de Setembro.
1999	RJUE – Regime Jurídico da Urbanização e Edificações	DL 555/99, de 16 de Dezembro.
1999	Programa Polis	Programa, estratégico e inovador (inspirado na operação EXPO'98), de requalificação urbana e valorização ambiental de cidades, da iniciativa do Ministério e Ordenamento do Território.
1999	Indicadores Urbanos do Continente	Publicação da DGOTDU.

1999	Legislação	Lista de diplomas, despachos, normas e orientações com interesse para o ordenamento do território. Editado pela DGOTDU (actualizado periodicamente).
2000	URBCOM	Programa de apoio ao urbanismo comercial, sucessor do PROCOM – Urbanismo.
2000	Publicação da EIA	Publicação da lei respeitante à obrigatoriedade de realização de estudos de impacte ambiental (Lei 69/00, de 3 de Maio), transpondo directivas comunitárias.
2001	Administração Urbanística: Evolução Legal e sua Prática	Obra orientadora para a prática urbanística, da autoria de Manuel da Costa Lobo, editada por IST Press.

Adaptado, com actualização, de José Manuel Simões, *Planeamento/Ordenamento* in Gestão Urbana, Lisboa, Parque Expo, 2002.

Anexo III - Documentos de urbanística produzidos para a cidade de Viana do Castelo

ANO	INSTRUMENTO	AUTOR
1932	Plano de Uma Cidade Jardim – Bairro Jardim	Arq. Rogério de Azevedo
1942	Plano Geral do Porto e Cidade de Viana do Castelo	Arq. Paulo Cunha
1942	Projecto para a Urbanização do Bairro da Bandeira	Arq. João Aguiar
1943	Arranjo do Santuário de Santa Luzia	Arq. Faria da Costa
1948	Anteplano Geral de Urbanização de Viana do Castelo	Arq. João Aguiar
1961	Anteplano Geral de Urbanização de Viana do Castelo - Revisão	Arq. João Aguiar
1962	Arranjo Urbanístico da Área compreendida entre o Cemitério, Penetração do Outeiro, Rua Cap. Gaspar de Castro e Prolongamento da Estrada da Abelheira	Arq. João Aguiar
1965	Estudo para o Arranjo do Centro da Freguesia da Meadela	Arq. Carvalho Dias
1968	Arranjo Urbanístico da Ampliação do Liceu e Localização do Pavilhão Gimnosdesportivo	Arq. João Aguiar
1970	Urbanização da Quinta da Cruz das Barras	Arq. João Aguiar
1972	Plano de Pormenor da Estrada da Papanata, seu Prolongamento e Rua da Bandeira	Arq. João Aguiar
1978	Plano para a Área Territorial de Viana do Castelo, Caminha e Vila Nova de Cerveira	Arq. Arménio Losa
1978	Plano de Pormenor da Zona Nascente do Bairro do Jardim	Arq. Carvalho Dias
1978	Plano Geral de Urbanização da Cidade	Macroplan - Arq. Mário Acácio Couto Jorge
1982	Plano de Urbanização da Meadela	Macroplan
1984	Plano de Pormenor da Papanata	GAT do Vale do Lima
1986	Cooperativa de Hab. Econ. Capitães de Abril 2ª Fase	Arqtos A. Matos Ferreira e A. Madureira
1989	Plano Parcial de Urbanização da Zona da Abelheira/Meadela	Arqtos Lúcia Rodrigues, Mª Conceição Melo e J. Álvaro Rocha
1991	Plano Director Municipal	C.M.V.C.
1995	Plano Estratégico de Desenvolvimento da Cidade de Viana do Castelo	Quaternaire Portugal
1995	Estudo Urbanístico para o Parque da Cidade	Arq. A. Matos Ferreira
1999	Plano de Urbanização da Cidade	C.M.V.C.
1999	Plano de Pormenor do Centro Histórico	Quaternaire Portugal
1999	Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha e Campo da Agonia	Arq. Adalberto Dias
1999	Plano de Pormenor do Parque da Cidade	Arq. M. Fernandes Sá
2003	Plano de Pormenor de Darque (entre pontes) – Estudo prévio	Sítios e Formas

Anexo IV Processos de Loteamento entre 1970 e 1990
Freguesias Urbanas de Viana do Castelo

Ano	Nº do Loteamento	Freguesia	Alvará
1970	401/70	MEADELA	6
1974	276/74	DARQUE	24
1974	422/74	MEADELA	57
1974	793/74	MEADELA	20
1974	833/74	MEADELA	43
1974	1006/74	MEADELA	34
1975	04/75	AREOSA	
1975	18/75	DARQUE	80
1975	45/75	MEADELA	33
1975	62/75	DARQUE	49
1975	66/75	DARQUE	31
1975	156/75	MEADELA	36
1975	215/75	AREOSA	62
1975	216/75	DARQUE	67
1975	315/75	AREOSA	
1975	794/75	MEADELA	54
1975	1052/75	MEADELA	84
1976	279/76	MEADELA	
1976	363/76	DARQUE	413
1976	487/76	AREOSA	74
1976	515/76	AREOSA	79
1976	635/76	AREOSA	81
1976	686/76	MEADELA	162
1976	767/76	DARQUE	263
1976	846/76	AREOSA	105
1976	1220/76	MEADELA	131
1976	1229/76	MEADELA	95
1976	1256/76	MEADELA	686
1976	1491/76	DARQUE	117
1976	1515/76	DARQUE	139
1977	34/77	MEADELA	174
1977	40/77	MEADELA	236
1977	224/77	MEADELA	122
1977	337/77	MEADELA	146
1977	424/77	DARQUE	242
1977	479/77	MEADELA	128
1977	529/77	DARQUE	149
1977	555/77	AREOSA	135
1977	816/77	MEADELA	154
1977	820/77	MEADELA	197
1977	854/77	MEADELA	192
1977	880/77	MEADELA	193
1977	913/77	MEADELA	203

Ano	Nº do Loteamento	Freguesia	Alvará
1977	921/77	MEADELA	768
1977	971/77	MEADELA	142
1977	1031/77	AREOSA	272
1977	1053/77	MEADELA	165
1977	1094/77	DARQUE	199
1977	1116/77	AREOSA	217
1977	1128/77	DARQUE	221
1977	1201/77	DARQUE	195
1977	127/77	MEADELA	118
1977	1275/77	AREOSA	284
1977	1363/77	MEADELA	219
1977	1366/77	DARQUE	178
1977	1489/77	AREOSA	306
1977	158377	MEADELA	312
1977	1654/77	AREOSA	200
1977	1691/77	MEADELA	602
1977	1753/77	DARQUE	185
1978	39/78	DARQUE	222
1978	43/78	MEADELA	398
1978	108/78	MEADELA	286
1978	338/78	MONSERRATE	
1978	432/78	DARQUE	229
1978	442/78	MONSERRATE	205
1978	614/78	MEADELA	230
1978	746/78	AREOSA	289
1978	914/78	MEADELA	257
1978	1198/78	MONSERRATE	296
1978	1404/78	DARQUE	291
1978	1479/78	DARQUE	270
1978	1492/78	MONSERRATE	715
1978	1492/78	MONSERRATE	715
1978	1569/78	DARQUE	250
1978	1604/78	AREOSA	300
1978	1606/78	DARQUE	260
1978	1687/78	MONSERRATE	252-A
1979	1648/79	MEADELA	313
1979	109/79	AREOSA	300- A
1979	139/79	AREOSA	279
1979	203/79	DARQUE	394
1979	308/79 - 833/74	MEADELA	43
1979	419/79	AREOSA	326
1979	585/79	DARQUE	339
1979	812/79	AREOSA	293

Ano	Nº do Loteamento	Freguesia	Alvará
1979	1145/79	DARQUE	**362**
1979	1396/79	DARQUE	**366**
1980	04/80	AREOSA	**344**
1980	05/80	AREOSA	**347**
1980	08/80	MONSERRATE	**390**
1980	16/80	MONSERRATE	**321**
1980	21/80	AREOSA	**761**
1980	26/80	AREOSA	**381**
1980	43/80	MEADELA	**398**
1980	52/80	AREOSA	**336**
1980	60/80	DARQUE	**690**
1980	06/80	DARQUE	**501**
1980	62/80	MEADELA	**395**
1980	100/80	DARQUE	**461**
1980	102/80	AREOSA	**420**
1980	109/80	AREOSA	**429**
1980	127/80	MEADELA	**945**
1980	132/80	STª Mª MAIOR	**781**
1980	134/80	DARQUE	**396**
1980	54/80	DARQUE	**361**
1981	02/81	MEADELA	**444**
1981	8/81	DARQUE	**475**
1981	13/81	MEADELA	**454**
1981	58/81	DARQUE	**904**
1981	70/81	DARQUE	**931**
1981	71/81	AREOSA	**423**
1981	74/81	MONSERRATE	**681**
1981	91/81	STª Mª MAIOR	**668**
1981	105/81	DARQUE	
1981	136/81	DARQUE	**495**
1981	138/81	AREOSA	**474**
1981	171/81	MEADELA	**518**
1981	177/81	MEADELA	**469**
1982	10/82	AREOSA	**491**
1982	11/82	DARQUE	**368**
1982	21/82	AREOSA	**624**
1982	29/82	AREOSA	**601**
1982	47/82	DARQUE	
1982	55/82	MEADELA	**665**
1982	56/82	AREOSA	**581**
1982	65/82	DARQUE	**635**
1982	77/82	DARQUE	**512**

Ano	Nº do Loteamento	Freguesia	Alvará
1982	83/82	MEADELA	**676**
1982	97/82	MEADELA	**517**
1982	122/82	DARQUE	**712**
1982	127/82	MEADELA	**773**
1982	140/82	AREOSA	**774**
1982	145/82	DARQUE	**675**
1982	151/82	DARQUE	
1982	162/82	DARQUE	**368**
1983	01/83	AREOSA	**819**
1983	07/83	AREOSA	**617**
1983	24/83	AREOSA	**732**
1983	28/83	DARQUE	**640**
1983	38/83	AREOSA	**658**
1983	51/83	MEADELA	**662**
1983	61/83	MONSERRATE	**641**
1983	71/83	AREOSA	**652**
1983	75/83	AREOSA	**737**
1983	97/83	AREOSA	**649**
1983	103/83	DARQUE	**622**
1983	104/83	DARQUE	**642**
1983	108/83	AREOSA	**627**
1984	03/84	STª Mª MAIOR	**744**
1984	08/84	MONSERRATE	
1984	09/84	STª Mª MAIOR	**747**
1984	24/84	MEADELA	**861**
1984	30/84	MEADELA	**738**
1984	38/84	MEADELA	**810**
1984	41/84	DARQUE	
1984	58/84	AREOSA	**767**
1984	63/84	STª Mª MAIOR	**734**
1984	72/84	AREOSA	**666**
1984	75/84	AREOSA	**689**
1984	80/84	MONSERRATE	**746**
1984	84/84	MONSERRATE	**227**
1984	140/84	AREOSA	**774**
1985	08/85	MEADELA	**753**
1985	16/85	MONSERRATE	**693**
1985	19/85	AREOSA	**710**
1985	32/85	DARQUE	**922**
1985	34/85	STª Mª MAIOR	**764**
1985	44/85	MONSERRATE	**703**
1985	48/85	DARQUE	**735**
1985	50/85	AREOSA	**794**

Ano	Nº do Loteamento	Freguesia	Alvará
1985	54/85	MEADELA	**286**
1985	55/85	AREOSA	**784**
1985	61/85	DARQUE	**739**
1985	62/85	AREOSA	**878**
1985	65/85	MEADELA	
1986	01/86	MONSERRATE	**801**
1986	20/86	AREOSA	**910**
1986	24/86	STª Mª MAIOR	**798**
1986	26/86	DARQUE	**792**
1996	32/86	MEADELA	**842**
1986	86/86	AREOSA	**470**
1987	06/87	MEADELA	**808**
1987	22/87	MEADELA	**841**
1988	03/88	STª Mª MAIOR	**820**
1988	05/88	AREOSA	**821**
1988	06/88	MEADELA	**834**
1988	07/88	MEADELA	**811**
1988	08/88	STª Mª MAIOR	**803**
1988	12/88	DARQUE	**856**
1988	13/88	DARQUE	**989**
1988	17/88	MEADELA	**892**
1988	21/88	STª Mª MAIOR	**814**
1988	25/88	MONSERRATE	**873**
1988	29/88	MEADELA	**874**
1989	10/89	MEADELA	**830**
1989	15/89	MEADELA	**835**
1989	16/89	MEADELA	**850**
1989	19/89	AREOSA	**828**
1989	20/89	MEADELA	**857**
1989	22/89	MEADELA	**832**
1989	23/89	AREOSA	**838**
1989	24/89	MEADELA	**882**
1989	28/89	STª Mª MAIOR	**866**
1989	33/89	MEADELA	**833**
1989	40/89	STª Mª MAIOR	**883**
1989	41/89	MEADELA	**866**
1989	47/89	MEADELA	
1989	49/89	DARQUE	**923**
1989	16/89	MEADELA	**850**
1990	04/90	STª Mª MAIOR	**70**
1990	06/90	MEADELA	**885**
1990	18/90	DARQUE	
1990	19/90	MEADELA	

Ano	Nº do Loteamento	Freguesia	Alvará
1990	22/90	MONSERRATE	
1990	24/90	AREOSA	**913**
1990	27/90	MEADELA	**872**
1990	29/90	MEADELA	
1990	34/90	AREOSA	**871**
1990	36/90	MEADELA	**887**
1990	38/90	AREOSA	**870**
1990	42/90	STª Mª MAIOR	**860**
1990	43/90	STª Mª MAIOR	**936**
1990	45/90	AREOSA	**987**
1990	50/90	MEADELA	**902**
1990	51/90	STª Mª MAIOR	**896**
1990	53/90	MEADELA	**869**

Anexo V Processos de Loteamento entre 1991 e 2003
Freguesias Urbanas de Viana do Castelo

Ano	Nº do Loteamento	Freguesia	Alvará	Promotor	Área (m2)	Tipologia	Lotes	Nª Pisos	Nº Fogos	Infra-estrut.
1991	07/91	MONSERRATE		E	4.118.00	UF-I/G	9	3	9	PA
1991	09/91	STª Mª MAIOR	**875**							
1991	10/91	MEADELA		P	11.523.00	MF	16	4+4+3+3+3	16	RA/RE/RAA/RS
1991	IPL 15/91	STª Mº MAIOR								
1991	24/91	MONSERRATE		P	494.00	UF	2	1	10	PA/RE
1991	27/91	DARQUE	**907**	P	5.822.00	MF	19	2	19	PA/RE/RAA/RS/ RE/RT E PAP
Ano	Nº do Loteamento	Freguesia	Alvará	Promotor	Área (m2)	Tipologia	Lotes	Nª Pisos	Nº Fogos	Infra-estrut.
1992	IPL 09/92	MEADELA								
1992	16/92	STª Mª MAIOR		P	1.928.00	MF	2	2+4	27	PA
1992	33/92	MEADELA	**918**	P	2.697.00	MF	3	3	3	PA/RAA E RG
1992	35/92	STª Mª MAIOR	**949**	P	3.565.45	MF e UF	3	2+4+4	3	PA/RE/RAA/RE/ RET
1992	36/92	AREOSA	**916**	P	1.189.00	MF	3	2	4	PA/RAA
Ano	Nº do Loteamento	Freguesia	Alvará	Promotor	Área (m2)	Tipologia	Lotes	Nª Pisos	Nº Fogos	Infra-estrut.
1993	04/93	MEADELA			10 790,00		9			
1993	07/93	MEADELA	**914**							
1993	16/93	AREOSA	**929**	P	2.200.00	UF	3	2	3	PA
1993	22/93	AREOSA	**937**							
1993	IPL 23/93	MEADELA		P	13.750.00	UF-I/G	6	1+3+1+1+4 +4	6	
Ano	Nº do Loteamento	Freguesia	Alvará	Promotor	Área (m2)	Tipologia	Lotes	Nª Pisos	Nº Fogos	Infra-estrut.
1994	IPL 02/94	DARQUE		P	3,5HA	-	-	-	-	-
1994	IPL 06/94	MEADELA		P	13.763.00	UF-B e MF	18	1+2+4	18	-
1994	IPL 12/94	MEADELA		P	2000	-	-	-	-	-

Ano	Nº do Loteamento	Freguesia	Alvará	Promotor	Área (m2)	Tipologia	Lotes	Nª Pisos	Nº Fogos	Infra-estrut.
1995	IPL 01/95	MEADELA		P	55.973.00	MF	48	2 a 3	60	-
1995	IPL 02/95	STª Mª MAIOR		P	-	-	-	-	-	-
1995	05/95	DARQUE	**975**							
1995	06/95	MEADELA	**978**	P	7.778.00	UF-G e UF-I	18	1	18	PA/RS/RAA/RE
1995	08/95	AREOSA	**967**	E	530.00	Ampliação logradouro	1	-	-	-
Ano	**Nº do Loteamento**	**Freguesia**	**Alvará**	**Promotor**	**Área (m2)**	**Tipologia**	**Lotes**	**Nª Pisos**	**Nº Fogos**	**Infra-estrut.**
1996	04/96	AREOSA	**1008**	E	12.980.00	UF-B e MF	7	1 a 4	91	PA
1996	05/96	DARQUE		E	6.263.00	MF	Alter. lotes 1, 2, 3 e 94	4	68	PA
1996	06/96	AREOSA		P	4.294.00	UF	18	2	18	PA/RS/RAA/RE/ RT
1996	IPL 08/96	MEADELA	**963**	P	12.972,80	UF	-	-	-	-
1996	08/96	STª Mª MAIOR		E	24.540.00	UF e MF	16	2+5+5+8	16	PA/RS/RE/RAA/ RT/RG
1996	IPL 09/96	AREOSA	**991**	P	-	-	-	-	-	-
1996	10/96	MEADELA		P	1.646.00	UF	5	2	5	PA/RS/RT/RAA/R E/RG
1996	IPL 13/96	MEADELA		P	-	-	-	-	-	
1996	13/96	STª Mª MAIOR		O	6.832.40	-	7	1 a 3	7	PA/RS/RAA/RE/ RT/RG
1996	14/96	MONSERRATE	**976**	P	5.437.00	UF	8	3	19	PA/RS/RAA/RE/ RT/RG
1996	16/96	MEADELA	**965**		4 970,00		19			

Ano	Nº do Loteamento	Freguesia	Alvará	Promotor	Área (m2)	Tipologia	Lotes	Nª Pisos	Nº Fogos	Infra-estrut.
1997	01/97	DARQUE	**980**	P	5.947.00	MF	4	2	4	PA/RS/RAA/RG/ RT
1997	IPL 03/97	AREOSA		P	1.891.21	UF	4	2	4	-
1997	05/97	MEADELA	**1004**							
1997	IPL 06/97	MEADELA		P	10.635.00	UF-B e UF-I	7	4	7	-
1997	07/97	MEADELA			12 162,00		20			
1997	08/97	MEADELA	**961**							
1997	09/97	MEADELA	**748**	E	1 228,00	UF	6	2	6	RE/PA/RAA
1997	IPL 10/97	DARQUE		P	3.170.00	-	-	-	-	-
1997	10/97	STª Mª MAIOR	**957**	P	473	Ampliação Logradouro	1	-	-	-
1997	12/97	DARQUE	**1024**	P	3.355.00	UF-I	3	2	3	PA/RS/RAA/RAP/ RE/RT
1997	13/97	DARQUE								
1997	13/97	DARQUE								
1997	14/97	DARQUE								
1997	15/97	STª Mª MAIOR	**959**	P	61.00	Desanexação	1	-	-	-
1997	IPL 17/97	STª Mª MAIOR	**996**	P	1.400.00	UF-B	5	4	5	-
1997	18/97	MEADELA		P	1.547.00	UF	4	1	4	PA/RAA/RE/RT
1997	19/97	AREOSA	**964**	P	111.67	-	-	-	-	-
1997	20/97	STª Mª MAIOR		E	12.666.00	-	5	5	111	PA/RAA/RT/RS

Ano	Nº do Loteamento	Freguesia	Alvará	Promotor	Área (m2)	Tipologia	Lotes	Nª Pisos	Nº Fogos	Infra-estrut.
1998	01/98	MEADELA	**1002**							
1998	02/98	STª Mª MAIOR	**973**							
1998	03/98	STª Mª MAIOR	**974**	E	11.665.50	MF e UF-B	27	1 a 5	132	PA
1998	09/98	AREOSA		P	2.353.20	UF	2	2	2	PA
1998	10/98	MEADELA	**984**	P	9.596.00	UF-I/G	6	2	6	PA
1998	12/98	DARQUE	**988**	P	972.00	UF	2	2	2	-
1998	15/98	DARQUE		P	3.999.00	UF-I/G	4	2	8	PA/RAA/RE
1998	18/98	AREOSA	**1032**	P	4.246.00	UF-B e UF-I/G	9	2	9	RAA/RS/RE
1998	IPL 19/98	MEADELA								
1998	21/98	AREOSA	**983**	C	10.804.22	UF	20	1	20	PA/RT
1998	24/98	AREOSA	**993**	P	5.937.08	UF	2	2	2	RS/PA/RE
1998	29/98	STª Mª MAIOR								
Ano	Nº do Loteamento	Freguesia	Alvará	Promotor	Área (m2)	Tipologia	Lotes	Nª Pisos	Nº Fogos	Infra-estrut.
1999	02/99	AREOSA								
1999	04/99	DARQUE		P	4.231.00	UF	3	2	3	RAA/RE/PA
1999	05/99	DARQUE								
1999	06/99	MONSERRATE	**1001**	P	834.00	EU-I/G	3	1+2+2	3	PA/RAA/RS/RT/RG/RE
1999	09/99	MEADELA	**1027**							
1999	IPL 14/99	DARQUE		P	110.937.00	-	-	-	-	-
1999	14/99	AREOSA	**1012**	P	2.624.00	UF-I/G e UF-B	11	2	11	PA
1999	IPL 15/99	DARQUE								
1999	IPL 17/99	MEADELA								
1999	17/99	MEADELA								
1999	19/99	AREOSA	**1026**							
1999	22/99	STª Mª MAIOR		E	45.835.40	UF-B	16	3	16	-
1999	26/99	AREOSA	**1034**							

Ano	Nº do Loteamento	Freguesia	Alvará	Promotor	Área (m2)	Tipologia	Lotes	Nª Pisos	Nº Fogos	Infra-estrut.
2000	01/00	DARQUE	**1072**	E	6.060.00	UF	16	4	16	PA
2000	02/00	DARQUE								
2000	IPL 04/00	DARQUE		E	6.034.00	UF-B e MF-B	20	3	20	-
2000	04/00	MEADELA	**1029**							
2000	IPL 05/00	MEADELA		P	2000	-	-	-	-	-
2000	05/00	MONSERRATE	**1043**							
2000	07/00	STª Mª MAIOR	**1042**							
2000	IPL 08/00	AREOSA								
2000	08/00	STª Mª MAIOR								
2000	IPL 09/00	MEADELA		P	3.109.00	UF-G	7	2	7	-
2000	09/00	DARQUE	**1098**	E	14.001.50	UF-B	27	3	27	-
2000	IPL 11/00	DARQUE								
2000	IPL 14/00	AREOSA		P	2.202.00	MF	4	3	4	-
2000	15/00	STª Mª MAIOR								
2000	IPL 16/00	STª Mª MAIOR		P	1.358.00	UF-B	1	2	4	-
2000	16/00	MEADELA	**1044**							
2000	IPL 20/00	MEADELA								
2000	20/00	MEADELA	**1049**	P	15.220.00	UF-B	22	3	96	-
2000	26/00	MEADELA	**1051**	E	60.476.00	UF-I/G	19	2	18	-
2000	27/00	AREOSA		P	1.572.87	UF-I/G	5	2	5	RAA/RS/RE/PA
2000	29/00	DARQUE	**246**	P	1.290.00	UF	2	2	2	PA/RE/RG/RAA/ RS/RT
2000	31/00	MEADELA								
2000	35/00	MEADELA		E	6.483.60	UF e MF	4	3	50	-

Ano	Nº do Loteamento	Freguesia	Alvará	Promotor	Área (m2)	Tipologia	Lotes	Nª Pisos	Nº Fogos	Infra-estrut.
2001	01/01	AREOSA								
2001	05/01	DARQUE		P	6.924.00	Indústria tipo C e D	5	1	5	RAA
2001	06/01	MEADELA								
2001	IPL 07/01	DARQUE	**1037**	P	-	-	-	-	-	-
2001	IPL 08/01	MEADELA								
2001	10/01	AREOSA		P	3.658.00	Arranjo Urbanistico	-	-	-	-
2001	IPL 11/01	AREOSA		P	6.155.00	UF-B	15	2	15	-
2001	IPL 12/01	MEADELA		P	2.081.00	UF-G	7	3	7	-
2001	13/01	MEADELA	**1055**	P	2.056.00	UF-B	6	2	6	-
2001	15/01	DARQUE		P	7.900.00	Industria tipo C e D	8	1	7	-
2001	29/01	MEADELA	**854**	P	1.000.00	MF	1	2	3	-
2001	37/01	DARQUE		P	33.274.00	UF-B e UF-I	29	4	29	-
Ano	Nº do Loteamento	Freguesia	Alvará	Promotor	Área (m2)	Tipologia	Lotes	Nª Pisos	Nº Fogos	Infra-estrut.
2002	20/02	MEADELA								
2002	IPL 03/02	AREOSA		P	19.500.00	UF	16	2	16	PA
2002	03/02	AREOSA								
2002	04/02	MEADELA	**51**	P	-	UF	4	2	4	-
2002	05/02	MEADELA	**973**	E	24.532.00	MF	7	4	175	-
2002	07/02	MEADELA		P	5.360.00	UF	18	2	18	-
2002	08/02	STª Mª MAIOR								
2002	13/02	AREOSA								
2002	09/02	MEADELA	**1065**	P	430.00	UF	1	2	1	-
2002	40/02	STª Mª MAIOR								
2002	76/02	AREOSA								

Ano	Nº do Loteamento	Freguesia	Alvará	Promotor	Área (m2)	Tipologia	Lotes	Nª Pisos	Nº Fogos	Infra-estrut.
2003	02/03	AREOSA								
2003	04/03	MEADELA								
2003	IPL 06/03	AREOSA		P	4.217.55	UF	11	13	10	-

LEGENDA/ABREVIATURAS:

P	PARTICULAR	**UF-I/G**	UNIFAMILIAR ISOLADAS/GEMINADAS	**RG**	REDE GÁS
E	EMPRESA	**UF-B**	UNIFAMILIAR EM BANDA		
I	INDUSTRIA	**PA**	PASSEIOS E ARRUAMENTOS		
O	ORGANISMO	**RS**	REDE SANEAMENTO		
C	COOPERATIVA	**RAA**	REDE ABASTECIMENTO AGUAS		
UF	UNIFAMILIAR	**RE**	REDE ELÉCTRICA		
MF	MULTIFAMILIAR	**RT**	REDE TELEFONES		