

FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DO PORTO

A EVOLUÇÃO DO TRAÇADO URBANO
ESPOSENDE ~ CIDADE EXPANDIDA E CONSOLIDADA

SILVANA LIQUITO MEIRA

Dissertação de Mestrado no Âmbito do Curso
de Estudos Pós Graduated Geografia Humana
Território e Desenvolvimento ~ sob Orientação
do Prof. Doutor José Alberto Rio Fernandes

SETEMBRO, 2008

ÍNDICE

	Pág.
INTRODUÇÃO	1
1. MORFOLOGIA URBANA	5
2. A CIDADE E O SEU TRAÇADO, do Período Moderno à Actualidade	12
2.1 - A cidade do séc. XIX.	13
2.1.1 - A expansão da cidade	15
2.1.2 - Utopias	18
2.2 - A cidade do séc. XX e o urbanismo formal	20
2.3 - A cidade Moderna	25
2.3.1 - A Carta de Atenas	25
2.3.2 - Broadacre City	31
2.3.3 - A contracorrente	33
2.4 - O Novo Urbanismo	34
2.5 - Sustentabilidade Urbana /Crescimento Inteligente	39
3. ESPOSENDE: ENQUADRAMENTO GERAL	42
3.1- Caracterização Demográfica do Concelho	45
3.2 - Actividades Económicas	49
3.3 - O Espaço Urbano	52
4. ESPOSENDE: EVOLUÇÃO DO TRAÇADO	55
4.1 - O Estado Novo e a Produção Legislativa no Âmbito do Urbanismo	58
4.2 - Esposende e o Urbanismo no Estado Novo	61
4.2.1. - A Década de 40 - A Emergência do Planeamento como Forma de Produção Urbana	61
4.2.2 - Década de 60 – O Papel dos Ante-planos na Definição do Traçado Urbano	67
4.2.3. - Década 70 – O Poder do Município na Construção da Cidade	73
4.3 – O Urbanismo nas ultimas décadas	76

4.3.1 ~ Década de 80 – A Expansão e Densificação da Cidade de Esposende	77
4.4 – A Produção Legislativa e Urbana das Últimas Décadas	88
5. ESPOSENDE: OS PROCESSOS DE LOTEAMENTO E A EXPANSÃO DA CIDADE	96
5.1 – Enquadramento	96
5.2 – Os Processos de Loteamento e a Produção Legislativa	98
5.3 ~ Os Processos de Loteamento e a Transformação da Cidade de Esposende	99
CONSIDERAÇÕES FINAIS	110
ANEXOS	114
BIBLIOGRAFIA	

Índice de Imagens

Figuras

Figura n.º 1 – Ilfonso Cerdá Plano de ampliação e modificação de Barcelona (1059)	16
Figura n.º 2 – A Cidade Linear de Arturo Soria e Matta	17
Figura n.º 3 – Ebenezer Howard o Diagrama dos Três Imãs	22
Figuras n.º 4 e 5 – Os Diagramas da Cidade Jardim de Ebenezer Howard	23
Figura n.º 6 – Le Corbusier, Plano Voisin para Paris de 1925	29
Figura n.º 7 – Bloco Habitacional da Cidade Contemporânea de três milhões de habitantes de Le Corbusier	30
Figura n.º 8 – Frank Lloyd Wright – Broadacre City	32

Cartografia

Mapa n.º 1 – Rede Viária da Região Norte	42
Mapa n.º 2 – Mapa hipsométrico da NUT do Cavado	44
Mapa n.º 3 – Densidade Populacional do Concelho de Esposende em 2001	45
Mapas n.º 4 a 7 – Variação da População das freguesias do Concelho (1960-1970;1970-1981;1981-1990; 1991-2001)	46
Mapa n.º 8 – Recursos Turísticos e Áreas Protegidas da Região do Vale do Cavado	51
Mapa n.º 9 – Ortofotomapa da cidade de Esposende	100
Planta n.º 1 – Planta da Vila de Esposende de 1800	55
Planta n.º 2 – Planta Geral de Esposende antes de 1942	62
Planta n.º 3 – Planta de Urbanização da Praia Suave Mar do Arq. Arménio Losa	64
Planta n.º 4 – Planta dos Extractos do Ante-plano de Urbanização do Arq. Viana de Lima	68
Planta n.º 5 – Projecto de Urbanização da Duna Primária de Viana de Lima	68
Planta n.º 6 – Sugestão de Viana de Lima para o arranjo da Av. Marginal	69
Planta n.º 7 – Planta do Esboceto do Ante-plano de Urbanização da Vila de Esposende do Arq. Carvalho Dias.	70
Planta n.º 8 – Planta das Consequências da Produção Urbana dos anos 70	75
Planta n.º 9 – Planta do Plano de Urbanização de Esposende – Proposta de Ordenamento	78

Planta n.º 10 – Planta das Consequências do Plano de Urbanização de Esposende	80
Planta n.º 11 – Planta do Plano de Pormenor da Zona Sector Norte	81/82
Planta n.º 12 – Planta do Plano de Pormenor da Zona Sector Centro	84/85
Planta n.º 13 – Planta do Plano de Pormenor de Urbanização da EN13	87
Planta n.º 14 – Planta do Plano de Urbanização da Área Central de Esposende	91
Planta n.º 16 – Planta das Consequências dos Processos de Loteamento, antes de 70 à actualidade	103

Gráficos

Gráfico n.º 1 ~ Variação Total de Alojamentos de 1970 a 2001	99
Gráfico n.º 2 – Evolução do n.º de Processos de Loteamento no Concelho de Esposende de 1974 a 2008	102
Gráfico n.º 3 – Evolução dos Processos de Loteamento por Freguesia do Concelho de Esposende, de 1974 a 2008	102
Gráfico n.º 4 – Evolução do n.º de Fogos por Freguesia Urbana de 1990 a 2008-09-15	106
Gráfico n.º 5 – Evolução dos Processos de Loteamento segundo o Tipo de Ocupação do solo, nas Freguesias Urbanas do Concelho de Esposende	106
Gráfico n.º 6 – Evolução da relação da Área Loteada e do n.º de Fogos de 1990 a 2008, nas freguesias urbanas do Concelho de Esposende	108
Gráfico n.º 7 – Evolução do n.º Médio de Fogos por Lote de 1990 a 2008, nas Freguesias Urbanas do Concelho de Esposende	108

INTRODUÇÃO

A vontade de aprender e aprofundar os meus conhecimentos sobre o urbanismo, bem como a necessidade de encontrar uma outra actividade profissional dentro deste campo científico, foram as motivações centrais para a elaboração deste trabalho de investigação.

Assim para o efeito em primeiro lugar foi necessário definir a área de estudo, algo que se apresentou relativamente fácil. Esposende surgiu como uma cidade óptima, pois além de me ser familiar, por motivos profissionais e de residência, era também uma cidade nova com características únicas e que nas últimas décadas havia conhecido um crescimento/desenvolvimento considerável.

Todavia inicialmente o objectivo do meu trabalho incidia sobre a sustentabilidade urbana, sendo que o meu estudo passava por averiguar até que ponto Esposende poderia ser considerada como sustentável ou não. Para isso era fundamental ter em atenção a Agenda 21 Local e os indicadores estabelecidos. Porém, no que concerne à Agenda 21 Local a Câmara de Esposende apenas havia definido um conjunto de objectivos e nenhum indicador, algo que condicionou determinantemente a mudança e escolha de um novo tema. Pois a ausência de definição da bateria de indicadores, assim como a necessidade de efectuar o levantamento de muitos deles, implicava em primeiro lugar dispensar muito tempo, e ou consequentemente despesas monetárias.

Face a este panorama houve a urgência de reestruturar e reinventar a tese, criando e elaborando um novo plano de trabalho que se apresentasse mais exequível tendo em conta a realidade da cidade.

Neste sentido e uma vez que conhecia a cidade desde pequena, vivi as suas mudanças e presenciei o seu crescimento, compreendi que um óptimo objecto de estudo seria avaliar como a cidade se expandiu e quais as áreas que conheceram maior crescimento, centrando a minha atenção nas freguesias que constituem a cidade: Esposende, Gandra e Marinhas. Desta forma, tornava-se fundamental compreender todo o processo planificatório e construtivo da cidade, não só na actualidade mas desde a sua fundação, com o intuito de verificar qual o período em que a expansão da cidade se revelou mais intensa e identificar as razões que propiciaram e justificaram tal difusão.

Desta forma, em primeiro lugar foi analisada um pouco da história do concelho, como surgiu e cresceu até inícios do séc. XX; em segundo lugar foi tido em atenção a produção de cidade desde a década de 30 até 1974, onde se verifica como a cidade cresceu no Período do Estado Novo, a importância das reformas introduzidas

por Duarte Pacheco, e a posterior figura dos ante-planos; num terceiro momento averigua-se como se processou o crescimento após a queda do Estado Novo e a importância que o PDM possuiu para definição do traçado e no controlo do crescimento urbano, bem como a relevância assumida por todas as figuras de planeamento; finalmente os processos de loteamento, e a sua evolução ao longo do tempo, desde 1973 à actualidade.

Para levar a cabo este trabalho foi fundamental a elaboração de um plano que permitisse delinear e definir estratégias, de forma a obter rapidamente a informação desejada. No que concerne à preparação da primeira parte, onde se pretende perceber o traçado da cidade e as partes que a constituem, assim como o seu crescimento ao longo dos tempos, foi fundamental a leitura exaustiva de bibliografia específica de cada temática.

A segunda parte exigiu um conjunto de metodologias diversificadas. Em primeiro lugar para a execução do Enquadramento Geral, e enquanto geógrafa achei por bem produzir um conjunto de mapas que permitissem fazer uma caracterização geomorfológica e económico-social do concelho. Para levar a cabo tal tarefa foi indispensável fazer um levantamento de dados no Instituto Nacional de Estatística e obter a base cartográfica no Atlas do Ambiente, que inclusive forneceu os mapas relativos à rede viária, hipsometria e Recursos Turísticos. Toda a informação foi posteriormente trabalhada em ArcGis. Revelou-se também essencial a leitura de documentação antiga, presente no Fundo Local da Biblioteca Municipal de Esposende, que permitiu compreender um pouco como o concelho cresceu e se expandiu. Tal levantamento foi também fundamental para a elaboração da parte inicial do segundo ponto deste capítulo, que trata da evolução do traçado de Esposende e a sua ascensão de vila a cidade.

Ainda quanto ao ponto dois da segunda parte, tornou-se imprescindível fazer uma recolha de todos os planos que contribuíram para a definição do traçado da urbe desde 1936, data do primeiro plano, à actualidade. Foi também necessário recolher toda a legislação produzida, que orientou a realização de tais planos, com o intuito de melhor os enquadrarmos e compreendermos a sua evolução. Para a consulta dos planos foi basilar a colaboração do Arquivo da Câmara Municipal de Esposende, que deixou sem qualquer reserva consultar toda a documentação que necessitei. Considerei ser essencial estabelecer a comparação e ligação com trabalhos já elaborados sobre o assunto, nomeadamente a Tese de Mestrado desenvolvida pelo Arquitecto Paulo Guerreiro, que aborda a evolução do traçado de Esposende até à sua ascensão a cidade.

Por ultimo, para a preparação do terceiro ponto, onde se abordam os processos de loteamento e a sua importância na construção da cidade, pareceu primordial a execução de um levantamento exaustivo de todos os processos existentes, de 1990 a esta parte, com o objectivo de compreendermos um pouco mais da evolução do traçado da urbe desde a sua ascensão a cidade. Para tal foi definido um conjunto de variáveis entendidas como pertinentes para a realização do estudo pretendido. De forma a averiguar quais as freguesias que conheceram maior dinâmica, entendi ser relevante fazer um levantamento de todos os alvarás existentes desde 1974 à actualidade. Quando à apresentação dos dados, os gráficos surgiram como o meio mais transparente para retratar a informação recolhida e obter a leitura desejada.

Organização do Estudo

Este trabalho é composto por uma componente com uma orientação teórica e outra centrada na evolução do traçado de Esposende – estudo de caso.

Os primeiros dois Capítulos, de abordagem mais teórica, pretendem responder essencialmente a duas questões: “Como se organiza e estrutura a cidade?”; “Como a cidade evoluiu ao longo dos tempos?”. Para o efeito, num primeiro momento surge o texto relativo à “Morfologia Urbana”, cujo propósito é perceber a importância da forma urbana, para tal além de se apresentar uma definição de morfologia urbana, identifica os seus elementos, assim como os aspectos condicionantes do seu traçado. Tudo isto com o objectivo de fazer compreender um pouco a imagem da cidade, de forma a permitir realizar uma leitura crítica da cidade de Esposende.

Em seguida centra-se a atenção na evolução do traçado da cidade do séc. XIX a esta parte, desejando-se entender como a cidade de hoje representa o homem de ontem, as suas vontades e necessidades, assim como o seu pensamento e visão do que era e poderia ser a cidade. Faz-se então uma apresentação diacrónica dos momentos determinantes na sua construção, para a qual foi essencial a leitura de documentação variada que permitisse determinar e organizar de forma mais coerente toda a informação, favorecendo uma fácil leitura e compreensão do texto.

No terceiro ponto inicia-se a abordagem ao Estudo de Caso da Cidade de Esposende e evolução do seu traçado. Assim numa primeira fase elabora-se o Enquadramento Geral que pretende apresentar a cidade e o concelho, na região e no país, fazendo a sua caracterização sócio económica, e uma breve apresentação do traçado da cidade, fundamental para compreendermos os aspectos que têm incentivado o crescimento da mesma.

Num segundo momento é efectuada a caracterização do processo de expansão e construção urbana de Esposende, sendo executada uma breve abordagem sobre a forma como surge este aglomerado, e as suas sucessivas transformações. Para tal foram apresentadas as principais alterações urbanísticas efectuadas na urbe e os planos responsáveis.

Finalmente, são analisados os Processos de loteamento e a forma como têm determinado o desenho da cidade. Este capítulo foi elaborado em parte como consequência da inexistência de Planos de Pormenor e Planos de Urbanização mais recentes, que incidissem sobre as freguesias de Esposende, Marinhãs e Gandra. Assim entendeu-se pertinente fazer um levantamento de elementos que caracterizassem os processos de loteamento, com o intuito de compreendermos como a cidade evoluiu nos últimos anos. No seguimento foi feita a caracterização de alguns aspectos de transformação urbana promovidos pelas operações de loteamento, desde a década de 70, do século passado, à actualidade.

Por último e como forma de conclusão estabelece-se o cruzamento entre a morfologia, o processo de planeamento e o modo como a cidade foi-se construindo, sendo reforçados os aspectos determinantes da construção de Esposende e a importância do processos de loteamento na edificação da urbe.

1. MORFOLOGIA URBANA¹

A Morfologia Urbana é o “ *estudo dos factos construídos considerados do ponto de vista da sua produção e na relação das partes entre si e com o objecto urbano que definem*”(…) ²

Conhecer a cidade implica compreender a sua forma e a sua orgânica, sendo que cada uma se assemelha a um corpo vivo, individualizado, detentora de uma alma e forma única, que a distinguem e a caracterizam. Para compreendermos a cidade não podemos apenas realizar um estudo aprofundado sobre as diversas formas de a construir e de a interpretar, para a conhecermos temos de ir mais longe temos de a viver, de a pisar, de a cheirar e de a ver, temos de a receber pelos quatro sentidos para dela nos apropriarmos. Até porque a cidade não é a construção de um único homem, mas de todos que nela passam, moram e desfrutam, sendo também o reflexo da sua cultura, economia e história.

Para conhecermos a cidade temos de estudar tudo aquilo que faz parte dela, desde o traçado das ruas, à fachada do edifício, ao candeeiro na esquina da travessa. Nestes veremos reflectidos, as necessidades de pessoas, os seus ritmos de evolução e as suas construções não planeadas. A cidade, ousado dizer, é o melhor reflexo da história do homem, pois é possivelmente o melhor testemunho “vivo” da sua grandeza, inteligência e sobretudo da sua capacidade de adaptação e sobrevivência. Por isso, não podemos compreender a cidade e o homem que nela viveu, sem antes estudarmos a sua morfologia, os seus elementos exteriores e as relações que existiram entre estes ao longo da história. O tempo torna-se num aspecto chave na análise da estrutura e configuração da cidade, assim a cidade é um ser vivo, em constante transformação, detentora de inúmeras formas e funções criadas em tempos diversos e por diversos sujeitos.

Neste sentido, o processo de conhecimento da cidade faz-se pelas mãos de múltiplos saberes disciplinares, já que para compreender a morfologia de uma cidade, como pretendemos fazer relativamente a Esposende, temos de conhecer tudo o que melhor a caracteriza, a sua História e Geografia, a sua População e Economia, assim como a sua Arquitectura, entre outros aspectos, tornando estes, elementos explicativos

¹ Para a elaboração deste capítulo foi fundamental a leitura de: “*Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*” tese de Doutoramento de José M. Ressano Garcia Lamas, que este texto nalgumas partes segue de perto.

² LAMAS, José M. Ressano Garcia – “*Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*”; 2.ª edição; Lisboa; Fundação Calouste Gulbenkian; 2000

da produção do desenho e traçado urbano, o que o diferencia do processo de urbanização.

Para estudarmos a morfologia de uma cidade é conveniente dividi-la em partes – elementos morfológicos, e compreender como estes se relacionam entre si e com o espaço que conjuntamente definem. Outro aspecto que não deve ser descuidado são os níveis, ou momentos de produção urbana, importa referir que *“o movimento nas grandes cidades, não é simplesmente produto da organização espacial, mas causa da sua existência”* (Bill Hillier in Pescarini)³.

Outro aspecto que importa destacar é o de “forma urbana” que se remete para o formato exterior dos objectos e o arranjo destes no espaço, porque em regra, a arquitectura e a forma de uma cidade é o que melhor a define e a distingue de todas as outras. Neste sentido, enquanto que a arquitectura consiste num elemento constituinte da cidade, a “forma” representa toda a parte construída da mesma, sendo o resultado do entrosamento dos conteúdos disciplinares do urbanismo e da arquitectura, um *“aspecto da realidade, ou modo como se organizam os elementos morfológicos que constituem e definem o espaço urbano, relativamente á materialização dos aspectos de organização funcional e quantitativa e dos aspectos qualitativos e figurativos”*.⁴

A forma urbana é condicionada e constituída por aspectos que a definem, podendo estes se organizarem em dois grupos: aspectos quantitativos e funcionais, que são identificáveis; aspectos qualitativos e figurativos que são abstractos e mais volúveis. Assim, enquanto que os primeiros englobam todos os dados passíveis de ser quantificáveis, permitem controlar aspectos físicos da cidade (fluxos, densidades, superfícies etc.) e consideram todas as actividades humanas e os tipos de uso do solo; os outros aspectos remetem-se para questões de conforto e comodidade (insonorização, aquecimento; insolação; acessibilidades etc.) sendo que alguns podem ser quantificáveis (por decibéis e Lux), atendem também à comunicação estética.

Não podemos dissociar a forma urbana do contexto em que esta se circunscreve, sendo que a forma urbana é a resposta aos problemas que caracterizam e emergem num determinado espaço. O contexto engloba aspectos funcionais, económicos e estéticos, já que a forma urbana está constantemente a actualizar-se às necessidades do contexto. A variação do contexto levou ao longo da história à emergência de diversas formas de desenho urbano, todavia embora este leve ao

³ PESCARINI, Ismael Andrade – *Revitalização de Avenidas em São Paulo. Considerações Morfológicas*, São Paulo, Brasil, ano 3, vol.9, 2003, pag. 65

⁴ LAMAS, José M. Ressano Garcia – *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, 2.^a ed. Lisboa; Fundação Calouste Gulbenkian, 2000, pag.44

aparecimento de cidades e formas urbanas diferentes, não implica isso que os elementos que a constituem não sejam os mesmos (rua, praça, monumento, edifício etc.), derivando a originalidade do modo como se organizam.

Um outro aspecto de suma importância e que não se pode desagregar de todo da “forma” trata-se da função, ambas têm de se interrelacionar de forma equilibrada com o objectivo de favorecer um desenvolvimento próspero. Segundo Lamas existiram duas correntes que incidiram o seu estudo na interpretação da relação existente entre forma e função, a primeira foi trazida pelas mãos de Sullivan e considerava que a forma de uma cidade estava dependente da função que aí se desenvolvia. Esta visão funcionalista, *form follows function* - entendia que a forma da cidade deveria adequar-se à função predominante, devendo esta adequação ser feita da maneira mais positiva, com o objectivo de facultar a cidade de maior beleza. A visão funcionalista surge sobretudo no Modernismo, com a adopção dos critérios defendidos pela Carta de Atenas, que levam a que até hoje, seja difícil de dissociar o moderno do funcional e que, além disso, se considere fundamental garantir que um edifício, uma rua, uma cidade, além de belas sejam sobretudo funcionais (numa variante do objectivo renascentista das cidades belas e cómodas).

Todavia, o funcionalismo e o parcelamento do território em áreas especializadas, gerou monotonia, fazendo com que algumas cidades deixassem de ser atractivas, pois não possuíam nada de novo, havendo como que uma produção em série do mesmo modelo de cidade, perdendo-se as suas especificidades. Deste modo reduzia-se a atracção das cidades, atacadas na sua complexidade, diminuída a emoção de a conhecer e reconhecer nela a história de um conjunto de pessoas. Neste sentido, pode considerar-se que o funcionalismo castra ao edificado a versatilidade da sua utilização, contribuindo para a pobreza formal. Antes se verifica que, na maioria das cidades, a sua funcionalidade foi evoluindo ao longo dos tempos, ajustando-se sempre às necessidades da sua população, em ajustes que se foram sobrepondo, conferindo à cidade uma crescente complexidade e dinâmica, cujos traçado e forma urbana, foram sendo capazes de responderem às constantes alterações funcionais.

Em sentido contrário, imerge uma outra corrente que entende que a forma é que condiciona a função que irá prevalecer na cidade, ou seja, nas palavras de Peter Blake – *function follows form*.

Em geral verifica-se que a forma urbana possuiu diversos usos, e funções, consequentemente não se pode conceber a forma sem compreender as diversas funções que esta conhece. Assim, sendo a função um critério de contexto pode ser manuseada com maior ou menor liberdade, possuindo um papel fundamental, mas não de suficiência

A morfologia é o saber disciplinar que estuda as formas, esta é fruto da leitura e da imagem que o homem faz dos elementos arquitectónicos que a constituem. Todavia, para se proceder a este conhecimento é necessário existir um conjunto de instrumentos de leitura que possam permitir apreender os elementos existentes e a forma como se organizam e estruturam. Por isso, *“para descrever ou analisar a forma física de uma cidade ou mesmo de um edifício, pressupõe-se já a existência de um instrumento de leitura que hierarquize a importância dos diferentes elementos da forma. Assim, os fios de electricidade de uma rua não têm a mesma importância na descrição do espaço físico dessa rua como a altura dos edifícios, etc. Portanto, a leitura, mesmo querendo-se objectiva, passa já por uma operação da cultura que selecciona os elementos, os hierarquiza e lhes atribui valores.”*Cerasi⁵

Naturalmente que para conhecermos a forma exterior do objectos são imprescindíveis instrumentos de leitura, sendo que o principal é a visão. O sistema visual é talvez o sistema mais importante na percepção dos valores estéticos de uma cidade. De facto, os olhos não são apenas a janela da alma, fazendo transparecer a nossa personalidade, são também e inclusive o meio mais fácil, rápido e eficaz de contactar com tudo aquilo que nos rodeia, permitindo-nos apreender as suas características e também assim reconhecendo a imagem da cidade. Importa referir que *“o sistema visual não é somente um instrumento de registo, permite também escolher, entre diversas imagens, aquelas que são as mais atraentes”*.⁶ Contudo não podemos descorar outros sistemas: olfactivo; táctil; e de orientação

Ao falarmos de forma urbana temos que ter em consideração dois aspectos que condicionaram e condicionam a organização e construção de uma cidade: o sítio; e os limites. A forma urbana é directamente regulada pelo sítio e território onde se encontra, logo é fundamental ter em conta o seu suporte geográfico. De facto as condições de terreno, o lugar, condiciona de forma determinante a criação arquitectónica, além de que, mesmo em casos em que o edificado seja muito semelhante, tal como em santuários, verifica-se que as características do lugar lhe conferem identidade própria, que altera de certa forma o seu aspecto.

Quanto ao segundo aspecto, os **limites** da cidade, interessa realçar que na actualidade estes apresentam-se diluídos na paisagem, tornando-se quase sempre impossível defini-los com precisão, já que *“a cidade deixa de ter uma forma definida e marcada, evoluindo para um conjunto de formas interrelacionadas entre si e com o*

⁵ LAMAS, José M. Ressano Garcia – *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, 2.^a ed. Lisboa; Fundação Calouste Gulbenkian, 2000, pag.37

⁶ BAILLY, Antoine S. – *La Perception de L'Espace Urbain* - Paris, Centre de Recherche d'Urbanism, Éditeur 74, 1977, pag. 63

*território suporte*⁷. Porém, antigamente os limites da cidade eram facilmente distinguíveis, surgindo figurados através de muralhas, limites defensivos, administrativos ou de fiscalização, que faziam representar-se no espaço através de uma clara separação, entre o espaço urbano e o espaço rural, limites esses que em geral deixaram marcas na cidade de hoje.

Desta forma, pode-se concluir que forma e território são duas noções inerentes, pois uma não existe sem a outra. Assim, não podemos apenas associar a noção de morfologia à cidade, mas sim ao território, pois a partir do momento que haja produção arquitectónica num espaço, há construção da forma, logo pode-se estudar a sua morfologia.

A morfologia de uma cidade pode ser estudada tendo em conta várias escalas/dimensões: dimensão territorial; dimensão urbana; dimensão sectorizada. A dimensão sectorizada possui um grande grau de pormenor, pois é a mais pequena dimensão tida em conta, refere-se por exemplo à escala da rua, sendo que tudo é facilmente apreendido pelo observador, pois este de um determinado local consegue captar rapidamente e descrever pormenorizadamente o desenho de uma fachada, o mobiliário urbano, o traçado de uma rua, a dimensão de uma praça, ou seja, elementos que no conjunto constituem a forma urbana; reconhecê-los a esta escala é conhecer a cidade, o seu traçado e a sua morfologia.

A dimensão urbana, compreende uma área maior logo, embora se apreenda um pouco mais a globalidade, o grau de pormenor é menor. É a partir desta dimensão que se começa a conhecer a cidade, ou pelo menos parte dela, nomeadamente o bairro.

Por último e não menos importante, a dimensão territorial que consegue englobar toda a malha da cidade. De facto, os bairros vão-se articulando, dando origem a formas urbanas muito particulares. No entanto, a estrutura global da cidade assemelha-se a determinadas tipologias já conhecidas, tais como: planta ortogonal, planta linear, planta radioconcêntrica.

Note-se que existe uma correspondência directa entre as escalas de análise da estrutura urbana e a escala de intervenção. De facto, no âmbito do urbanismo os planos surgem hierarquizados. Temos o PDM (Plano Director Municipal) cuja escala de intervenção se remete para a escala territorial, actuando sobre toda a cidade; o PU (Plano de Urbanização) que se circunscreve à escala urbana, ao bairro; e finalmente o PP (Plano Pormenor) que se incide numa pequena parte da cidade.

⁷ LAMAS, José M. Ressano Garcia – *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, 2.^a ed. Lisboa; Fundação Calouste Gulbenkian, 2000, pag.37

Todas estas dimensões e planos de acção estão interdependentes, assim para compreender e intervir, numa determinada área da cidade não podemos colocar de lado a sua globalidade, em simultâneo, para percebermos a cidade no seu todo não podemos deixar de ter em conta a compreensão das suas partes.

1.1 - Elementos Morfológicos

Para compreendermos a morfologia de uma cidade, é fundamental reconhecer os seus elementos, as relações existentes entre eles, as suas dinâmicas e importância. Assim, a produção e a leitura da forma urbana, passam por a decompor nos elementos que a constituem, com o intuito de melhor os analisar e organizar.

Neste sentido, torna-se necessário encontrar aqueles que são os elementos mínimos, fundamentais para a análise da forma urbana: não podemos descorar que numa cidade além das ruas, casas e prédios, temos os postes de iluminação, os bancos de jardim, as cabines telefónicas, que também são elementos constituintes da forma urbana. Porém, nem todos estes elementos são relevantes para análise e compreensão da forma urbana, embora todos possam concorrer para o enriquecimento da leitura da cidade.

Torna-se difícil identificar todos os elementos constituintes de uma cidade, pelo que existem diversas formas de decompor a cidade. Segundo Lamas os elementos que conferem forma à cidade são: o solo; os edifícios; o lote; o quarteirão; a fachada; o logradouro; o traçado da rua; a praça; o monumento; a vegetação; e o mobiliário urbano. Todavia, Martin sustenta que devemos ter em atenção apenas quatro: a envolvimento natural; o plano; a construção urbana; e o uso do solo e Pereira de Oliveira reduz a forma urbana apenas a dois: espaço construído e espaço livre, subdividindo este em de circulação e verde.

Não se pode abandonar a temática da morfologia Urbana sem uma referência ao trabalho de Kevin Lynch, que entende que a imagem da cidade é a forma de exteriorizar a sua estrutura física. Segundo Lynch pode-se avaliar a imagem da cidade recolhendo a opinião de um conjunto de pessoas, chegando àquilo que designava como a média de imagem, obtendo assim a imagem colectiva de um determinado local: *“a cidade e a sua forma, sendo resultado da disposição e da combinação espacial dos seus elementos estruturantes ao longo do tempo, é, como produto da acção*

humana, também o somatório da diferentes percepções e interpretações que dela fazem os seus habitantes em cada época.”⁸

Os elementos que condicionam a forma urbana são essencialmente cinco; as vias; os limites; os bairros, os cruzamentos e os elementos marcantes.

No que concerne as vias estas englobam as ruas, canais, caminhos-de-ferro, passeios etc., que constituem importantes elementos estruturantes do espaço e fundamentais para a apropriação do mesmo. De facto, as vias convidam à circulação, levando o observador a apreender o espaço e os seus elementos à medida que por elas se desloca.

Os limites são as fronteiras, são interrupções que separam duas partes distintas, exemplos disso são as linhas de costa, as linhas de caminho-de-ferro e alguns muros. Na realidade estes limites constituem *“barreiras mais ou menos penetráveis que mantém uma região isolada das outras”⁹*, funcionando todavia nalguns casos (caso do caminho-de-ferro ou de auto-estrada), como meios de inter-relação entre as regiões.

Os bairros consistem em dimensões urbanas de dimensão variável que possuem uma extensão bidimensional, considerando que este juntamente com as vias se torna os elementos chave na organização das cidades. Os bairros compreendem os lotes, quarteirões, praças, fachadas, ruas, passeios, avenidas, linhas de autocarro e de caminho-de-ferro, rios, entre outros.

Os cruzamentos são locais de entrada e deslocação dentro da própria cidade. Na imagem da cidade, os cruzamentos podem constituir o resumo de um bairro. Não podemos dissociar o cruzamento de um outro elemento fundamental, as vias, uma vez que estes são originados pelo cruzamento destas ultimas.

Por ultimo, os marcos são os únicos elementos externos, sobre os quais o observador não se pode deslocar, normalmente vêm representados por objectos físicos. Os mesmos assumem uma posição de destaque, podendo se encontrar dentro ou fora da cidade neste ultimo caso assumindo-se como símbolo de direcção.

Importa no entanto referir que, nenhum destes elementos físicos está independente e isolado: *“os bairros contêm cruzamentos na sua estrutura, são demarcados por limites, cruzados por vias, e salpicados por elementos marcantes”¹⁰* dando assim origem à imagem da cidade.

⁸ LYNCH, Kevin – *A Imagem da Cidade*, Lisboa: Edições 70, 2000

⁹ LYNCH, Kevin – *A Imagem da Cidade*, Lisboa: Edições 70, 2000, pag.5

¹⁰ LYNCH, Kevin – *A Imagem da Cidade*, Lisboa: Edições 70, 2000, pag.60

2. A CIDADE E O SEU TRAÇADO – do Período Moderno à Actualidade

A cidade consiste numa porção concreta de espaço, mais ou menos delimitada, detentora de uma organização e morfologia própria¹¹, em resultado da combinação e organização espacial dos elementos que a constituem. Consiste também no somatório de diversas apreensões e interpretações que dela fizeram os seus habitantes ao longo dos tempos.

A origem da cidade é difícil precisar, a sua emergência pode prender-se à reunião de um conjunto de condições num determinado local, podendo esta também ser perspectivada como um produto a ser difundido. Em alguns casos o que aparentemente existiu foi uma intenção cultural e económica para o seu nascimento.

Embora a referência ao processo de urbanização leve muitos a considerá-lo como bastante recente, associado à Revolução Industrial, a construção da cidade é muito antiga possuindo séculos de história, as cidades foram evoluindo e multiplicando ao longo dos tempos desenhando e criando aquela que é a “cidade” actual, referência a uma enorme multiplicidade de formas de ser cidade que desafiam a definição colectiva.

Até à actualidade muitos leram e interpretaram a cidade, numa tentativa de encontrar soluções para os problemas que esta enfrentava. Na realidade, as diversas e profundas reflexões e interpretações da cidade, visavam quase sempre alcançar um único objectivo, a perfeição: *“a Cidade Ideal, artifício do pensamento, não é mais do que o enunciado de um discurso que forma uma imagem da cidade real, projectando-a no ecrã da idealização.”*¹²

Cada país, cada continente, cada povo possuiu e possui a sua forma de ver e interpretar a cidade. Neste seguimento, a *“ cidade não pode pois ser pensada sem se fazer referência à articulação constante destes ritmos temporais diferentes. E o seu futuro não pode ser organizado eficazmente a não ser que a acção do urbanismo saiba compor com esses ritmos através de métodos adequados; bem articulados com as evoluções económicas, sociais e culturais profundas que dominam o seu destino.”*¹³

Assim podemos dizer que a cidade não é apenas aquilo que os olhos do homem alcançam, mas um produto dinâmico, comparado por muitos com o corpo humano

¹¹ ANGULO, Júlio Vinuesa, Domingues, M. Jesus Vidal – *Los Procesos de Urbanizacion*, Madrid, Editorial Síntesis, 1991

¹² DELFANTE, Charles – *A grande História da Cidade, da Mesopotâmia aos Estados Unidos*, Lisboa , Instituto Piaget, 2000, pag.11

¹³ LACAZE, Jean-Paul – *A cidade e o urbanismo*, Biblioteca Básica da Ciência e da Cultura, Flammarion, 1995;

quanto à sua complexidade e im/perfeição. De facto, a cidade é o somatório de diversas visões, pensamentos e personalidades, que construíram e modificaram a sua imagem, ora por questões particulares ou pela necessidade de construir e melhorar o futuro.

2.1 - A cidade do séc. XIX.

O séc. XIX “é o século do criticismo: no caso do planeamento urbano, existe uma correlação definitiva entre o empobrecimento semântico do próprio sistema urbano, e o aparecimento teórico de tratados que precedem e justificam várias propostas práticas.”¹⁴ De facto, este é um período de charneira, onde persiste o seguimento da cidade clássica barroca e emergem novos tipos urbanos que vão constituir as bases de formação da cidade moderna.

As transformações que ocorreram em finais do séc. XVIII e inícios do séc. XIX foram várias e tiveram repercussões muito importantes sobre o traçado da cidade. O início do séc. XIX foi claramente marcado pelo urbanismo clássico-barroco. Além do uso dos sistemas de traçados, perspectiva, quadricula, quarteirões, avenidas, ruas, praças e fachadas embelezadas, outros elementos ganharam importância, nomeadamente os jardins, os passeios públicos e os *boulevards*. O melhor exemplo que se pode dar deste período é todo o império Napoleónico, com a sua monumentalidade, simbolizada nos arcos do triunfo. Este período é também caracterizado pela emergência dos primeiros serviços e equipamentos urbanos de grande dimensão e aparato, como os hospitais, as primeiras estações de caminho de ferro, estabelecimentos comerciais e locais de diversão e lazer.¹⁵

O quarteirão tornou-se um elemento chave, pois além de organizar o crescimento das cidades, rapidamente permitiu satisfazer as necessidades da população. Embora o traçado das cidades se mantenha fiel ao urbanismo Clássico-barroco, a sua dimensão alterou drasticamente, fazendo com que estas se alastrassem por todo o Território.

A cidade do séc. XIX priva-se de muralha, vendo-a desnecessária para a sua protecção e castradora do seu crescimento. De facto, com a industrialização houve um

¹⁴ CHOAY, Françoise – *The Modern City: Planning in the 19th Century*, New York, Planning and Cities, 1969, pag.25

¹⁵ Ideia retirada do livro – LAMAS, José M. Ressano Garcia – *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, 2.ª ed. Lisboa; Fundação Calouste Gulbenkian, 2000, pag.204

crescente consumo do solo e um aumento da população, a cidade entre muralhas deixa ter capacidade de reter todos esses habitantes, em consequência os campos começam a ser ocupados. Além das novas estratégias militares, com os avanços técnicos, surgiu novo e moderno armamento, nomeadamente canhões, tornando as muralhas totalmente desnecessárias. Gradualmente, estas vão sendo destruídas para dar lugar a anéis viários envolventes, ou *boulevards* (exemplo disso é o Ring de Viena) que permitiam uma melhor circulação e a edificação de novos bairros.

Falar da cidade do séc. XIX é falar da revolução industrial e das suas inovações técnicas. No séc. XVIII e XIX, a urbanização conhece um crescimento sem precedentes, sendo que, de 1700 a 1910, a sua taxa passou dos 12% para os 41% na Europa Ocidental, nomeadamente Inglaterra. As cidades que mais cresceram foram as que promoveram um maior desenvolvimento industrial, assim como *“as de origem mineira, situadas próximo de jazidas, como também as próprias cidades antigas, as grandes capitais do período Barroco, pois era nelas que precisamente se encontrava aquele excedente de população miserável, tão útil ao fabricante em determinadas ocasiões”*.¹⁶

O aglomerar de empresas fabris nas cidades, fez destas pólos de atracção, gerando elevados fluxos populacionais que se deslocavam do campo para a cidade, procurando uma promoção social quando não apenas escapar à fome. No início do séc. XIX, o processo de urbanização conhece um novo impulso, emergem inúmeros progressos, no âmbito do urbanismo, constroem-se novos bairros de negócios, surgem as avenidas largas e iluminadas a electricidade, as áreas urbanas adquirem funções especializadas.

O crescente avolumar de população na cidade, cria a necessidade de encontrar soluções para alojar tanta população, porém se para a maioria da população isto era um problema, para uma elite e também pequena burguesia, era também uma solução, pois o aumento da procura do solo, fez com que este fosse subdividido e pago a preços exorbitantes, dando origem a quarteirões desprovidos de qualquer preocupação estética, onde as famílias se amontoavam, vivendo por vezes em habitações pouco expostas à luz e com pouca ventilação. Surgem também as “ilhas” e as “vilas” como forma de alojar a mão-de-obra operária.

Assim, à medida que o afluxo de pessoas aumentava, dava-se um agravar das condições de habitabilidade, a procura elevada provocava não só o acréscimo do preço dos terrenos, mas, consequentemente do próprio aluguer, o que fez com que a situação dos menos favorecidos agravasse. Londres, Paris, Berlim, assim como algumas

¹⁶ GOITIA, Fernando Chueca – *Breve História do Urbanismo*, Editorial Presença, Lisboa, 1982; pag.148

cidades na América do Norte, tornavam-se extremamente compactas e de vários milhões de habitantes.

Consequentemente dá-se a expansão da cidade sobre o campo, e criam-se novos subúrbios, áreas residenciais envoltas por parques e jardins, que tentam conciliar o campo e a cidade. Os primeiros surgiram em finais do séc. XVIII, mas rapidamente se espalharam, sobretudo na segunda metade do séc. XIX, em parte promovidos pelas inovações conhecidas nas redes de transporte, bem como forma de fuga aos males da cidade. Os subúrbios eram regra geral locais baratos, onde a população podia fugir à concentração urbana, e onde o industrial podia produzir o seu produto a preço mais competitivo, usufruindo, no entanto, de todas as regalias que a cidade lhe concedia. Contudo, a função exercida por cada elemento morfológico do subúrbio normalmente diferia daquela que o mesmo exercia na cidade, uma vez que não existia com tanta expressão como na cidade o convívio de pessoas nas praças, assim como as ruas eram quase só locais de passagem e não tanto eixos de comércio e de uso complexo.

2.1.1 ~ A expansão da cidade

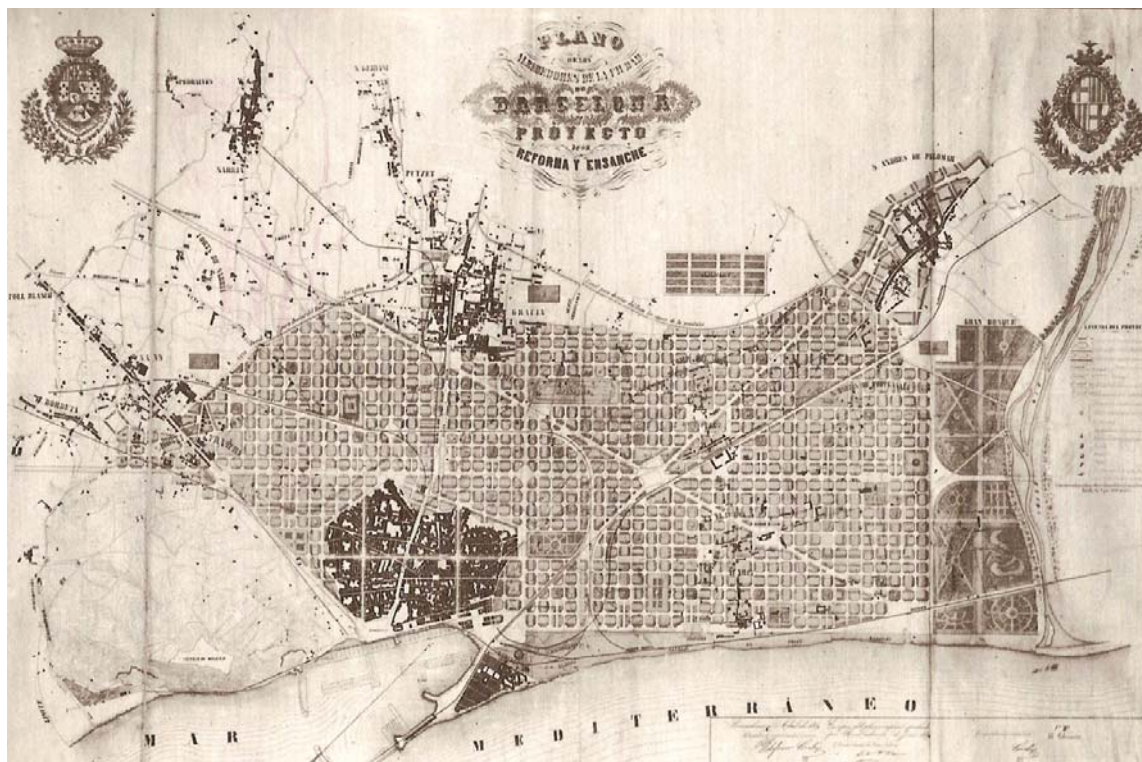
O Urbanismo Oitocentista favorecia a expansão, Paris é um bom exemplo das inovações trazidas para o urbanismo no séc. XIX, não só no que se refere às “*grandes estratégias, como também às pequenas técnicas de desenho da cidade*”.¹⁷ Foi pelas mãos do Barão George Haussmann, antigo Chefe de Polícia de Paris, que entretanto passou a Prefeito da Cidade, que ocorreram grandes alterações no traçado da cidade. Confrontado com a duplicação da população e com a incapacidade de absorção por parte da cidade, Haussmann resolveu considerar a cidade como um todo, de forma a realizar uma intervenção global sobre várias vertentes. Assim sendo, tornava-se para ele imperativo solucionar os problemas de circulação da cidade, para o que era necessário criar uma rede viária cómoda que permitisse a fácil deslocação entre as estações de caminho-de-ferro e simultaneamente entre estas e os bairros e de bairro para bairro. Em paralelo, era fundamental revalorizar os monumentos existentes na cidade, só que entendia ser prioritário unir os monumentos através de eixos viários. Por último, e provavelmente o mais importante, pretendia-se acabar com os problemas de insalubridade e insegurança, donde a necessidade de destruição de

¹⁷ Delfante, Charles – *A grande História da Cidade, da Mesopotâmia aos Estados Unidos*, Lisboa , Instituto Piaget, 2000, pag.259

alguns bairros, a favor de uma cidade com boa iluminação, arborizada, arejada, com espaço e inclusive com uma nova arquitectura urbana.

A originalidade deste projecto não esteve apenas nos objectivos determinados por Haussmann, mas também na forma como foi levado a cabo, pois foi criada uma nova politica administrativa de gestão interna, tendo sido definidas equipas pluridisciplinares e um programa de urbanismo para o levar a cabo.

Figura n.º1 – Ildefonso Cerdá Plano de ampliação e modificação de Barcelona (1959)¹⁸



Contudo, a cidade construída ainda continuou a possuir muitas influências barrocas, evidentes sobretudo pela presença de: *boulevards*, avenidas que permitiam unir pontos da cidade; praças, como o local para onde confluíam as vias; quarteirões, que surgiam aqui não como uma composição urbana, mas antes como resultado dos diversos traçados, assumindo formas variadas, (triangular, rectangular, etc.), com diversas funções, pois além da residência, possuíam também serviços e pequenas indústrias. Quanto á fachada do edificado, Haussmann considerou existir uma unidade arquitectónica, conferindo uma forte coerência à cidade através de materiais

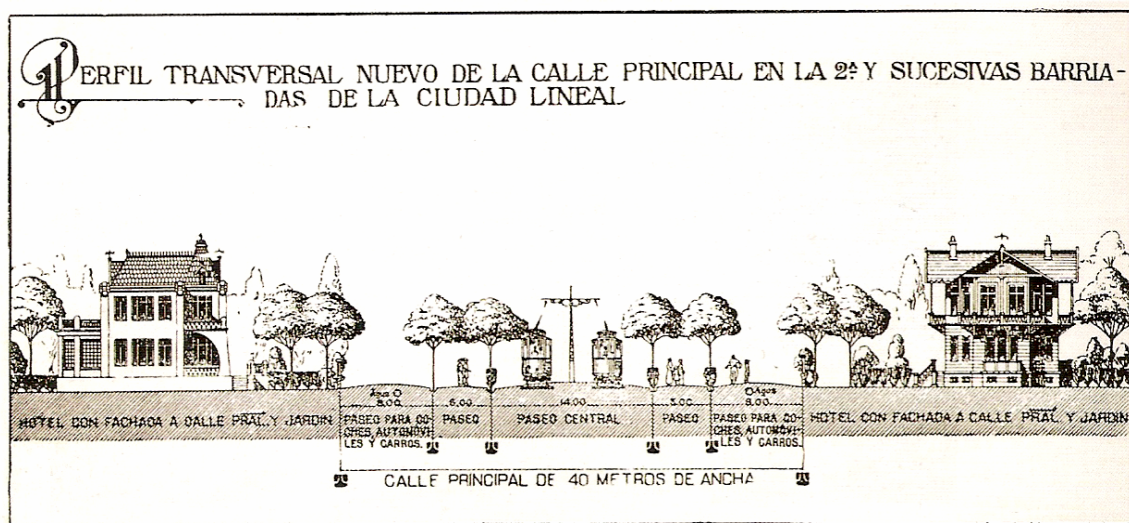
¹⁸ CHOAY, Françoise – *The Modern City: Planning in the 19th Century*, New York, Planning and Cities, 1969, fig.30

e elementos construtivos. Devemos a Haussmann o essencial da imagem actual da cidade de Paris – “*uma obra-prima da arte urbana*”.¹⁹

Um outro vulto de destaque na altura foi Ildefonso Cerdá, que projectou a expansão de Barcelona, propondo uma cidade geométrica justaposta à cidade existente, em que uma vasta quadricula juntava a cidade nova com a velha, estendendo-se por 10 km.

A Catalunha conheceu no séc. XIX um forte crescimento económico, que fomentou um crescimento considerável da sua capital, levando inclusivamente à destruição das muralhas e à organização da expansão da cidade. Cerdá foi o arquitecto escolhido para levar a cabo tal expansão, tornando-se assim no primeiro urbanista moderno, pois conseguiu entender a cidade na sua totalidade, ou seja como um organismo complexo capaz de englobar vários sistemas que se interrelacionam. Para tal, entendeu ser fundamental relacionar os aspectos físicos e espaciais da cidade com preocupações funcionais, administrativas, sociais e económicas.

Figura n.º2 – A Cidade Linear de Arturo Soria y Matta²⁰



Também em Espanha, Arturo Soria y Matta destaca-se por defender a criação da cidade linear, uma cidade que se deveria estender de Madrid a S. Petersburgo. Para a edificação desta cidade, acreditava na existência de um eixo principal de linha rodoviária e ferroviária, sendo que as habitações se dispunham ao longo da mesma. O objectivo central do urbanista era que a cidade disponibilizasse das vantagens da cidade e do

¹⁹ LAMAS, José M. Ressano Garcia – *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, 2.ª ed. Lisboa; Fundação Calouste Gulbenkian, 2000, pag.212

²⁰ EATON, Ruth – *Ideal Cities - Utopianism and the (Un)Built Environment*, Thames & Hudson, Londres, 2001

campo, tomando o eixo servido por transporte como elemento estruturador da expansão urbana. (ver fig.n.º2).

Embora este projecto tenha sido iniciado pela Companhia Madrilena de Urbanização, fundada por Sória, não foi avante, apenas tendo sido edificada uma pequena parte, hoje inserida na cidade de Madrid e cujo eixo principal é a Av. Arturo Soria y Matta.

2.1.2 – Utopias

À medida que o afluxo de pessoas à cidade aumentava, dava-se o agravar das condições de habitabilidade. A procura elevada provocava o acréscimo do preço dos terrenos e do próprio aluguer, o que fez com que a situação dos menos favorecidos se agravasse. Ao mesmo tempo que a habitação crescia em altura, aumentando assim o número de andares dos edifícios, erguiam-se paredes entre as habitações e fechavam-se as varandas de prédios. Como consequência, as condições de habitação da população pioravam, até porque a especulação imobiliária gerava o aumento insustentável das rendas, o que levava os arrendatários a subalugar um quarto ou até mesmo parte deste.

Com a diminuição de espaço por indivíduo emergem problemas, como a falta de higiene e o aumento da criminalidade, promiscuidade. De facto, tal como refere Parker, a cidade industrial *“trouxe custos muito elevados para a população, no âmbito moral, espiritual, ambiental e estéticos, que não podiam ser mais sustentados”*.²¹ A cidade era vista de forma negativa, tinha falta de saneamento, e era sobrepovoada, escura, barulhenta, perigosa, imoral, anárquica, além disso, era tida como sendo um centro de *“corrupção e degeneração”*.²²

O continuado aumento da população, com os progressos conhecidos no âmbito dos transportes, no início do séc. XX, levou as diversas classes sociais a fugirem das cidades, quer as mais abastadas, quer a mais desfavorecidas. No primeiro caso, a burguesia procurava locais mais recatados afastados da promíscua cidade, constituindo bairros elegantes onde podiam exteriorizar a sua opulência. Entretanto, as classes mais desprovidas viam-se obrigadas a deslocarem-se para próximo das novas áreas industriais, onde podiam também dispor de habitação a menores custos.

²¹ PARKER, Simon – *Urban Theory and the urban experience: encountering the city*, Londres & Nova Iorque, 2004

²² HALL, Peter – *Cidades do Amanhã*, Estudos, Perspectiva, 1988;

Denote-se que, não são só as pessoas a saírem da cidade e a fugirem à crescente especulação imobiliária mas, com elas, também as unidades fabris, deslocaram-se para as áreas mais periféricas, onde os seus proprietários podiam disponibilizar solo em menores dimensões e a preços muito mais competitivos e, no entanto, providos de sistemas de transporte que permitiam o escoamento rápido e eficiente da produção. *“Mão-de-obra e materiais baratos reduziram os custos reais da habitação, em especial no fim dos anos 20 e começos de 30. Melhores e mais subtis regulamentações do planeamento e desenvolvimento urbanos brecaram a superpopulação e, de certa forma, diminuíram o tédio das cidades oitocentistas”*.²³ Isto permitiu que um maior número de pessoas pudesse usufruir de um padrão habitacional mais satisfatório. Contudo, se inicialmente esta construção na periferia das cidades não tinha fins lucrativos, era apenas consequência da necessidade de procura de melhores condições de vida, mais tarde, e por razões já apontadas, é o próprio poder local que incentiva esta deslocação, criando as cidades satélite, que se ligavam à “cidade mãe” através de comboios e autocarros, em “soluções” proveitosas, todavia com reconhecidos efeitos negativos.

As condições de vida precárias desde cedo preocuparam diversos pensadores, gerando o inconformismo por parte de liberais e tradicionalistas, que procuravam encontrar soluções para combater os problemas da cidade industrial. Logo em 1799 surgiu na Inglaterra a “Sociedade para o Melhoramento das Condições dos Pobres”, cujo objectivo central era lutar contra a crise da cidade. O primeiro a dar uma solução para o problema foi Owen, que preocupado com a situação do alojamento dos seus operários, transferiu a indústria da cidade para o campo, propondo a criação de uma colectividade organizada em “aldeias da Harmonia e Cooperação”, que assentavam num socialismo associativo, no qual a família era respeitada e onde se previa a criação de serviços fundamentais.

James Silk Buckingham, no seu livro “National Evils and Practical Remedies” (1849), propõe a criação da cidade ideal – “Victória”. Um dos seus primeiros princípios era limitar o número de habitantes, não devendo este ultrapassar os 25000 hab.; além disso, a cidade deveria ser provida de equipamentos adequados de forma a satisfazer as necessidades dos seus moradores. Buckingham era muito patriótico e traçou a sua cidade com o formato da bandeira inglesa, tendo no centro da cidade um relógio, já que o tempo, com a industrialização, ganha muita importância, pois tudo passa a ser temporizado. Outra preocupação foi a virtude, pelo que criou um regulamento que faria com que na cidade de “Vitória” não fosse permitido fumar,

²³ HALL, Peter – *Cidades do Amanhã*, Estudos, Perspectiva, 1988;

beber, nem andar com armas. Além disso, existiria uma forte segregação social, já que, no centro residiam os ricos e afastados dele moravam os pobres. A cidade possuiria ainda na sua periferia uma área considerável destinada à produção agrícola, que visava garantir a alimentação da população da cidade

Outro utópico foi Charles Fourier, considerado o precursor do socialismo, e que propôs a criação da cidade do “Garantismo”, que basicamente consistia numa cidade residencial, cujo traçado se baseava na criação de “três coroas concêntricas as quais dispõe, ao centro a cidade comercial, depois a cidade industrial e na periferia a “cidade agrícola”. No entanto a ideia mais inovadora de Fourier foi a criação do “Falanstério”, edifício, semelhante a um palácio, que devia albergar um grande número de pessoas, a exemplo disso foi o falanstério de Guise, que albergaria 1600 pessoas, pertencentes a várias classes sociais, sendo que cada classe se organizava em falanges, que se entre-ajudavam, promovendo-se assim uma organização social. Entretanto foi também criado o “Famelistério”, onde tal como o nome indica, a população se organizava por famílias.

2.2 - A cidade do séc. XX e o urbanismo formal

Nos finais do séc. XIX há um importante debate sobre as várias formas de fazer urbanismo e embora este tenha existido desde de sempre, sobretudo ligado ao “*desenho urbano como actividade empírica*”²⁴, é a partir de então que o urbanismo se torna uma disciplina autónoma, ainda que de abordagem ou génese pluridisciplinar, o que se evidenciou pelo surgimento dos primeiros tratados, revistas de urbanismo, investigações e também pela primeira regulamentação sobre a gestão da cidade, dando então início à urbanística formal.

Inicialmente foi a escola francesa que tomou a dianteira da urbanística formal, tendo influenciado claramente o traçado haussmanniano, assim como Camille Sitte e Otto Wagner, na Áustria e Alemanha. Em simultâneo surgiram e difundiram-se por toda a Europa, as primeiras legislações urbanísticas, nas quais se evidenciaram a necessidade de criação de planos, determinaram-se regras que permitissem garantir a higiene e salubridade das cidades e criaram-se serviços e equipamentos que servissem de suporte legal e administrativo para a consecução do urbanismo.

²⁴ LAMAS, José M. Ressano Garcia – *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, 2.^a ed. Lisboa; Fundação Calouste Gulbenkian, 2000, pag.231

Em 1904, Tony Garnier publica um artigo sobre a “cidade industrial”, defendendo que o crescimento da cidade não se devia fazer por ruptura com a cidade tradicional, mas por continuidade. O seu plano, claramente ortogonal, possui um edificado com 2 a 4 andares e conhece uma separação funcional, sendo que existem áreas residenciais, de comércio e serviços, e uma outra industrial.

Uma outra ideia de fazer urbano e de proteger a cidade surge em Camille Sitte, que valoriza a cidade antiga e insurge-se contra os modelos de traçados repetitivos, nomeadamente os de tradição haussmanniana, com alinhamento rectilíneo, defendendo de certa forma o traçado medieval, propondo “desenhos orgânicos, assimétricos e variados, salientando o desenho da cidade” ²⁵ assim como a topografia do terreno. Camille Sitte valoriza a cidade antiga, e torna secundárias questões como o zonamento, infra-estruturas e inclusive o funcionamento da própria cidade, sendo que se impõe contra a construção das grandes avenidas, favorecendo as ruas.

Outro contributo importante foi o do escocês Patrick Geddes, que fomenta a ideia da singularidade dos territórios, considerando que cada caso é um caso, sendo necessário estudar e perceber cada território. Além disso, era indispensável compreender a cidade no seu contexto regional e não como um caso isolado.

Outros pensadores reagem contra o metropolitanismo que diversas cidades estavam a conhecer, como Ebenezer Howard, um filantropo endinheirado, que desejava ajudar as pessoas a construir a cidade ideal, dando assim início ao movimento “cidade-jardim”.

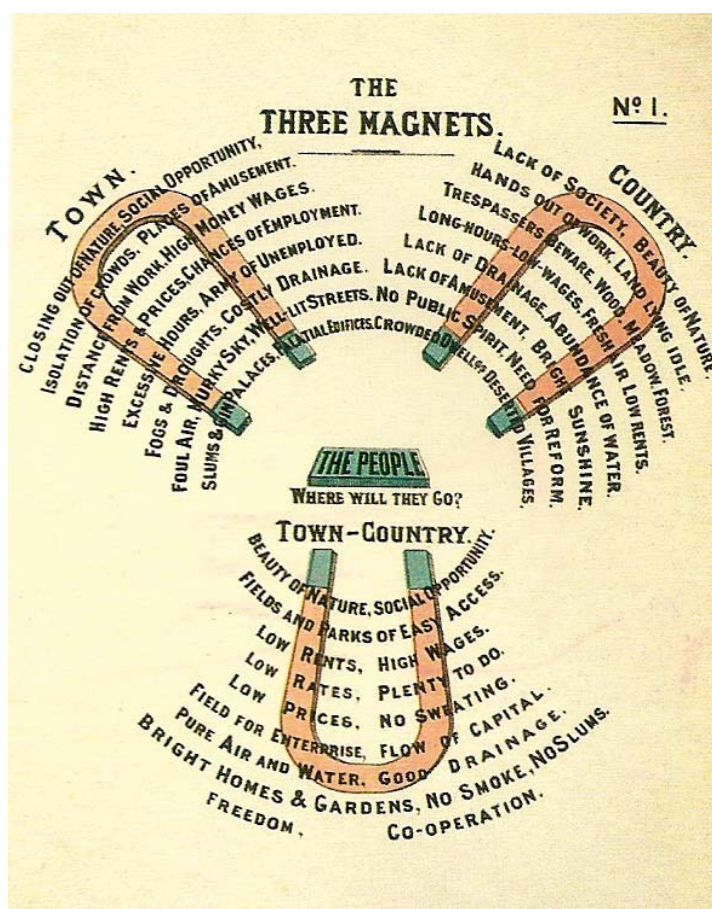
Howard é, segundo Peter Hall, a personalidade mais emblemática da história do urbanismo de finais de XIX e início do séc. XX. Nascido em Londres, residiu muitos anos nos EUA, mais propriamente em Nebraska, onde foi agricultor e mais tarde em Chicago, onde iniciou a sua actividade de taquígrafo que o iria acompanhar para o resto dos seus dias. De volta a Londres, começa a reflectir e a ler sobre as temáticas relativas ao urbanismo.

Em 1898, Howard publica aquele que se tornaria num dos documentos mais emblemáticos de planeamento urbano – *“To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform”*, mais tarde re-intitulado *“Garden-Cities of To-Morrow”*. Com a sua proposta de criação de cidades-jardim, Howard pretendia solucionar dois problemas que assolavam a sociedade na altura, ao se propor diminuir o congestionamento dos centros urbanos industriais e conter o êxodo rural. Quanto ao primeiro problema,

²⁵ FERNANDES, Mário Gonçalves – Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal – Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança entre 1852 e 1926, FAUP edições, 2005, pag.69

Howard acreditava que era fundamental capacitar as cidades de espaços públicos amplos; como solução para o segundo, apontava ser necessário disponibilizar aos espaços rurais equipamentos urbanos, não “*obrigando as pessoas a deixarem as suas terras*”.²⁶ De facto, “*a cidade encortificada victoriana era, sem sombra de dúvida e sob vários aspectos, um lugar horroroso; mas oferecia oportunidades económicas e sociais, luzes e multidões. O Campo nos finais do período victoriano, (...), era de facto igualmente inaceitável: embora promettesse ar puro e natureza, tinha o seu desenvolvimento travado pela depressão na agricultura e não oferecia nem trabalho nem salários suficientes, nem vida social adequada*”²⁷

Figura n.º 3 – Ebenezer Howard o Diagrama dos três imanes ²⁸



Howard reagiu contra o pensamento que entendia que o ser humano só poderia residir ora no campo, ora na cidade. Na realidade, acreditava ser possível tirar

²⁶ NEL-LO, Oriol, Muñoz, Francesco – *El Proceso de Urbanizacion* - in Geografia Humana – Ariel, pag.268

²⁷ HALL, Peter – *Cidades do Amanhã*, Estudos, Perspectiva, 1988;

²⁸ EATON, Ruth – *Ideal Cities – Utopianism and the (Un)Built Environment*, Thames & Hudson, Londres, 2001 , pag.147

serviços modernos que a sociedade industrial necessitava.³¹ Quando as cidades atingissem o tamanho “estipulado”, dar-se-ia início a uma outra cidade, a poucos quilómetros dali. Para evitar a fusão entre cidades era criado um cinturão verde que facultava aos seus habitantes as maravilhas do campo, apenas a poucos minutos de casa e onde estariam estabelecidas também, algumas instituições como casas de repouso e reformatórios.

Para Howard *“O bem-estar Humano só poderia ser obtido apenas quando o homem e a natureza estivessem em harmonia. O excesso de população das cidades e o despovoamento das áreas rurais deveriam ser combatidos, se necessário com a intervenção do governo, com o objectivo de conter a expansão urbana criando um “cinto rural ou uma cintura verde em torno da imensa área urbana”.*³²

Os cidadãos interessados em residir nestas cidades, teriam que construir as suas próprias casas. Segundo Ebenezer Howard *“as pessoas deveriam ser livres para construir aquilo que gostassem, sem serem condicionadas pelo planeamento físico. No entanto, não poderiam pôr em causa as novas áreas de conservação, que deveriam ser preservadas”.*³³ Para a construção das habitações, era conferido aos habitantes um empréstimo por parte de cooperativas, sindicatos ou associações de ajuda mútua. Tal empréstimo seria amortizado através de taxas que teriam de ser pagas no período acordado: uma vez pago todo o empréstimo, continuariam a pagar essa taxa que serviria para provider os moradores, no futuro, de folgadas reformas. Para Howard a *“chave de tudo estava em que os cidadãos seriam proprietários perpétuos da terra.”*³⁴ Segundo F.J. Osborn, Ebenezer Howard não acreditava no Estado mas sim nas pessoas e na sua natureza bondosa, todavia não esperava que uma alteração ambiental tornasse os seres humanos em anjos.³⁵

As ideias de Howard não ficaram apenas pelo papel, já que oito meses após a publicação do seu livro, reuniu esforços e criou a Garden City Association, que viria a congregar apoios e capital suficiente para construir a primeira cidade jardim, em Letchword, nos arredores de Londres. A escolha desta área prendeu-se com o facto de se encontrar sob uma forte depressão agrícola, o que permitiu adquirir o espaço por

³¹ Esta ideia foi extraída do livro de PARKER, Simon – *Urban Theory and the urban experience: encountering the city*, Londres & Nova Iorque, 2004

³² PARKER, Simon – *Urban Theory and the urban experience: encountering the city*, Londres & Nova Iorque, 2004

³³ HALL, Peter – *Cidades do Amanhã*, Estudos, Perspectiva, 1988;

³⁴ HALL, Peter – *Cidades do Amanhã*, Estudos, Perspectiva, 1988;

³⁵ Ideia extraída do livro – HALL, Peter, WARD, Colin – *The legacy of Ebenezer Howard*, Wiley, 2002; pag.191

um preço irrisório. Duas das figuras mais emblemáticas da edificação de Letchworth foram Raymond Unwin e Barry Parker. Embora as ideias de Unwin viessem na linha das de Howard, este era mais pragmático, para ele o prioritário era tirar as pessoas da miséria, colocando assim em causa a concepção criada por Howard “urbe in rur”. Todavia, também os seus projectos possuíam algumas lacunas, nomeadamente quanto à pobre rede de transporte, algo contrário a Howard.

Unwin e Parker também foram os responsáveis pela construção da Aldeia Jardim de New Earswick, edificada para a família Rownfree, proprietária de uma empresa de chocolate, para alojar os seus assalariados. A aldeia foi criada de forma a garantir uma óptima qualidade de vida, além de chalés pitorescos e de possuírem árvores, riachos, etc., moravam afastados do local de trabalho, que se separava do local de residência através de um cinturão verde. Porém, tal qualidade de vida implicava os seus custos e os assalariados não dispunham de meios suficientes, para arcar com estes padrões.

Pouco tempo depois, foi também fundada Hampstead, no entanto não foi criada como cidade jardim, mas antes como subúrbio jardim, pois além de não possuir indústrias, só se acedia aos serviços através de uma estação de metro, que lhe era adjacente.³⁶

2.3 - A cidade Moderna

2.3.1 – A Carta de Atenas

“O urbanismo Corbusiano (isto é, simbolizado por Corbusier e os CIAM) contribuiu para a produção da cidade Fordista. Do mesmo modo que Taylor ele decompôs a complexidade da urbe em funções elementares e procurou a eficiência na monofuncionalidade, um só gesto, uma só função, da mesma forma que Ford, atribuiu o primado ao movimento e à velocidade, funcionando a estrada como um “transportador”, tentando sistematizar as economias de escala ao tipificar o alojamento e industrializar a construção. Da mesma forma que Keynes, preconizou a intervenção do poder público sem pôr em causa as realizações privadas, exigiu uma planificação para pôr fim à anarquia urbana e regular o mercado fundiário, e propôs toda a espécie de equipamentos sociais de “bem-estar”.³⁷

³⁶ Ideia extraída do livro – HALL, Peter – *Cidades do Amanhã*, Estudos, Perspectiva, 1988;

³⁷ ASCHER, François, *Metapolis – Acerca do futuro da cidade*, Oeira, Celta: 1995, pag.57

No início do séc. XX a cidade conhece um conjunto de inovações que vão contribuir significativamente para a alteração da sua estrutura e morfologia, já que surgem novas técnicas e elementos de construção, como os elevadores e o aço, que vão incentivar um novo tipo de construção, baseada no “fazer grande”, a exemplo da Torre Eiffel, ou do Chrystal Palace de Londres. Em simultâneo na arquitectura emergem ideias da simplicidade, designadamente através da escola de Bauhaus de Walter Gropius. Neste ambiente de mudança dá-se uma consciência de classe, que levou à criação do Congresso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM), cujo objectivo era a promoção e divulgação das ideias de arquitectura e urbanística moderna, assim como a discussão e troca de experiências de forma a chegar às soluções mais coesas, dando estas a conhecer ao público.

Segundo Lamas³⁸ os trabalhos dos de CIAM passaram por três fases:

1ª. Fase, que decorreu de 1928-1933, tratou sobretudo dos problemas habitacionais, esta incluiu os Congressos de Frankfurt e de Bruxelas;

2ª. Fase, entre 1933 e 1947, foi notoriamente influenciada por Le Corbusier, sendo que foi no congresso de 1933 que foi elaborada a Carta de Atenas, tendo como questão central o planeamento urbano, segundo uma óptica funcionalista.

3ª. Fase, quando o CIAM se liberta da cidade funcional, centrando-se mais sobre o homem e as suas necessidades materiais e emocionais, e defendendo a necessidade fundamental de ser criado um ambiente físico adequado.

Foi durante o 4º Congresso dos CIAM, realizado em 1933 a bordo de um navio que se deslocava de Marselha para Atenas, que foi redigido o documento que marcaria todo o traçado da cidade Moderna: a Carta de Atenas. Todavia, esta apenas vem a público pelas mãos de Charles-Eduoard Jeanneret – Le Corbusier que em 1941 redigiu o texto final, introduzindo alterações significativas ao anterior, pelo que se lhe atribuiu o papel de principal autor da Carta de Atenas. As suas propostas influenciaram o urbanismo Moderno e Funcionalista indo mais além da simples crítica ao *“crescimento descontrolado das cidades europeias, propondo uma revolução urbana baseada no papel que as cidades devem desempenhar como “Células Vitais do Mundo”*.³⁹

A Carta de Atenas não foi apenas um manual, foi um texto teórico, um manifesto em defesa da cidade moderna. Os seus princípios eram vários, no entanto destacam-se:

³⁸ LAMAS, José M. Ressano Garcia – *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, 2.ª ed. Lisboa; Fundação Calouste Gulbenkian, 2000

³⁹ NEL-LO, Oriol, Muñoz, Francesc – *El Proceso de Urbanización* - in Geografia Humana – Ariel, pag.269

1. O zonamento, pois compreendia-se que o território era dividido em zonas afectas a cada uma das funções, neste sentido cada bairro deveria possuir uma função única, existindo áreas residenciais, áreas de trabalho, outras de lazer e outras de circulação, dando-se a completa separação entre os espaços.

2. A hierarquização e especialização que estão bem evidentes nas vias de comunicação, pois dá-se uma separação entre as vias para peões, transportes pesados, etc. (existiram cidades em que os carros circulavam por baixo do chão e os peões á superfície).

3. A urgência de criar um Urbanismo de massas que permitisse responder às necessidades e aos problemas que a generalidade de população enfrentava.

4. A rua tornou-se um espaço repleto de problemas, desde violência, promiscuidade convertendo-se também no centro das atenções tendo em vista a sua especialização ou eliminação a favor das vias de circulação rápida;

5. A modernidade passa a ser valorizada em detrimento da estética. Segundo os de CIAM volvia-se imperativo solucionar os problemas relativos às condições de vida das populações, nomeadamente a falta de habitação e a falta de condições de habitabilidade, que geravam problemas como a insalubridade, promiscuidade etc. Consequentemente era imperativo garantir a Qualidade de Vida da População.

6. Emerge um sentido de urgência, tornando-se necessário adequar-se aos novos tempos. Assim sendo, o termo reabilitação cai por terra, pois com a necessidade de responder rapidamente às carências que a cidade possuía, não poderiam perder tempo com edifícios e construções antigas. Assim sendo, demoliam-se para dar lugar a um novo.

7. A procura da perfeição, ou seja um urbanismo clínico que procura a ordem, dando-se primazia á geometria.

A arquitectura moderna defendia o desenvolvimento vertical do edificado, posto que este permitia aglomerar um maior número de pessoas e libertar o restante espaço para outras funções, nomeadamente lazer, criando espaços verdes. Tal aspecto foi claramente evidenciado na Carta de Atenas, uma vez que esta *“preconiza que se arranje o solo da cidade como um parque do qual irão emergir enormes edifícios frequentemente construídos sobre colunas seguindo o exemplo das unidades de habitação de Le Corbusier (...)”*. *A circulação automóvel não deve passar em frente aos edifícios, mas ser escoada para vias especializadas, independentes da organização de volumes construídos.*⁴⁰

⁴⁰LACAZE, Jean-Paul – *O Ordenamento do Território*, Lisboa: Instituto Piaget, 1998, pag.44

A Carta de Atenas vai influenciar o urbanismo por toda a Europa, em larga medida como consequência da reconstrução da cidade do Pós-Guerra e da necessidade de a adequar aos novos meios de locomoção, em especial o automóvel. A influência da Carta de Atenas espalhou-se pelas diversas partes do mundo, originando algumas especificidades ideológicas, o que levou à multiplicação de bairros sociais e à massificação e standardização do edificado, sobretudo nos países de Leste da Europa, com o objectivo do Estado responder rapidamente às carências habitacionais de grande parte da população. Desta forma, e tendo em consideração a facilidade da concretização do planeamento nos países de poder centralizado e forte, a standardização emerge principalmente ao serviço da cidade socialista.

*“Le Corbusier apresentar-se-á como um revolucionário, em termos conceptuais. O seu arrojo e o que o fazia destoar das ideias e práticas de urbanismo dominante e maioritariamente representado no Congrès Internattional de Urbanisme, de 1923, era a nova forma de encarar a disposição dos elementos morfológicos urbanos e, com ela, do próprio funcionamento da cidade. (...) Le Corbusier procurava para a cidade a mesma concepção clara que encontrará para o edifício.”*⁴¹

Le Corbusier foi, a figura mais emblemática do Movimento Moderno, tendo “revolucionado o desenho urbano”⁴². Os adjectivos que melhor caracterizam o percurso deste urbanista são: “a racionalidade, a eficácia, o funcionalismo, a planificação, a automatização e o maquinismo, o trabalho de equipa” sendo clara a influência do slogan da época “Trabalho, Família, Pátria”.⁴³

As ideias funcionalistas e modernistas de Le Corbusier influenciaram fortemente o urbanismo da época. Na sua obra “*prima*” “L’Urbanisme”, publicada em 1925, foi exímio ao atribuir importância à geometria e à ordem, o que marcou o início de uma nova forma de pensar, na qual se dava destaque ao racionalismo e à funcionalidade em detrimento da ornamentação e da forma. O seu objectivo consistia em formular os princípios base do Urbanismo Moderno, aspirando organizá-los “*num edifício teórico de extremo rigor*”.⁴⁴ Estes princípios condicionaram de forma evidente

⁴¹ FERNANDES, Mário Gonçalves – *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal – Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança entre 1852 e 1926* – Porto; FAUP Publicações, 2005, pag.76

⁴² PARKER, Simon – *Urban Theory and the urban experience: encountering the city*, Londres & Nova Iorque, 2004

⁴³ PAQUOT, Thierry – *La Charte d’Athènes et après?* – in *Revue Urbanisme* n.º 330 – Maio/Junho 2003, pag.36

⁴⁴ GRAVAGNUOLO, Benedetto - *História del urbanismo en Europa – 1750-1960*, Madrid; Ediciones Akal, 1998, pag.357

o tecido urbano contemporâneo. Nesse mesmo ano, Le Corbusier publicou também o Plano Voisin, elaborado para Paris, no qual pretendia a demolição do edificado junto ao Sena e a construção de 18 blocos residenciais em altura, sendo que a habitação tradicional seria substituída por arranha-céus cruciformes. (ver fig. n.º6) Os edifícios históricos seriam conservados e rodeados por áreas verdes, e isolados e admirados como objectos autónomos.

Figura n.º6 – Le Corbusier, Plano Voisin para Paris de 1925⁴⁵



Outro dos aspectos propostos por Le Corbusier foi a *taylorização* do tipo de construção, pois a construção em série seria, segundo o autor, a única forma de solucionar rapidamente os problemas relativos à carência habitacional, a custos mais competitivos. Para Le Corbusier a casa era como uma máquina para viver, logo o papel do arquitecto seria compreender como a funcionalidade de um edifício poderia ser obtida da forma mais económica possível, no que concerne ao seu desenho e construção.

A cidade proposta por Le Corbusier possuía uma planta geométrica, em que as áreas residências estariam afastadas do centro, separadas por grandes superfícies de espaços públicos e por rodovias. Assim, seria uma cidade extensa, de baixa densidade, mas com muita população concentrada num mesmo edifício. Na sua obra, Le Corbusier introduz um dos princípios chave da cidade moderna, o zonamento, através

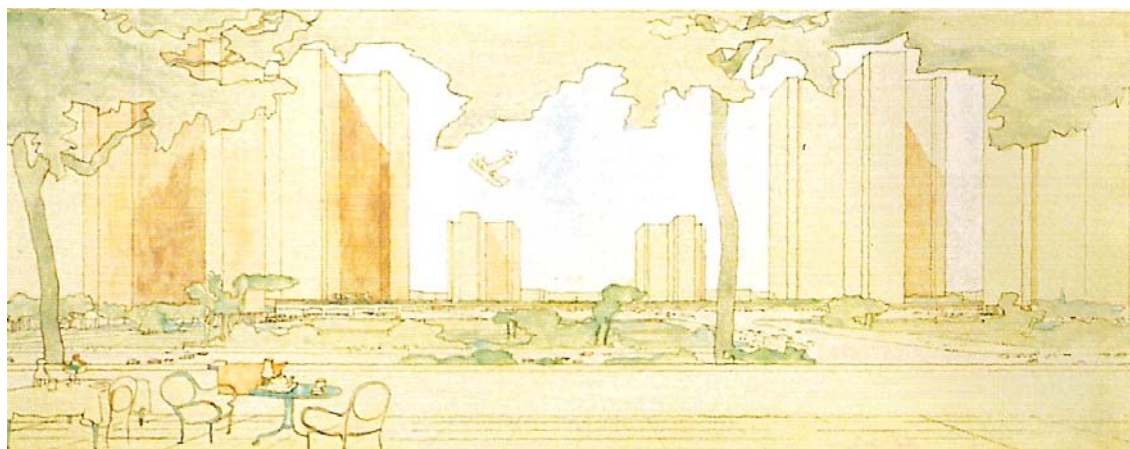
⁴⁵ EATON, Ruth – *Ideal Cities - Utopianism and the (Un)Built Environment*, Thames & Hudson, Londres, 2001, pag.205

do qual defendia a separação das funções no território, o que levou à ocupação *standard* do solo.

Em 1930 a cidade radiosa foi apresentada no II Congresso dos CIAM em Bruxelas, e foi também aí que Le Corbusier formulou aqueles que viriam a ser, os quatros pilares basilares do urbanismo moderno, que seriam inclusive os eixos fundamentais da Carta de Atenas, assim como da cidade funcionalista: “1. *Descongestionar o Centro das cidades para fazer frente às exigências da circulação*; 2. *Aumentar a densidade do Centro das cidades para conseguir o contacto exigido pelos negócios*; 3. *Aumentar os meios de circulação, modificando a função da rua para a adaptar a modelos aos modernos meios de comunicação*; 4. *Aumentar os espaços livres para garantir a higiene e o bom ambiente necessário nos espaços de negócio*”.⁴⁶

A “Unidade de Habitação” surgiu como o seu elemento morfológico essencial, rompendo assim com o quarteirão da cidade tradicional, ao fazer da habitação colectiva a unidade base de organização e composição da cidade radiosa. (ver fig.n.º7)⁴⁷

Figura n.º7 – Bloco Habitacional da cidade Contemporânea de 3 milhões de habitantes de Le Corbusier⁴⁸



Os princípios de Corbusier influenciaram claramente a cidade dos anos sessenta e setenta do século XX pois, dada a forte imigração conhecida em alguns países, gerou-se a necessidade de criar um tecido residencial capaz de albergar todo

⁴⁶ NEL-LO, Oriol, Muñoz, Fracesc – *El Proceso de Urbanizacion* - in Geografia Humana – Ariel, pag.269

⁴⁷ LAMAS, José M. Ressano Garcia – *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, 2.ª ed. Lisboa; Fundação Calouste Gulbenkian, 2000, pag.354

⁴⁸ EATON, Ruth – *Ideal Cities - Utopianism and the (Un)Built Environment*, Thames & Hudson, Londres, 2001, pag.20

esse contingente populacional, o que levou à edificação de grandes maciços habitacionais.

Pode-se concluir que vários foram os aspectos que tornaram Le Corbusier o maior precursor da cidade moderna, além do seu repúdio pela cidade tradicional, considerando necessário o rompimento total com o passado, incentivando assim a renovação total das cidades; defende a cidade funcionalista, de traçado livre, acreditando ser necessário construir edifícios altos para libertar o solo para espaços verdes, valorizando os grandes blocos habitacionais soltos no terreno, em detrimento dos antigos contínuos urbanos. Além disso, Le Corbusier defende a fragmentação e a independência dos elementos morfológicos; acredita na tecnologia e no maquinismo. Todos estes ideais e princípios ganharam a admiração de diversos seguidores, o que influenciou de forma determinante o desenho de algumas das cidades espalhadas por todo o mundo.

2.3.2 –Broadacre City

Nos EUA surge um outro movimento designado Broadacre City, que teve como principal mentor Frank Lloyd Wright que, em 1934, propôs um novo modelo de cidade, criando uma nova identidade urbana muito ligada ao automóvel e ao subúrbio. Tal como Le Corbusier, Wright revelou-se extremamente fascinado pelo automóvel, porém não o via apenas como uma máquina, mas considerava-o como uma ferramenta poderosa na distribuição e organização do espaço urbano, tornando-se, do seu ponto de vista, o elemento determinante da própria configuração urbana.

Desta forma, para ele não fazia sentido criar uma cidade vertical, mas sim uma cidade horizontal, garantindo-se a mobilidade através do transporte rodoviário. (ver fig. n.º8)

De facto, o seu objectivo era a criação de vastas auto-estradas, bem integradas na paisagem, providas de uma largura generosa e de toda a segurança desejável, que possibilitassem o acesso fácil aos diversos locais e que oferecessem fácil acesso a aeródromos modernos, que se distribuiriam de forma regular pelo território, assegurando ao cidadão uma boa mobilidade à escala dos Estados Unidos. Considerava também necessário prover o território de unidades funcionais integradas, que permitissem ao cidadão, atendendo aos seus desejos e necessidades, dispor das várias formas de produção, distribuição, transformação e lazer num raio de 10 a 40km. Para aceder a isso, deveriam ser disponibilizados, além da sua própria viatura, transportes colectivos e avião particular. Obviamente que a Broadacre City acompanhou claramente o sistema de produção automóvel e a sua produção em série, levando a

que a maior parte da população possuísse o seu próprio automóvel e capacitando a cidade de uma eficaz rede de transportes públicos.

Figura n.º 8 – Frank Lloyd Wright Broadacre City⁴⁹



Todas estas alterações dos processos urbanos conduziram a que a população saísse das áreas centrais da cidade e passasse a residir nos subúrbios. Assim sendo, e um pouco por influência de Howard e da sua cidade jardim, assim como pela cidade linear de Soria y Matta, Wright cria um novo tipo de cidade, na qual não haveria separação entre cidade e o campo e onde se poderia obter os benefícios de ambos. Seria uma cidade ortogonal, onde seria atribuída a cada família um hectare de terra, com o intuito que esta cultivasse as suas próprias terras, possibilitando assim a integração dos terrenos de cultivo na cidade e garantindo a auto-suficiência da sua comunidade.

⁴⁹ EATON, Ruth – *Ideal Cities - Utopianism and the (Un)Built Environment*, Thames & Hudson, Londres, 2001, pag.210

2.3.3 - Uma Contracorrente

A cidade do Pós-Guerra estava confrontada com a necessidade de uma intervenção rápida para apagar os flagelos causados pela guerra e o problema central residia na necessidade de garantir habitação para todos. Desta forma, na altura da reconstrução, a cidade moderna surgiu como o melhor e mais fácil modelo a seguir. Todavia esta produção em massa de bairros modernos, e a necessidade de responder rapidamente às necessidades da população, levou a que algumas obras fossem realizadas por projectistas e arquitectos de segundo plano, o que gerou a emergência de obras de menor qualidade. De qualquer forma, a necessidade de produzir mais, a custos mais baixos, conduziu ao aparecimento de todo um conjunto de problemas, que se prendiam com a falta de qualidade das construções e com a repetição constante do mesmo tipo de edifício. A cidade funcionalista tornou-se monótona, gerando críticas e fomentando o repúdio pelo racionalismo funcionalista: *“a reacção contra o excessivo funcionalismo e a excessiva repetição dos elementos e a geometrização abstracta dos conjuntos começou pela denúncia das formas urbanas mais engendradas. A multiplicação dos volumes geométricos deixava de provocar emoção estética, suscitando a atenção crítica para a sua pobreza plástica e monotonia. O racionalismo saía maltratado nas suas primeiras realizações”*.⁵⁰

Nos países escandinavos surgiu, mais tarde, uma contracorrente, na qual se voltou a atribuir um papel de destaque à paisagem. Esta considerava que o edificado deveria integrar-se na paisagem, sendo que além deste ter de respeitar as condições do sítio, deveria ser disposto de forma aleatória, com o intuito de romper com a excessiva geometrização que a maioria das cidades conhecia. O objectivo consistia novamente na procura do belo, em primeiro lugar procurava-se um local com características excepcionais, se não fosse possível tirar partido dessas especificidades, então optava-se por providir o edificado de propriedades que o individualizasse do conjunto, com recurso a formas sinuosas, onduladas, ou através da introdução de cores e novos materiais.

As críticas à cidade moderna emergiram um pouco por todo lado, ora por considerarem que o tipo de edificado criava na população a sensação de isolamento, ora por entenderem que era inconveniente concentrar a população num mesmo edifício. Tais críticas produziram os seus efeitos, levando a que nos anos 60 alguns países da Europa introduzissem mudanças no traçado das suas cidades e a

⁵⁰ LAMAS, José M. Ressano Garcia – *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, 2.^a ed. Lisboa; Fundação Calouste Gulbenkian, 2000, pag.364

recuperassem um pouco da sua irregularidade anterior. Além das construções se terem densificado, tornando-se mais próximas umas das outras, passaram a ser ligadas através de sistemas de vias pedonais; os espaços livres e verdes foram remetidos para a periferia, quanto às vias de comunicação, assumiram um traçado mais regular.

As críticas fizeram-se também ao urbanista e à sua cidade, tendo por referência o movimento moderno, em que numa primeira fase a preocupação do urbanista consistia em centrar-se na morfologia da cidade, organizando o traçado atendendo às três funções tidas como base: a habitação, circulação e serviços. Numa segunda fase, após organizadas estas funções no território, procedia-se a um jogo de dominó que consistia em dispor e representar da “melhor forma”, aquela considerada pelo arquitecto responsável como tal, o edificado no território. A planta livre prevalece, no entanto, este jogo de dominó provoca a destruição da forma e identidade urbana, o que acabou por fomentar a crise do urbanismo.

2.4 - O Novo Urbanismo

Na década de 60 surgiram as primeiras reacções ao urbanismo moderno, dando-se uma consciencialização dos seus males e da pobreza formal e social das suas construções, sendo que os urbanistas (e cidadãos anónimos) se insurgiram contra a construção em altura e os problemas por ela causados. Além disso, nas periferias foi reconhecida a pobreza das paisagens e da qualidade do território em parte promovida pela ausência de diversidade espacial e funcional.

A partir dos anos 70, emergiu uma clara oposição à Carta de Atenas e simultaneamente à cidade funcionalista. Neste período destacou-se a Geógrafa Jane Jacobs, que se opôs ao designado modelo da “roda”, no qual, tal como a rua desaparecia para dar lugar à estrada, o urbanismo também caía por terra. Este modelo promoveu um desenraizamento com o território, rompendo com o sentido de identidade um pouco porque se dá uma uniformização suburbanizante, que promove a monotonia do traçado e o anonimato do indivíduo.

Desta maneira, cria-se a necessidade de terminar com a construção e reconstrução sobre as ruínas do passado, tornando-se urgente encontrar um futuro para o passado. Com tudo isto o planeamento entra em ruptura, pois dá-se a consciencialização de que o urbanismo não é perfeito, existindo inclusive quem pense que o planeamento é a base dos erros, pelo que cada um deve fazer a cidade à sua maneira. Em 1975, em parte consequência do choque petrolífero, o urbanismo foi repensado, então começou-se a reaproveitar o que já estava construído, voltou-se

novamente a valorizar o antigo e o vernáculo, no entanto persistiam dúvidas sobre a referência a escolher, donde a reemergência do eclético, ou neo-singular, dito “pós-moderno”.

Com o final da vigência da Carta de Atenas despontaram as incertezas, sendo que o planeamento urbanístico revelou-se mais fragmentado e a cidade começa a ser mais pensada a partir das várias áreas que a compõem e não tanto como um todo complexo e imprevisível. Neste sentido surgiram um conjunto de novas atitudes e valores:

1. Valoriza-se o qualitativo em detrimento do quantitativo
2. Existe uma preocupação ambiental, procurando-se garantir a qualidade do espaço biológico e das paisagens, havendo também uma preocupação com o espaço público e o espaço de utilização colectiva
3. Valoriza-se também a diferenciação, nomeadamente a história e identidade dos lugares, no sentido de pertença e de autonomia da comunidade. Assim sendo, procurou-se produzir: complexidade, de forma a combater a monotonia e a standardização, a cidade deveria ser pensada de forma heterogénea a nível formal, social e económico;
4. Promove-se a diferença, como forma de levar as populações a identificarem-se com o seu território;
5. Fomenta-se a autonomia, já que o território deve ter a capacidade de se auto-governar, de forma a traçar um futuro colectivo, onde o indivíduo deve envolver-se e construir as suas próprias decisões.

Entretanto, deram-se vários congressos e foi notória a intervenção da escola italiana, sobretudo de Milão e Veneza que contribuíram claramente para enfatizar a cidade histórica, assim como a importância da arquitectura para o traçado da cidade. Com esta nova corrente revalorizou-se a urbanística formal, sendo que o traçado livre caiu definitivamente por terra. Todavia, o corte mais radical com a urbanística moderna foi sentido através das palavras de Fernando Montes, quando num congresso afirmou que: *“a única maneira de permanecermos modernos é aplicarmos à arquitectura moderna o mesmo tratamento que esta aplicou à arquitectura académica “ou seja, a sua supressão pura e simples?”*.⁵¹

Nos anos 80 emergiu uma nova corrente que se intitulou por Novo Urbanismo, que fundamentalmente rompeu com a urbanística moderna e recuperou um pouco da urbanística formal. Esta corrente assumiu uma vertente mais eclética valorizando os

⁵¹ LAMAS, José M. Ressano Garcia – *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, 2.^a ed. Lisboa; Fundação Calouste Gulbenkian, 2000, pag.387

vários contributos da história do urbanismo, incluindo o urbanismo moderno. O congresso do Novo Urbanismo envolveu diversas figuras, nomeadamente Jane Jacobs e Willian White, os quais a partir da 2ª metade do séc. XX iniciaram uma crítica ao Urbanismo Moderno e às metrópolis.

O Novo Urbanismo encerra três elementos fundamentais: vizinhança, distritos, e corredores, os quais, segundo Jonathan Barnet permitem aos cidadãos identificarem facilmente áreas sobre as quais se podem responsabilizar pela manutenção e evolução.

Segundo este, o tamanho ideal de um bairro seria proporcional ao número de famílias necessárias para manter uma escola elementar.⁵² Desta feita, era fundamental que o cidadão que residisse no distrito, disponibilizasse de tudo aquilo que necessitava numa distância de 5 minutos a pé, mesmo que para isso tivesse um sistema de transportes públicos eficiente. Desta forma, poderiam aceder a escolas, lojas, edifícios públicos muito facilmente. Embora valorizasse a existência de bairros, considerava que era fundamental que estes não encerrassem apenas uma única função, mas que fruissem de um conjunto de equipamentos, em “*buisiness district*” que teriam também escritórios, espaços comerciais, numa cidade plurifuncional.

Segundo Elizabeth Plater-Zyberk, os bairros seriam compactos, permitindo à sua população deslocar-se a pé, e agradáveis centros disponibilizando tudo aquilo que a população necessitasse. Os distritos, embora possuissem apenas uma função central, deveriam seguir a sua própria estrutura. Os corredores consistiriam em meios de ligação regional que ligavam distritos, bairros, às grandes avenidas, às estações de caminho-de-ferro, os parques aos rios.⁵³

O centro, que normalmente se encontra na parte central do distrito, seria onde se concentrariam: a biblioteca, igrejas, edifícios públicos e comerciais. O limite do distrito viria normalmente definido através de avenidas, onde se encontrava uma maior densidade de edifícios. Os distritos condicionariam habitações a preços competitivos para um número mais alargado de pessoas e englobariam tipologias diversas, tais como apartamentos, casas coalescentes, e vivendas com quintal, sendo que, os seus moradores poderiam deslocar-se em cinco minutos do centro a qualquer parte do bairro. As ruas dos bairros possuiriam passeios largos, de forma a possibilitar as deslocações a pé, passeios estes providos de árvores. Estes bairros teriam vias de

⁵² Ideia extraída do livro – BARNET, Jonathan – *CHAPTER OF THE NEW URBANISM*, Congress for the New Urbanism;

⁵³ Ideia extraída do livro – PLATER-ZYBERK, Elizabeth – *CHAPTER OF THE NEW URBANISM*, Congress for the New Urbanism; pag.79

circulação interna que estariam ligadas a uma rede de estradas e que afastariam o transporte colectivo local das vias de forte circulação.

Por outro lado, o corredor além de constituir o elemento que definia o limite dos bairros e distritos, torna-se no meio de saída destas áreas. Assim dá-se uma separação do tipo de corredores, sendo que, enquanto que as vias rápidas e os corredores para transportes pesados se encontravam nas áreas limítrofes da cidade e davam acesso às áreas industriais, as restantes estradas e as vias de transportes públicos permitiam estabelecer ligação com os bairros e podiam ser incorporados nas avenidas.

Kulash Walter entendia que todos os indivíduos deveriam ter o direito de aceder a todos os serviços que necessitassem, independentemente de não possuírem qualquer habilitação para conduzir, pelo que tornava-se fundamental disponibilizar um sistema flexível de transportes públicos. Com isto solucionava-se os problemas relativos ao trânsito local, favorecendo as deslocações a pé, de bicicleta e transportes públicos entre os bairros e distritos, assim melhorando também a qualidade do ar.

Marc Weiss centrou a sua atenção no edificado, considerando que era necessário garantir à população diversos tipos de habitação, de uso do solo e de densidade do edificado de forma a satisfazer as necessidades das diversas famílias, idades e mesmo etnias, criando assim um verdadeiro sentido de bairro. Para tal, deveria haver uma mistura do tipo da qualidade de habitação, assim como entre propriedades próprias e alugadas e entre etnias. De facto, o autor entendia que *“para atingir uma sociedade próspera e justa, com um elevado nível de vida era necessário existir uma variedade económica, social e física de forma a obter um sucesso duradouro”*.⁵⁴.

Neste período foi elaborado o Hope VI, que definia as linhas centrais do Novo Urbanismo. Em primeiro lugar, considerava-se ser necessário que os grandes blocos residenciais fossem substituídos por mais pequenos e que os prédios dessem lugar a *town houses*, edifícios de pequenos apartamentos e moradias familiares, além de que a habitação deveria ter preços que permitissem às famílias, segundo a sua condição económica, adquirir a habitação. Tal facto potenciaria a mistura do tipo de famílias e residentes, sendo que as unidades habitacionais eram adquiridas pela classe média e pela classe trabalhadora.

As casas estariam próximo das ruas e possuiriam varandas; além disso a morada encontrava-se na rua e não na porta de casa, o que permitia garantir uma maior segurança à população. As moradias possuíam quintal dianteiro e traseiro e

⁵⁴ WEISS, Marc – *CHAPTER OF THE NEW URBANISM*, Congress for the New Urbanism; pag.93

teriam de responder às necessidades das diversas tipologias de famílias que existiam, casais sem crianças, pais solteiros, pessoas que trabalham em casa, famílias grandes, todas elas possuíam necessidades muito distintas.

Em segundo lugar, entendiam que o bairro deveria encerrar diversos tipos de infra-estruturas, tais como equipamento médico, lojas e pequenos negócios. Os parques deveriam ser pequenos e localizados de forma a serem facilmente observados. Por último as ruas deveriam ser desenhadas de forma a obrigar a uma circulação lenta.

Elisabeth Moule considerava que as actividades institucionais, cívicas e comerciais deveriam ser inseridas nos bairros e nos distritos e não isoladas numa única área, insurgindo-se assim contra o zonamento funcional.

A circulação a pé deveria ser a fundamental e a redução de viagens de automóvel diárias permitia ganhar tempo para a realização de outras tarefas, podendo assim cada um, além de trabalhar, dedicar mais tempo à família e a si próprio, contribuindo também mais participadamente nas necessidades da comunidade.

Outro dos objectivos passava por criar bairros seguros que permitissem às crianças deslocarem-se livremente, sem necessidade de um adulto as acompanhar de carro para todas as suas actividades. Para isso, Moule propôs a criação de ruas de uso diversificado e onde as casas possuíam varandas e janelas viradas à rua, favorecendo assim o controlo sobre a rua, de forma a garantir uma maior segurança para todo o bairro.

Um outro elemento chave na organização do bairro era a escola, sendo que em volta desta deveriam concentrar-se as creches, ATL, parques e lojas de alimentação, favorecendo o seu fácil acesso. Desta forma, uma escola elementar deveria situar-se de maneira a que todas as crianças que nela estudassem pudessem ir a pé, enquanto que uma escola secundária deveria estar a uma distância passível de ser percorrida de bicicleta.

Bill Lennertz entendia que o Novo Urbanismo devia defender sobretudo a contenção funcional e visual, de forma a proteger a qualidade de vida nas ruas.

Thomas Comitta considerou que se tornava necessário valorizar os espaços verdes, de forma a disponibilizar às populações espaços de lazer, para fazer exercício. Os parques e espaços livres deveriam ser distribuídos pelos bairros. Assim, dá-se o retomar das ideias de Unwin e da distribuição dos espaços verdes, como elementos fundamentais para garantir a qualidade de vida e catalizadores da qualidade do ar.

Peter Calthorpe, um dos nomes associados à origem do movimento, com a proposta dos *“pedestrian pockets”*, entende que o Novo Urbanismo veio para salvar a

sociedade: dos problemas causados pelos subúrbios; da decadência da cidade; e do desinvestimento no zonamento centrado numa única função.

Nos Estados Unidos o Novo Urbanismo tem sido implementado e embora o considerem um pouco nostálgico, entende-se que o desenho urbano pode e deve respeitar as necessidades da comunidade, de maneira a valorizar o ambiente, o contexto urbano e os exemplos bem sucedidos do passado. John Dutton na sua obra encara o Novo Urbanismo como um movimento pequeno, relativo à arquitectura, crítico do desenvolvimento corrente, pelo que pode ser tornado como um movimento conservador, anti-heroico e anti-modernista.

Um dos problemas que o Novo Urbanismo pretende enfrentar é a proliferação e alastramento dos subúrbios. Os novos urbanistas tendem a considerar o *sprawl* como um movimento de desenvolvimento perverso em todos os locais, o qual força o recurso ao automóvel, dado que por vezes estes subúrbios não estão equipados de forma adequada, tanto do ponto de vista do emprego, como de oferta de bens e serviços.

2.5 - A Sustentabilidade Urbana / Crescimento Inteligente

O Crescimento Inteligente – *Smart Growth* – surge como resposta urbanística ao proliferar de subúrbios que se espalham pelas periferias das cidades americanas nos anos 60 e pela disponibilidade de uma rede pública de estradas intra-estatais que transferiu o crescimento urbano para campos, num processo impulsionado também pela Federal Housing Administration que favoreceu a construção.

Na década de 60 o Governo dos Estados Unidos procura coordenar o planeamento urbano de forma a garantir habitação económica a todos e fazer diminuir a segregação social. Já nos anos 90, emerge o Crescimento inteligente contrapondo-se um pouco a esta linha de pensamento e defendendo um planeamento mais centrado nos problemas locais, de forma a melhor preservar os recursos e a garantir a convivência entre os cidadãos, através da reunião dos esforços entre governo, sector privado e cidadãos.

Em 1994, na administração de Clinton que o Departamento da Habitação e do Planeamento Urbano Nacional aprovou o financiamento para um projecto de sete anos baseado no grupo de trabalho da APA. Entre os principais resultados do projecto estão duas publicações importantes “*The Browning Smart Ligeslative Guide Book*” (1996) e uma recompilação de documentos de trabalho “*Modernizing State Planning Statues The Growing Smart Working Papers*” (2 volumes publicados em 1996 e 1998). Na mesma década, os problemas da cidade aumentaram; o centro histórico

estava deteriorado, a segregação económica e social tornava-se cada vez mais evidente, as infra-estruturas cada vez mais envelhecidas, a qualidade dos serviços decrescia a olhos vistos e os subúrbios espalhavam-se pelas áreas rurais e florestas, o que levou a que a população tivesse de percorrer grandes distâncias para ter que trabalhar.

Para combater esta situação, emerge o crescimento inteligente que compreende ser necessário:

- Facultar uma ampla variedade de tipos de habitações;
- Criar comunidades distintas mas atractivas, favorecendo o sentimento local, mesmo que tal implicasse consciencializar as pessoas que não poderiam residir onde e como gostariam, mesmo tendo meios para o fazer.
- Preservar os espaços naturais, solos agrícolas, espaços abertos;
- Tirar o correcto proveito dos recursos do solo, favorecendo uma ocupação mista.
- Disponibilizar vários meios de transporte e eficientes que permitam a fácil deslocação da população;
- Incentivar a participação da comunidade com os responsáveis pelas decisões de desenvolvimento.

Estes são alguns dos objectivos do Crescimento Inteligente, sendo que os três eixos centrais são: a procura de uma melhor economia, melhor qualidade de vida e melhor meio ambiente.

Desta forma, *“o Crescimento Inteligente afirmou-se como uma alternativa aos velhos modelos de zonificação e expansão massificada e ampliou-se a problemas sociais e ambientais”*.⁵⁵ Incide essencialmente sobre os problemas causados pelo crescimento das cidades e pela emergência dos subúrbios, como o trânsito e as horas infundáveis que a população passa a deslocar-se de casa-trabalho/trabalho-casa.

Para solucionar este problema, os defensores do Crescimento Inteligente consideram ser necessário concentrar a população, tornando-a assim menos dependente do automóvel e disponibilizar um adequado sistema de transportes públicos, nomeadamente comboio e metro, favorecendo a deslocação a pé. Além disso, deverá ser também limitada a construção de auto-estradas e consequentemente/simultaneamente desencorajadas as deslocações em automóvel.

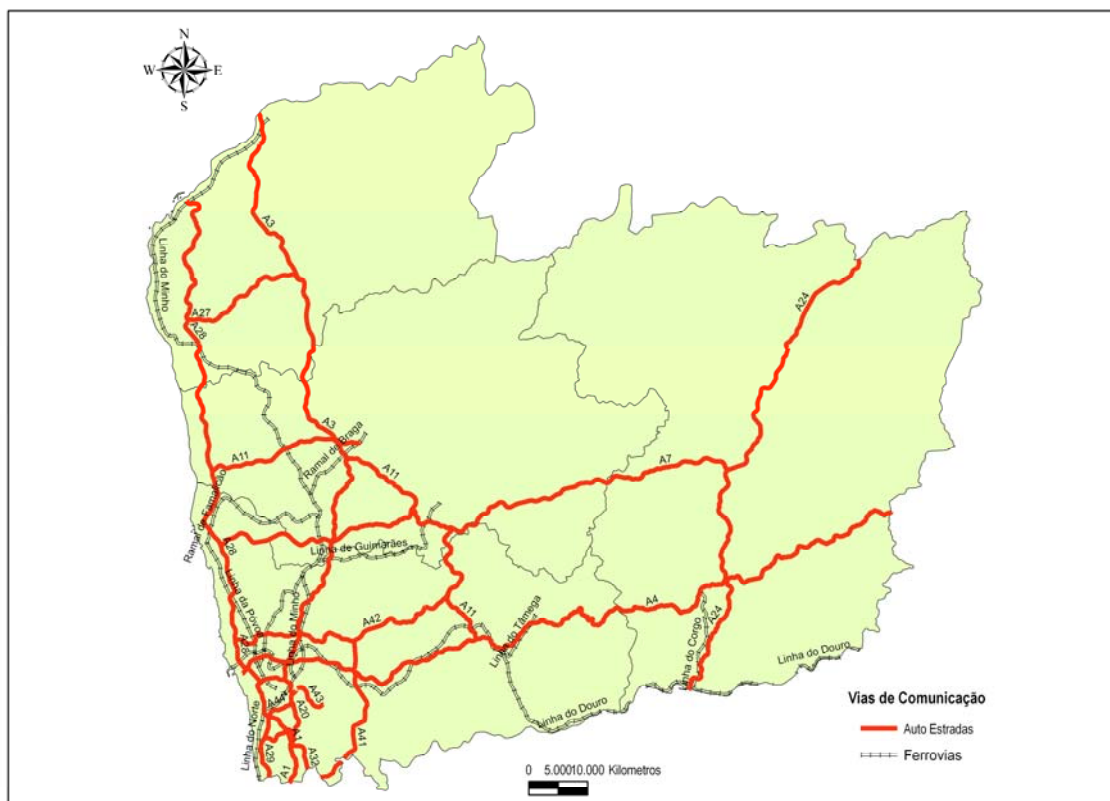
⁵⁵ GAVINHA, José A., SUI, Daniel Sui, – *Crescimento Inteligente - Breve historia de un concepto de modo en Norte América*, Scripta Nova, Revista Electrónica da Geografia e Ciências Sociais, 2003; pag.13

Todavia a necessidade de uma forte e crescente mobilidade, faz com que as pessoas não deixem a comodidade do seu automóvel para recorrer a qualquer outro tipo de transporte, até porque o transporte ferroviário limita-se apenas a aceder a uma pequena parte da cidade expandida de hoje. Além disso, os outrora espaços livres existentes em torno das cidades, estão substituídos não apenas por habitações, como por centros comerciais e até sedes de empresas ou escritórios, sendo que a crescente população tende a viver e a fazer as suas compras em espaços cada vez mais agradáveis, isolados face à poluição e insegurança. Nota-se também que uma grande parte da população inclina-se a gostar de viver em áreas menos densas e assume uma postura relutante em relação à população que tenta ocupar o seu território, surgindo assim um novo movimento, o *NYMBism (Not in my Back yard)*, o que torna os objectivos do Crescimento Inteligente mais difíceis de alcançar, tanto mais se considerarmos que o congestionamento não foi causado pelo *sprawl*, mas pelo contrário, o *sprawl* é que emergiu como tentativa de fuga ao congestionamento.

3. ENQUADRAMENTO GERAL

Esposende é um dos concelhos que pertence à NUT do Cavado (NUT III), constituída por seis concelhos que representam uma área total de 1246 km², onde residem 33325 habitantes (dados de 2001). Situado no Noroeste de Portugal Continental, Esposende é limitado a Norte pelo concelho de Viana do Castelo – a fronteira é assegurada pelo rio Neiva, que banha as freguesias de Forjães e Antas – a Sul pela Póvoa de Varzim e a Nascente por Barcelos. Faz parte do distrito de Braga e é o único concelho do conjunto da NUT Cavado com litoral e um dos que faz fronteira com a NUT Área Metropolitana do Porto, Esposende subdivide-se administrativamente em 15 freguesias, sendo que Marinhãs é aquela que possui maior dimensão geográfica, ocupando uma área total de 11,7 km², e a freguesia central de Esposende é a mais pequena com apenas 1,9km², o que ajuda também a explicar a mais elevada densidade populacional do município.

Mapa n.º1 – Rede Viária da Região Norte



Fonte: Atlas do Ambiente, tratamento próprio

O concelho é atravessado pelo rio Cavado que banha na margem Sul as freguesias de Rio Tinto, Fonte Boa e Fão e, a Norte, as freguesias de Gemeses, Gandra e Esposende. Sobre o rio existem duas vias de passagem rodoviária: a ponte Luís Filipe (ponte de Fão na estrada nacional nº13) e a ponte da A28 (ligação Porto – Viana).

Esposende é servido de boas infra-estruturas de acesso, nomeadamente a referida A28 que permite aceder a importantes eixos de ligação, com destaque para a A1 de acesso a Lisboa, o IP 5 de ligação a Vilar Formoso, a A3 que permite ligar a Valença do Minho e a A4 com destino a Bragança, o que a torna num eixo estruturante, pois representa a rápida e eficiente ligação do concelho a todas as cidades do litoral e também a outros eixos estratégicos de relação com o interior. Além disso, foi planeado o IC 14 Esposende – Barcelos que constituiria uma óptima ligação ao interior, uma vez que permitiria chegar rapidamente aos restantes concelhos do distritos de Braga, com os quais actualmente o acesso é realizado através das estradas nacionais 103-1 e 205-1, com ligação à 103 de destino a Braga e à A3.

Todas estas infra-estruturas rodoviárias facilitam a ligação da cidade e favorecem a sua proximidade a importantes nós de comunicação, nomeadamente os portos de mar de Viana do Castelo, a 25km, e o de Leixões, a 40km, assim como o Aeroporto Internacional de Sá Carneiro, a 40km, o aeródromo de Braga, a 35km, e o Aeroporto Internacional de Vigo, a 110km. Nas relações por ferrovia, apesar de Esposende não possuir alguma, desfruta da proximidade da linha do metro e comboio em Póvoa de Varzim e das estações de comboio de Viana do Castelo e Barcelos.

A população do concelho concentra-se sobretudo ao longo da EN-13 (Porto Viana), que atravessa nove das suas freguesias, sendo que este eixo faz uma clara divisão entre o interior montanhoso, com o seu sistema dunar fóssil, e o litoral plano, com ampla frente de água onde se destaca a cidade, voltada para o Oceano Atlântico e o Rio Cavado.

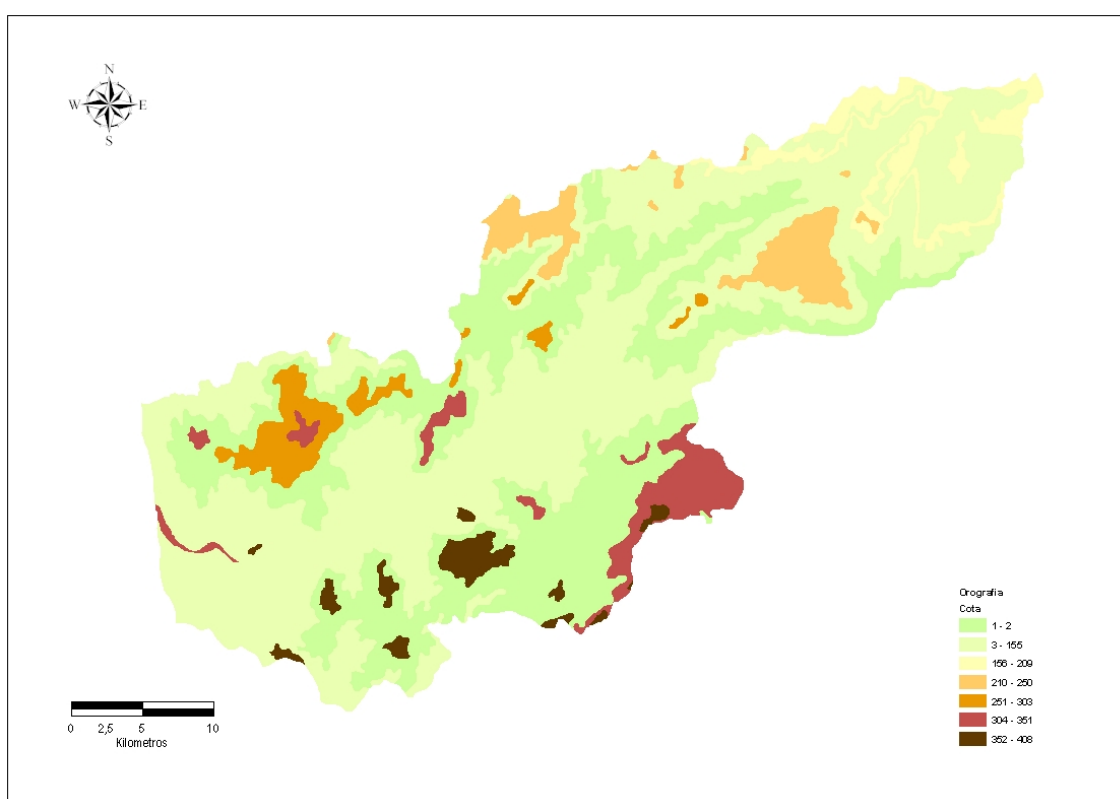
O concelho possui grandes manchas de pinhal que se estendem sobretudo por Apúlia, Fão e em especial em áreas que rodeiam a cidade, assim como junto à Foz do Rio Neiva e tramo terminal do Rio Cávado.

As qualidades ambientais levaram a que em 1987 as praias e o sistema dunar de Esposende tenham sido constituídos Paisagem Protegida do Litoral, de forma a melhor preservar todas as suas características e a condicionar a ocupação da área costeira.

A Orla Costeira de Esposende engloba todas as freguesias em contacto com o mar e é essencialmente uma área de campos agrícolas férteis e protegidos, onde se desenvolve uma agricultura claramente tradicional e existem matas de pinheiros.

A Arriba Fóssil estende-se entre o Rio Neiva e o Rio Cavado e consiste numa área rochosa de transição entre as áreas planas do litoral e o interior (de campos verdejantes) do concelho. Esta área testemunha também a presença, em tempos imemoráveis, de povos autóctones, *“implícita nos monumentos megalíticos e nos castros, espalhados um pouco por toda a sua extensão”*⁵⁶. A arriba fóssil permite magníficas vistas panorâmicas, não só sobre o Concelho de Esposende mas também daqueles que lhes são vizinhos, sendo que o Monte de São Lourenço, em Vila Chã; e o Monte da Sr.^a da Guia, em Belinho; se destacam como os miradouros mais procurados.

Mapa n.º 2 – Mapa Hipsométrico da NUT do Cávado



Fonte: Atlas do Ambiente, tratamento próprio

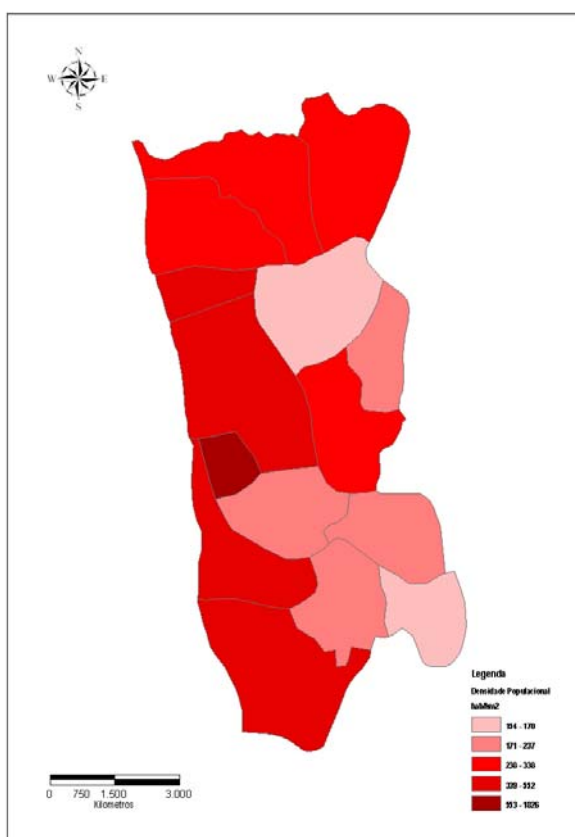
O interior, não possui tantos elementos atractivos, é marcado pelo uso agrícola (na chamada bacia leiteira do Noroeste), intercalada com uma ocupação florestal, com ambos a alternar aqui e ali com o edificado ainda com marcas rurais.

Finalmente as margens do Cávado estão marcadas pelos seus campos férteis, enriquecidos pelos aluviões, e conferem a esta área um inestimável valor paisagístico.

⁵⁶ OLIVEIRA, Anabela, Ribeiro, Carlos - ACICE, - Caracterização do Tecido Empresarial do Concelho de Esposende, ACICE, Esposende, 2004, pag.14

3.1 - Caracterização Demográfica do Concelho

Mapa n.º 3 – Densidade Populacional do Concelho de Esposende em 2001



Fonte: Atlas do Ambiente e INE, tratamento próprio

No respeitante à população do concelho importa referir que esta se concentra nas freguesias mais próximas à sede concelhia. A freguesia de Esposende é a mais densamente povoada (1826 hab. /km²) e as freguesias limítrofes possuem densidades superiores a 400 hab./km²: Marinhãs tem 485 hab./km², Fão 473 hab./km² e Apúlia 411 hab./km², ultrapassando a densidade média do concelho, ainda assim elevada, de 350 hab./km². Por outro lado, as freguesias mais periféricas, apesar de não ocuparem grande dimensão, possuem menor densidade, destacando-se claramente Vila Chã e Rio Tinto.

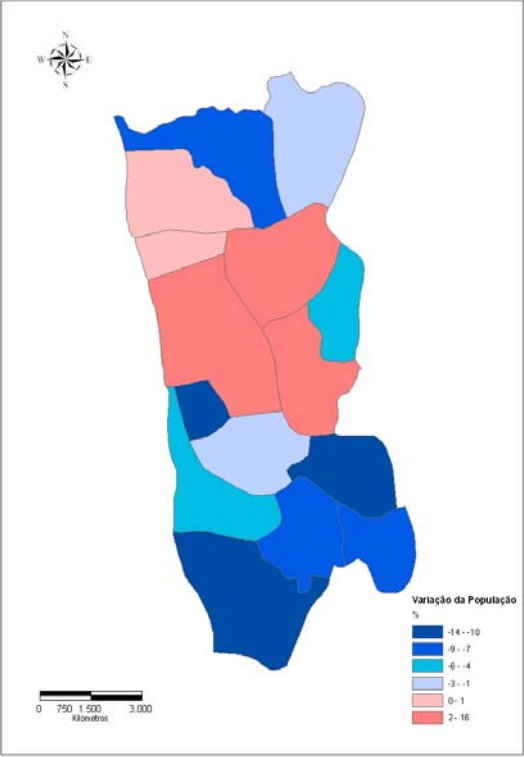
Relativamente à variação da população, destaque-se que de 1991 a 2001 houve um considerável aumento, tendo o concelho no seu todo registado um acréscimo de 30 hab./km², com a freguesia de Esposende a acusar o aumento mais significativo, de 300 hab./km².

A variação da população residente entre 1991 e 2001 foi bastante positiva para quase todas as freguesias do concelho de Esposende, que ganhou 10,7%. A

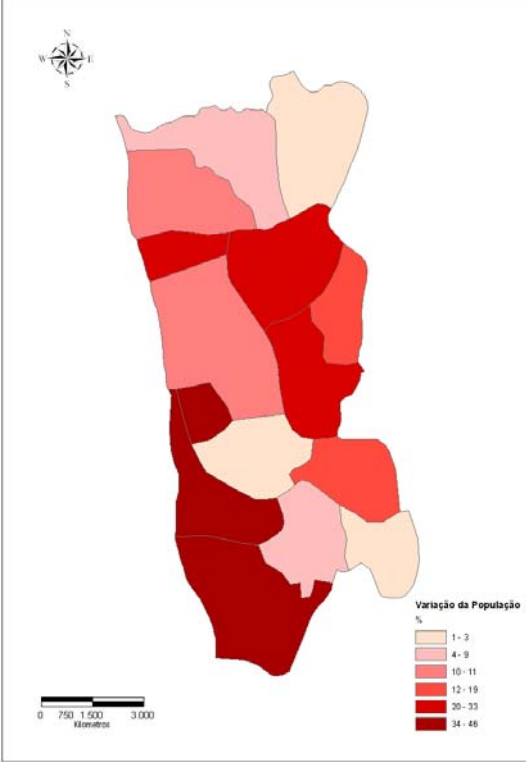
freguesia de Esposende foi a que mais cresceu (24,42%), sendo seguida pelas de Palmeira de Faro, Marinhãs e Gandra.

Mapas n.º 4 a 7 – Variação da População no Concelho de Esposende

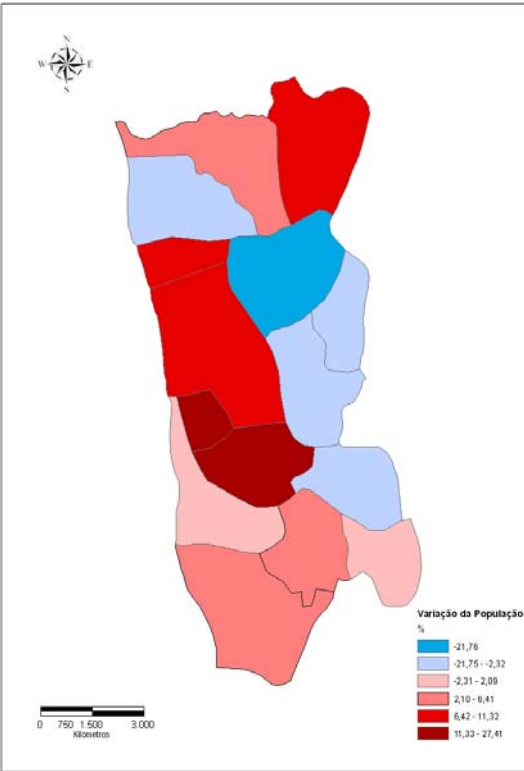
1960-1970



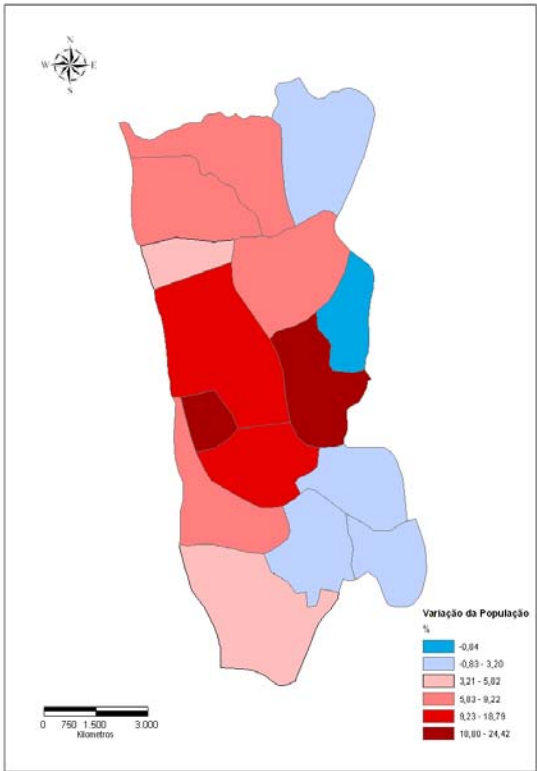
1970-1981



1981-1991



1991-2001



Fonte: Atlas do Ambiente e INE, tratamento próprio

Importa também realçar que Esposende é o concelho do Vale do Cavado que possui a taxa de natalidade mais elevada, ainda que também a taxa de mortalidade seja superior à média da NUT, sendo contudo inferior à do país, o que se traduz numa taxa de crescimento natural de 6,7%.

Destaque-se que foram as freguesias mais periféricas e simultaneamente com características mais rurais que perderam população, designadamente Curvos, Rio Tinto, Forjães, Gemeses e Fonte Boa.

Em 1970 existiam 23720 pessoas em todo o concelho, das quais 42% viviam nas freguesias de Apúlia, Esposende, Fão e Marinhãs, valor este que em 2001 passou para 48,95%. Da década de 70 a esta parte o concelho tem conhecido um incremento nas suas actividades económicas, o que acima de tudo tem permitido a redução dos fluxos migratórios e um crescimento considerável, sobretudo nos últimos anos.

Em 1974, o refluxo de emigrantes acentuou-se e deu-se a paragem da emigração o que consequentemente levou a um aumento considerável da população. Todavia, esse crescimento da população pouco se fez notar nas áreas rurais, dando-se sobretudo nas freguesias urbanas. Em contrapartida as actividades económicas seguiram orientação contrária, pois as actividades mais incrementadas foram sobretudo as ligadas à agricultura e à exploração da terra. Por outro lado o sector secundário, nomeadamente a indústria tardou a aparecer e só nos últimos 10 anos é que conheceu maior incremento. O comércio e os serviços, que na altura ocupavam o segundo lugar no que concerne à importância económica, hoje constituem as actividades de primazia, sendo aquelas que nos últimos 10 anos conheceram maior difusão no concelho.

Todavia o sector de actividade que nos últimos anos tem empregue mais pessoas é o sector secundário, nomeadamente a indústria que coloca 76,8% da população empregue neste sector, destacando-se principalmente a indústria têxtil que representa 64,7% do mesmo. A construção civil também tem um montante significativo englobando 34,2% das pessoas empregues no sector secundário (ver tabela n.º 1).

No que concerne à população activa no sector primário importa referir que em 1979, mais de metade da população do concelho empregava-se neste sector, valor este que foi reduzindo com o passar dos anos, já que em 1991 distavam apenas 18,4% do total da população activa. Além disso diminuiu também o número de pessoas activas com idade inferior a 35 anos. Denote-se que nos anos 90, 40% da população activa no sector primário não tinha qualquer tipo de instrução, 58% possuíam o 9º ano e apenas 2% fruía de um nível de instrução mais avançado, assim a taxa da população com formação adequada era extremamente reduzida.

Realce-se que uma grande percentagem de população activa no sector primário possui outra actividade, de facto com o passar do tempo foi surgindo novos postos de trabalho ligados à indústria e construção civil que permitiram a continuidade dos trabalhos agrícolas, surgindo assim muitas famílias pluriactivas.

Tabela n.º 1 – Número de Empresas e trabalhadores por divisões da CAE

Dimensão das Empresas		Sector de Actividade					Total
		Indústria	Construção	Comércio	Turismo	Serviços	
Micro-empresas	N.º de empresas	147	71	412	196	128	954
	N.º de Trabalhadores	578	300	898	453	301	2530
Pequenas-Empresas	N.º de empresas	57	23	11	8	7	106
	N.º de Trabalhadores	1136	403	172	124	101	1936
Médias – Empresas	N.º de empresas	5	2	-	1	1	9
	N.º de Trabalhadores	399	232	-	66	107	804
Grandes-Empresas	N.º de empresas	3	-	-	-	-	3
	N.º de Trabalhadores	1016	-	-	-	-	1016
N.º Total de Empresas		212	96	423	205	136	1072
N.º Total de Trabalhadores		3129	935	1070	643	509	6286

Fonte: ACICE, 2004

No sector terciário ao contrário do que se havia de esperar o número de pessoas empregues no turismo é baixo, pois encerra apenas 643 pessoas, isto porque no concelho dominam empresas sobretudo de pequena dimensão. Quanto às pessoas empregues nos serviços também são um número reduzido (ver tabela n.º 1).

Torna-se pertinente destacar que 78,4 % da população residente em Esposende trabalha no seu concelho, o que denota uma forte taxa de fixação, ainda que a taxa seja maior em Braga e Barcelos, isto porque possuem também maior cariz urbano, consequentemente mais oferta de trabalho, não a nível de serviços e comércio, mas igualmente no sector secundário. Todavia é indispensável avivar que do total de pessoas a trabalharem no concelho de Esposende, 80,1% reside no próprio concelho enquanto que os restantes moram nos concelhos adjacentes.

Tudo isto leva a concluir que existe uma grande proximidade entre o número de pessoas do concelho que trabalham fora do mesmo (21,6%), e aquelas de outros concelhos que vem trabalhar para Esposende (19,9%), o que leva a acreditar, que as pessoas deslocam-se, à procura de trabalhos mais aliciante quer a nível profissional e financeiro, e não por ausência dos mesmos.

3.2 - Actividades Económicas

O concelho de Esposende possui uma considerável diversidade de actividades económicas, porém é ainda notória a forte ligação ao sector primário, sobretudo à agricultura. Importa realçar que existe no concelho uma larga quantidade de solos aptos e de boa qualidade que se estendem de forma intensa nas áreas a Sul do Cavado e a Norte do mesmo rio, concentrando-se também ao longo do Litoral, já que o interior tende a ser mais ocupado por floresta. Nos anos 90 o concelho dispunha de 3136 explorações agrícolas, sendo que em média fruíam 1,6 ha, porém aproximadamente 60% possuíam menos de 1 ha. A agricultura do concelho é caracterizada por explorações com uma dimensão média de 2 ha e embora persista uma fraca mecanização e a ausência de modernos processos técnicos de exploração, a qualidade dos solos tem permitido garantir uma produtividade considerável que garante sustento a algumas famílias, pois possuem alguns excedentes que são posteriormente comercializáveis. Na década de 60 – 70, em consequência do aumento dos produtos agrícolas, esta actividade conheceu uma certa mecanização, que se traduziu na introdução de tractores. De facto em 1979 existiam 511 explorações com tractor, número que aumentou passando para 60% das explorações. Porém, persistiu e persiste a dificuldade dos agricultores em mecanizar os minifúndios. Quanto à sua produtividade, é maioritariamente vegetal sobretudo hortícola, seguida da animal e da produção florestal que é muito reduzida.

Os produtos agrícolas, sobretudo os hortícolas, destinavam-se a abastecer o mercado do Grande Porto, além disso o comércio do concelho estava limitado a um comércio a retalho ocasional, que se desenvolvia sobretudo ao longo das principais vias de circulação automóvel, ainda hoje muito presente na freguesia de Apúlia. Todavia tem-se conhecido melhoras consideráveis no sistema de comercialização, tendo sido elaborados estudos de mercado que resultaram na criação de um Posto de Concentração Horto Frutícola.

A actividade piscatória diminuiu consideravelmente na década de 80, já que apenas 70 pessoas se dedicavam à mesma, hoje existem apenas algumas em Apúlia. Tal redução foi alimentada pela forte emigração que assolou todo o concelho, pelo assoreamento da barra e pela redução dos rendimentos obtidos.

Com o passar dos anos o concelho sofreu uma profunda alteração do seu tecido económico, uma vez que o sector secundário, especialmente os ramos da construção civil e obras públicas, indústria têxtil e hotelaria, ganharam uma nova dinâmica.

Quanto ao sector industrial, note-se que até à década de 80, as indústrias implantadas no concelho foram sobretudo através de iniciativas exteriores ao mesmo,

sendo que quase na totalidade as suas sedes se localizavam fora de Esposende. No entanto, garantiam emprego a uma importante parcela de população.

Note-se que, 40% das suas indústrias (4 no total), estavam ligadas directamente à agricultura, refiro-me por exemplo à fábrica de produção de lacticínios. As restantes englobavam actividades como: a produção eléctrica, a produção têxtil e a construção de pré-fabricados, e outras mais pequenas relativas à agro-indústria, de apoio à pesca artesanal. Todas elas foram fundamentais para criar empregos, de forma a absorver a população do interior do concelho.

Este sector desenvolve-se em volta de três pólos: São Paio de Antas, Gandra e Palmeira de Faro. Na Freguesia de Antas a actividade dominante está ligada sobretudo à construção civil, que revelou um crescimento notório nos últimos anos, enquanto nas restantes áreas encontram-se sobretudo actividades ligadas ao sector têxtil e às confecções, muito embora esta actividade pareça tender para se disseminar um pouco por todo o concelho, em estruturas de pequena dimensão.

O PDM em vigor considera o desenvolvimento de três zonas industriais, tendo em vista a criação de mais postos de trabalho e a criação de mais valias a nível tecnológico sem colocar em causa a qualidade de vida das populações.

No que concerne ao comércio note-se que até à década de 80, surgia sobretudo de escoamento da actividade agrícola e apoio à residência. Centrava-se nas freguesias de Apúlia, Fão Marinhas mas principalmente em Esposende. O concelho registou um aumento das suas unidades comerciais, que acompanhou também o aumento da feira agrícola semanal que se realizava em Esposende, sendo que esta freguesia rapidamente se tornou *“num importante centro de trocas de produtos da terra por outros necessários, não produzidos localmente e de que eram agentes beneficiários os comerciantes da terra e muitos de fora dela”*.⁵⁷ A acompanhar a crescente dinâmica comercial, a freguesia de Esposende conheceu um aumento dos equipamentos e serviços que com o passar do tempo foram também ganhando importância económica.

O sector terciário foi de facto aquele que apresentou maior dinâmica nos últimos anos, isto porque o concelho possui excelentes condições para o desenvolvimento de actividades ligadas ao mesmo, sobretudo no ramo do turismo, já que a cidade é tida como o segundo destino de eleição por parte da Região do Alto-Minho.

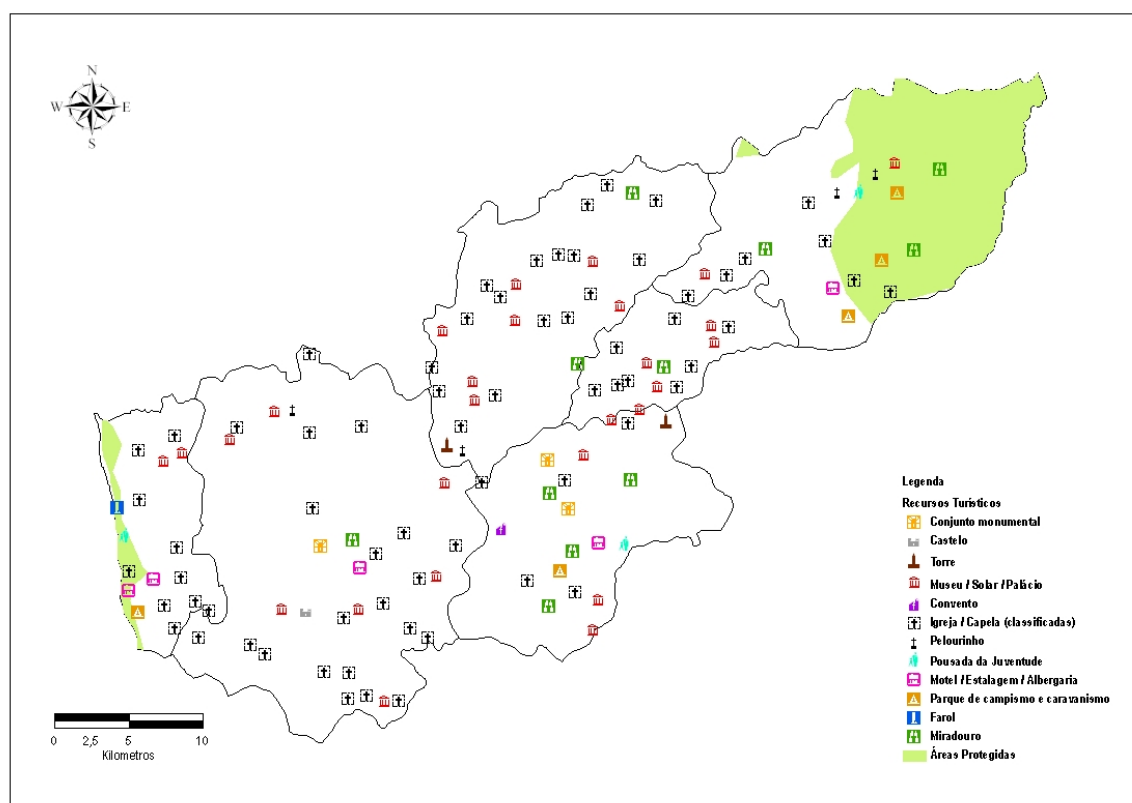
As suas praias são extremamente concorridas, sobretudo as das freguesias de Esposende, Apúlia e Ofir, que além de serem invadidas na época balnear pela

⁵⁷GOMES, Paulino, Silva, João Belmiro Pinto da – *“ESPOSENDE a Terra e o Homem”*, Anégia Editores; 2ª Edição; Paços de Ferreira, pag.55

população local, são também procuradas por “forasteiros” sobretudo de outras partes do país, nomeadamente Braga, que buscam o litoral nesta época do ano.

O concelho ao longo dos anos tem sido capaz de responder à crescente procura, não só aumentando o número de equipamentos hoteleiros mas também a qualidade dos mesmos, pois foram criados hotéis e estalagens de 3, 4 e 5 estrelas, equipamentos modernos, um dos quais com capacidade de 1200 camas. O concelho dispõe de zonas com particular interesse turístico, destacando-se Ofir – Apúlia; a margem direita do Cavado; a Barca do Lago e o Monte de São Lourenço. *“Cada uma delas a seu modo próprio, representam já fortes pólos de atracção turística aos quais cada vez mais Esposende se apoia para se tornar no seu todo, uma área de lazer de qualidade, onde a implantação de novas actividades terciárias directamente ligadas ao lazer e ao turismo têm espaço próprio.”*⁵⁸

Mapa n.º 8 -Recursos Turísticos e Áreas Protegidas da Região do Vale do Cavado



Fonte: Atlas do Ambiente, tratamento próprio

Importa também evidenciar que as actividades comerciais têm acompanhado o crescimento destes equipamentos turísticos, todavia não se têm procurado a

⁵⁸GOMES, Paulino, Silva, João Belmiro Pinto da – *“ESPOSENDE a Terra e o Homem”*, Anégia Editores; 2ª Edição; Paços de Ferreira

diversidade, centrando-se principalmente nos bens alimentares, tabaco, e sobretudo nos últimos anos nas lojas de vestuário e decoração. Além disso, as actividades económicas de apoio, tais como bancos e seguradoras, têm acompanhado este crescimento.

Uma das preocupações centrais de Esposende tem sido a de transformar a cidade num centro turístico e habitacional de qualidade, com forte presença das moradias unifamiliares de primeira e segunda residência de classe média e alta. Para tal obviamente contribuiu a melhoria das infra-estruturas, as preocupações ambientais e a construção de vias de acesso de excelência.

Nesta linha, verifica-se que a gestão municipal tem apoiado a indústria hoteleira e o seu desenvolvimento ao longo da margem do Cavado, assim como a recuperação do edificado histórico. Além disso, a cidade de Esposende tem trânsito automóvel reduzido e de baixa velocidade, com ruas estreitas, e um edificado que não ultrapassa os 4 pisos. Este concelho disponibiliza uma elevada qualidade de vida designadamente na dimensão ambiental, sendo que a sua manutenção tem sido vista como suporte estratégico para o desenvolvimento, com uma inflexão nos últimos anos, tendo em vista a diminuição da habitação secundária, para combater o abandono no Inverno. Assim uma das ambições de Esposende é tornar-se cidade de primeira habitação, sobretudo para uma classe média-alta, já que é um concelho periférico à Área Metropolitana do Porto com elevados padrões de qualidade de vida o que ajuda a explicar a profusão de condomínios de fechados e moradias rodeadas por amplos espaços verdes.

3.3 - O Espaço Urbano

A 19 de Setembro de 1572 o Rei D. Sebastião concede o Foral à Vila de Esposende “*porque no dito lugar há trezentos e setenta para quatrocentos vizinhos juntos e arruados e muito nobre de casarias, gente rica e abastada e a maior parte dela ao serviço da sua alteza por ser Porto de Mar e que há setenta para oitenta navios grandes e muitos pilotos e homens de mar que de continuo com eles servem a sua alteza em o qual lugar por ser tão nobre tem sua alteza alfandega e oficinas dela*”. (Bernardino)⁵⁹

⁵⁹ GUERREIRO, Paulo - *Esposende de vila a cidade - processo de transformação* - Tese de Mestrado, Porto, FAUP, 2000, pag.17

Importa realçar que durante décadas o rio Cavado foi a principal via de comunicação de todo o distrito de Braga, tal facto favoreceu o alargamento das trocas comerciais, não só dos produtos agrícolas mas também industriais, o que levou a um incremento da dinâmica económica distrital. Porém, este sistema de transporte, juntamente com as dinâmicas comerciais, potenciou fluxos migratórios que levaram à saída de minhotos para outros continentes, assim como à fuga da população do campo para a cidade, o que gerou um incremento da estrutura urbana a nível nacional, facto que se prolonga até aos nossos dias. Desta forma, foram as áreas rurais que mais perderam, o desinteresse da população ocasionou o seu crescente subdesenvolvimento, tornando-as em áreas marginalizadas.

Com o passar do tempo o transporte fluvial e marítimo cai em desuso, além disso o Porto de Esposende torna-se perigoso e impossível de navegar, perdendo assim o seu valor social e económico, o que originou uma alteração do desenho do aglomerado urbano, devido sobretudo à diminuição da dinâmica populacional.

*“A lenta e progressiva mutação de Esposende de Vila a Cidade, nas ultimas cinco décadas, caracterizou-se por uma transformação dual entre a expansão e a consolidação onde os resultados das acções traçadas nesse período tiveram influências marcantes na caracterização dos elementos tipo morfológicos.”*⁶⁰

A área urbana de Esposende estende-se sobre uma plataforma que possui um pequeno declive no sentido Este-Oeste. O crescimento desta cidade deu-se sem qualquer planeamento, sendo que o seu edificado foi ocupando os solos disponíveis, inclusive aqueles com excelentes condições para a produção agrícola. Até à década de 80 o crescimento ocorreu sobretudo ao longo da EN 13 (Porto – Viana) que atravessa o centro de Esposende. Todavia com a IC1, que envolve a área urbana de Esposende na globalidade, este crescimento tende a espalhar-se. Além disso, a estrada que liga Barcelos a Esposende e que cruza a EN13 num largo central da cidade, confere a esta freguesia, actual cidade sede de concelho, uma *“centralidade urbana viária e quase histórica em torno do largo”*⁶¹. A partir desse largo foi desenvolvido um sistema de vias radiais de acesso às restantes freguesias do concelho, sendo que estas vias têm sido alvo, sobretudo na última década, de uma pressão urbana, o que tem contribuído para um crescimento da área urbana da cidade. Destaca-se entre todas a Avenida Marginal que é delimitada a Sul pelo Rio e que se cruza com a Estrada Porto – Viana e se estende

⁶⁰ GUERREIRO, Paulo - *Esposende de vila a cidade - processo de transformação* - Tese de Mestrado, Porto, FAUP, 2000, pag.28

⁶¹ GOMES, Paulino, Silva, João Belmiro Pinto da – *“ESPOSENDE a Terra e o Homem”*, Anégia Editores; 2ª Edição; Paços de Ferreira, pag.56

até Cepães, como importante frente de expansão, muito embora desorganizada e orientada pelo sistema viário que se prolonga até às áreas rurais do concelho.

A cidade possui quatro núcleos urbanos distintos:

Núcleo Central – remete-se para o antigo centro histórico, que encerra uma malha urbana caracterizada por quarteirões e pela construção em banda que se desenvolve ao longo da rua envolvente, nestes encontram-se sobretudo habitações de 2 pisos (rés-do-chão e 1º).

Núcleo Norte – engloba o espaço de expansão tradicional, refira-se que a cidade de Esposende foi desde sempre uma cidade balnear, a sua forma foi estruturada linearmente, com moradias em banda sobretudo de 2 pisos ou então com apenas um. Esta área é bastante homogénea, distinguindo-se apenas os edifícios escolares.

Núcleo 3 – Mais a Norte encontramos uma área mais descontínua, onde predomina o mesmo tipo de edificado, e a ocupação é mais interpolada, já que é entremeada por áreas agrícolas persistentes. Estas estendem-se ao longo das vias de acesso a Esposende.

Núcleo 4 – compreende a área que se alonga entre Esposende e Cepães, o edificado distribui-se ao longo das vias secundárias e reúnem-se em pequenos núcleos que se estendem ali e acolá.

Resumidamente, podemos considerar que o aglomerado urbano localiza-se sobretudo ao longo da foz do Cavado, circunscrevendo-se assim a Esposende, Fão e englobando também Apúlia, sendo que nos últimos anos estendeu-se para as Marinhas e para um pouco da freguesia de Gandra.

Para o restante concelho, podemos dizer que os aglomerados rurais tendem a concentrarem-se sobretudo no interior Norte, englobando as freguesias de Antas, Forjães, Vila Chã, Curvos, Palmeira e Gemeses. Por outro lado, no Interior Sul onde os terrenos são também bastante férteis, encontramos os aglomerados rurais de Fonte Boa, Rio Tinto e o interior da freguesia de Apúlia.

Junto à linha de Costa, no sentido de Viana do Castelo, concentram-se sobretudo aglomerados do tipo urbano mas que em simultâneo se encontram em estreita convivência com as áreas rurais que lhes são próximas. Entre as demais, a freguesia de Apúlia é aquela que apresenta mais claramente uma ocupação mista, pois possui uma mancha urbana que se propaga pelas terras férteis, estendendo-se desde a mancha florestal que faz a separação dos aglomerados anteriores, e se alastra até aos aglomerados rurais de Paredes e Criáz.

4. ESPOSENDE – EVOLUÇÃO DO SEU TRAÇADO

As primeiras concentrações humanas no concelho de Esposende remontam há muitos séculos atrás, sendo que se supõe que a primeira data do séc. IV e V a.C.

“Desde que os povos desceram dos montes às planícies, não me repugna acreditar que no sítio onde hoje se vê, esta progressiva vila, ou próximo dela, existisse alguma povoação sua antecessora, por ser na orla do mar e próximo da foz do rio, serviria de entreposto comercial dos povos indígenas com os que procuravam as costas marítimas e os rios desta parte da península.”⁶²

Todavia, a nossa história vai começar muitos séculos depois, em plena Idade Média, visto que as primeiras Inquirições efectuadas no lugar de Esposende, pertencem à freguesia de São Miguel de Zopães ou Cepães, hoje Marinhas, datam de 1258.

Com o tempo a população foi deixando o seu interior para vir concentrar-se ao longo das margens da foz do Cavado junto à sua foz, com o objectivo de se dedicar à pesca. Neste processo, Esposende estruturou-se a partir da acessibilidade conferida pelos meios de transporte, cujos únicos obstáculos eram o relevo acentuado e os rios (estes, simultaneamente vias de circulação no caso do Cavado no seu curso terminal). Para os ultrapassar, foi criada uma rede de percursos que, mais tarde, vieram a tornar-se importantes estradas e até ruas da vila. Assim, o aglomerado resultou de um processo espontâneo e esteve muito ligado à necessidade do homem se aproximar da água, que na altura constituía um importante meio de subsistência. Como vila (e a uma outra escala como concelho), Esposende foi crescendo por aglutinação da população de aldeias e lugares vizinhos, que por partilha ou herança encontravam aqui terrenos para construírem suas casas.

Quando o povoamento atingiu proporções suficientes, os habitantes pediram ao rei, no caso D. Manuel, a carta de foral e passagem de lugar a vila, pedido ao qual o rei se terá mostrado favorável. No entanto, ocorrendo entretanto a morte do procurador do lugar de Esposende, perde-se a petição, o que levou a que o foral Manuelino nunca tenha sido atribuído.

Três séculos passaram até que foi realizada uma visita pastoral de D.Frei Bartolomeu dos Mártires, então Arcebispo de Braga, que considerou ser necessário tornar o lugar numa paróquia. Assim, em 1566, é indicado um pároco para freguesia de Nossa Senhora da Graça – Espozende. Reconhecia-se, por via eclesiástica, o que as contagens realizadas em, 1527, sob a égide do Rei D. João III, asseguravam: que na

⁶² FONSECA, Teotónio da – *Esposende e o seu Concelho* – Livraria Esposendense, 1936 Esposende

vila de Barcelos, pertencente à região entre Douro e Minho, os locais de maior densidade populacional eram Esposende e Fão – “ (...) *Tem mais as povoações d’Esposende e Faão pegadas à foz do rio Cavado e no mar juntas duas chegadas da villa hua de hun Cavado rio e outra de outro vyvem nelas juntas 272 moradores (...)*”⁶³. Anos mais tarde, em 1549, aquando da publicação da Cartografia de Manuel Barros é reconhecida a importância destes lugares, como portos de mar de excelência, e já na altura se encontravam dentro das melhores vilas do Minho.

Poucos anos mais tarde, a 19 de Agosto de 1572, EL-Rei D. Sebastião considerou oportuno atribuir o título de vila e sede de concelho à então freguesia de Esposende, tendo sido delimitada a sua área. Inicialmente pertenciam ao concelho de Esposende apenas as freguesias de Esposende, Marinhas, Mar, Gemeses, Gandra, Curvos e Vila Chã e só, aquando da reforma de 1835, foram adicionadas as restantes que hoje compõem o concelho: Apúlia, Fão, Rio Tinto, Fonte Boa, Belinho, Antas, Forjães e Palmeira de Faro.

Nestes séculos, a vila foi-se erigindo ao longo da foz do Cavado, com o seu traçado marcado pela ausência de planeamento, por uma clara influência das vicissitudes do solo e pela estrutura fundiária, que encerra quer as parcelas privadas, quer as atribuídas ao espaço público.

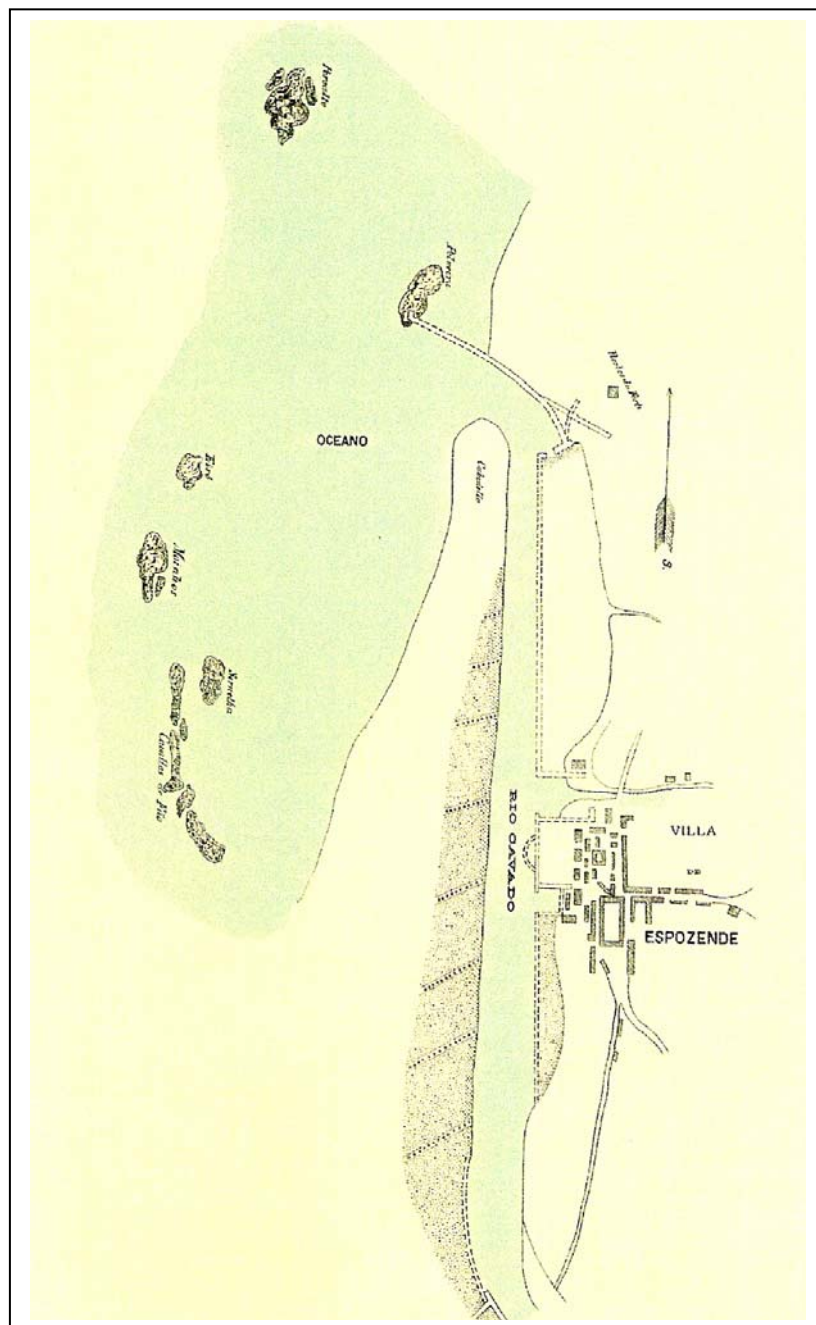
De 1807 a 1809 o porto de Esposende compreendeu importantes melhorias, sob a orientação do Eng. Custódio José de Vilas Boas, tendo sido interrompidas no período das invasões francesas. Entretanto, Esposende foi-se emancipando da administração de Barcelos, até que em 1835, aquando da junção das outras freguesias ao concelho, obteve a completa independência administrativa (ver planta n.º 1).

Durante muitas décadas a vida da sua população esteve ligada ao mar, sendo que o seu porto surgia como alternativa ao de Viana e de Vila do Conde, favorecendo de transporte de mercadoria, nomeadamente o sal e açúcar, pelo rio. Porém, ao longo do séc. XIX e apesar das referidas obras, foi-se agravando o assoreamento, o que se repercutiu na vida social e económica da população, lesada pela diminuição dos movimentos portuários e pelo decréscimo da construção naval. Perante esta situação os habitantes da vila solicitaram a intervenção da Rainha D.^a Maria I, de forma a solucionar tal problema, em consequência foi elaborado o projecto de “Encanamento do Rio Cavado”, que se iria desenvolver desde Prado, em Vila Verde, até à foz. Tal projecto sortiu efeitos sobre a margem direita do Cavado, afectando claramente o desenho do aglomerado urbano da Vila de Esposende. No entanto, o problema que este se destinava a resolver, permaneceu e o rio continuou de difícil navegabilidade, o que

⁶³ MARTINS, Carlos Oliveira - *Vila de Esposende no IV Centenário 1572-1972* – Esposende, 1972

se repercutiu mais ainda em vista do aumento da dimensão das embarcações que faziam comércio ao longo da costa e com outros países.

Planta n.º 1 – Planta da Vila de Esposende de 1800



Em terra, em finais do séc. XIX teve início a edificação das estradas que permitiram ligar Esposende de forma cómoda a outras sedes concelhias, nomeadamente a Barcelos (1867) e a Viana (1871), devendo sublinhar-se o significado que teve a construção, em 1882, da Ponte de Fão.

Estas estradas tornaram-se elementos fundamentais para a expansão da vila. Nesta, já no início do séc. XX, foi edificada Av. de Goios que trouxe em primeiro lugar

melhorias de ordem estética e de circulação dominando por ruas tortuosas. Com esta, foi favorecido o alargamento da rua Direita, com o intuito também de potenciar a construção de edificado urbano; por outro lado, pretendia-se favorecer a expansão do aglomerado.

Nesta altura tem início a construção do Hospital de Esposende, de iniciativa privada, o que levou à abertura da Av. do Hospital, com efeitos semelhantes aos da Av. de Goios.

4.1 - O Estado Novo e a Produção Legislativa no Âmbito do Urbanismo

A 18 de Maio de 1926 Salazar sobe ao poder e é instaurado o Estado Novo. De imediato sucederam-se inúmeras alterações, sobretudo no que concerne à gestão e expansão do território, tendo sido criados um conjunto de instrumentos de iniciação ao planeamento nacional. Para levar a cabo tal tarefa foi nomeado o Eng. Duarte Pacheco, responsável pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, que passou então a deliberar, reestruturar e até mesmo a criar toda uma legislação orientadora do processo de planeamento nacional.

A 21 Dezembro de 1934 é publicado o decreto-lei -24:802 que foi o responsável pela transformação do espaço urbano do país, sobretudo das sedes concelhias. Neste documento, Duarte Pacheco considerava fundamental que todos os aglomerados urbanos, com 2500 ou mais habitantes ou detentores de requisitos tidos fundamentais, nomeadamente turísticos, elaborassem Planos Gerais de Urbanização. Para o efeito, e dada a escassez de suporte cartográfico do nosso país, tornava-se prioritário que as Câmaras Municipais levassem a cabo esse levantamento, que posteriormente deveria ser enviado para a “Comissão de Fiscalização dos Levantamentos Topográficos Urbanos”. Esta ficaria incumbida da elaboração da carta topográfica, que deveria constituir o trabalho preliminar dos Planos Gerais de Urbanização de todos os municípios.

Assim e indo de encontro a outro dos objectivos deste documento, as Câmaras Municipais passariam a ter um papel mais participativo na transformação do território. O objectivo era promover o desenvolvimento serviços e estruturas viárias, munir os concelhos com infra-estruturas e equipamentos sociais que salvaguardassem as necessidades das classes mais desfavorecidas, tornando estes sinónimos de civilidade, e em simultâneo garantir-lhes habitação de maior qualidade. Outro dos pressupostos era tornar o desenho da cidade idêntico ao das grandes cidades da Europa e do Mundo, sendo que as praças, que surgiam da confluência das grandes

avenidas, deveriam ser valorizadas. Tal como refere Fernandes o desenho formal das cidades, “*em termos de desenho do plano urbano, é explicado pela formação francesa e a influencia haussmaniana, dos engenheiros*”⁶⁴ responsáveis.

Para a elaboração deste conjunto de obras era necessário realizar expropriações, que teriam de vir identificadas nos Planos Gerais de Urbanização, caso contrário a expropriação seria inviabilizada. A figura de Duarte Pacheco foi fundamental, na forma como liderou o processo de expropriações, até porque na altura se tornou também Presidente da Câmara de Lisboa, tendo procedido à reestruturação fundiária.

Porém, apesar de todas as alterações promovidas no âmbito da gestão territorial, persistia um problema que dificultava a consecução dos objectivos traçados, o facto do país não estar munido de quadros técnicos qualificados para desempenhar as tarefas pretendidas. Para contornar tal problema e assumir um maior controlo do processo o Estado criou um conjunto de organismos centralizadores, com o intuito de fiscalizar a administração autárquica, introduzindo quadros técnicos qualificados, tendo constituído o Fundo de Desemprego, a Junta Autónoma de Estradas, a Comissão de Fiscalização dos Levantamentos Topográficos, entre outros.

Em 1944 foi fundada a Direcção dos Serviços de Urbanização, organismo estatal cuja principal responsabilidade residia em coordenar e analisar os Planos Gerais de Urbanização. São então elaborados os primeiros planos alvo de análise, que revelaram inclusive algumas incompatibilidades entre os objectivos do decreto-lei vigente e os planos aprovados na altura, o que levou a que se questionasse a legitimidade dos ante-planos previstos pelo DL 14 802 de 1934. No seguimento, emergem várias confusões, em primeiro lugar decorrentes do Plano Geral de Urbanização não possuir efeitos legais no que concerne à gestão fundiária, o que levantava uma outra fragilidade, por não se saber até que ponto é que os Plano Gerais de Urbanização se poderiam sobrepor ao anterior regulamento de salubridade, em vigor desde 1903. Por outro lado, interrogava-se se os ante-planos teriam que ir de encontro ao Plano Geral de Urbanização. Tais incongruência, geraram a que em 1944 fosse levada a cabo a correcção do dito decreto-lei, dando origem a um novo, o DL 33 921 de 1944, o qual considerava que as câmaras municipais deveriam sujeitar os seus planos de urbanização e expansão, realizados em três anos após a conclusão do levantamento topográfico, à aprovação do governo, nomeadamente à Direcção Geral

⁶⁴ FERNANDES, Mário Gonçalves – *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal – Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança entre 1852 e 1926*, FAUP edições, 2005, pag. 186

de Urbanização do Ministério de Obras Públicas. Da rectificação do artigo que orientava os PGU's, nasce o Plano Urbano que se limitava a distribuir as verbas provenientes do Fundo de Desemprego, enquanto que o anterior procurava pelo menos a alteração do uso da propriedade privada. Note-se que o dito decreto-lei entendia que os Planos Parciais de Urbanização só poderiam ser aprovados após a aprovação dos Planos Gerais e que, além disso os projectos que não viessem definidos nos Planos de Urbanização, nomeadamente os de índole particular, teriam que se sujeitar ao controlo do Ministério das Obras Públicas, sob pena de não lhes ser fornecidas água e saneamento. Com isto o Ministério das Obras Públicas pretendia que as câmaras ao elaborarem os seus PU's definissem as suas áreas de expansão, sendo posteriormente o seu dever, a execução do que projectassem.

Todavia, dadas as suas lacunas, o DL 33:921 foi substituído por um novo em 1946, no qual vigorava que os ante-planos deveriam definir as linhas gerais de arranjos urbanísticos e tinham que ser cumpridos rigorosamente, até à conclusão dos estudos definidos o que se consolida e aprofunda com a publicação do DL 39:382 – Regulamento Geral das Edificações Urbanas, a 7 Agosto de 1951.

Com esta legislação um dos grandes pressupostos era racionalizar o processo de planeamento e consequentemente do crescimento urbano, para o que viria a contribuir também o Decreto-Lei 28 911 de 6 de Junho, que visava actualizar o processo de licenciamento de loteamentos, no qual a intervenção da administração publica só se faria nas grandes parcelas, de forma a garantir a qualidade ambiental e patrimonial. Também com o objectivo de tornar o processo de loteamento mais simples, foi revisto o sistema de compensações e cedências e tornou-se fundamental a elaboração de um contrato regulador dos compromissos assumidos pela Câmara Municipal e pelo requerente do loteamento, o que permite que o loteador passe a poder realizar infra-estruturas.

Em 1971 o DL 1944 foi substituído, conferindo-se mais poder aos municípios, no sentido de poderem elaborar os planos de urbanização e os planos de pormenor referentes aos sectores urbanos presentes nos Planos Gerais já aprovados, que por sua vez tinham uma duração de 5 anos.

No ano de 1973 emerge um novo documento, o DL 289/73, que estipulava a necessidade de identificar o responsável pela correcta e ordenada expansão dos núcleos. Em geral, o planeamento torna-se mais maleável e mais ligado à orientação, uma vez que permite às entidades locais realizarem Planos de Pormenor e Planos de Urbanização e aos privados uma maior facilidade nos processos de urbanização.

4.2 - Esposende e o Urbanismo no Estado Novo

4.2.1. - A Década de 40 e a emergência do Planeamento como forma de produção urbana

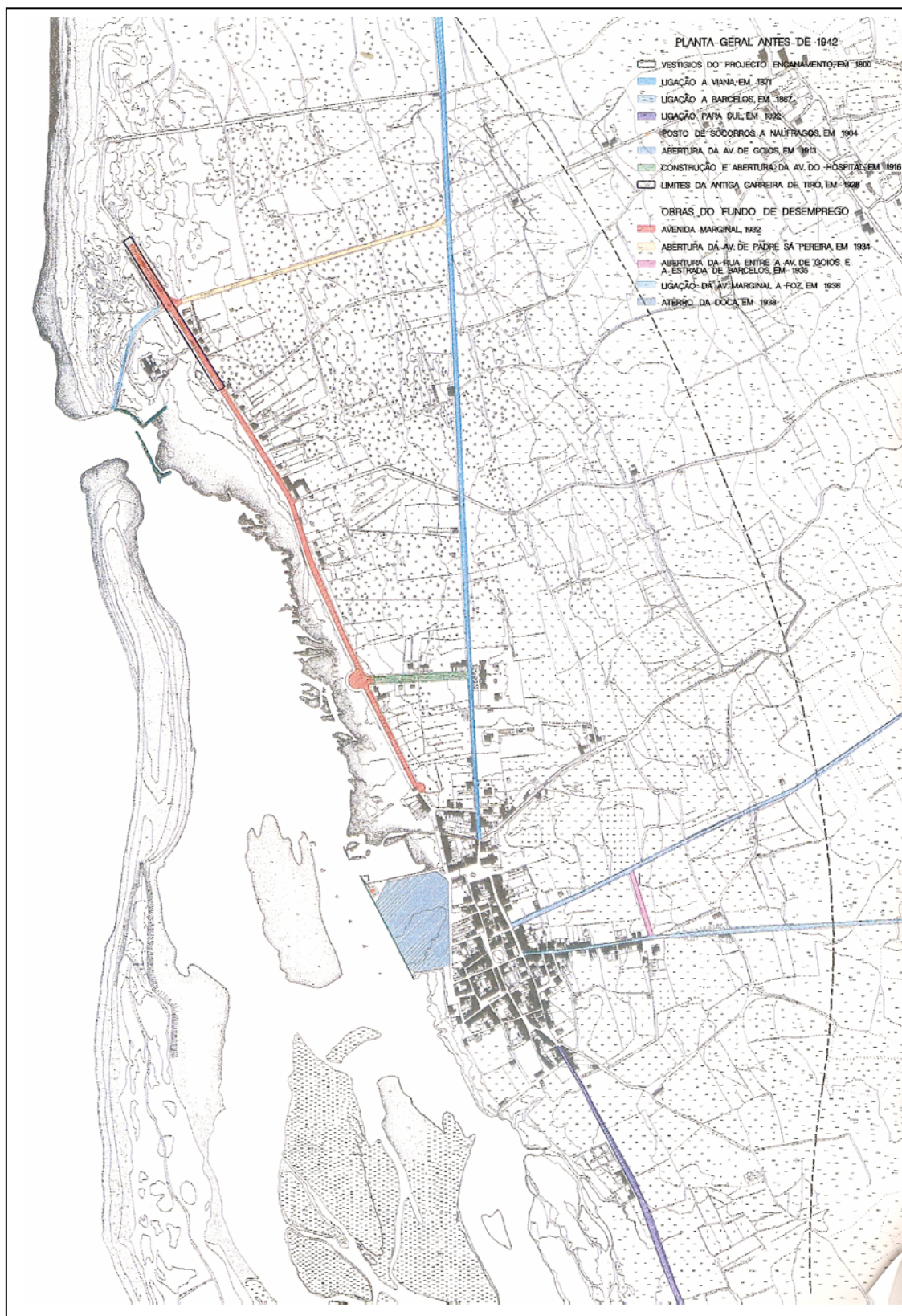
Esposende até aos anos 40 do séc. XX, cresceu de forma geomórfica, sem qualquer plano que orientasse e estruturasse o seu traçado. Só a partir da década de 40 é que começa a surgir a preocupação de compor o processo de planeamento urbano. No entanto, já na década de 30, do mesmo século, José Vilaça elaborou a Planta Geral Topográfica da vila, assim como um projecto para uma avenida marginal, cuja configuração ficou determinada.

Contudo persistiam outras necessidades, como o alargamento de ruas, e a melhoria da área ribeirinha que se desenvolvia do Forte de São João até ao centro. Para a realização destas obras foi fundamental o “Fundo de Desemprego” que se tornou responsável pelo aterro da doca, realizado em 1938, de que resultou uma terraplanagem, que não só favoreceu o alargamento do espaço público como contribuiu para a melhoria da imagem da vila e teve aspectos ambientais muito positivos. O Fundo de Desemprego permitiu também a abertura de novas ruas e avenidas e a edificação da Delegação Marítima das Alfandegas, que veio a tornar-se fundamental para a criação de novos postos de trabalho. Simultaneamente realizou-se uma reestruturação da rede viária nomeadamente com a ligação entre estradas e avenidas. Um dos objectivos centrais desta acção passou pela ligação da Av. Marginal à foz do Cávado, fundamental para a recuperação do farol e da muralha, assim como pela ligação da Av. de Goios à Estrada Nacional n.º104, de ligação a Barcelos. Anos mais tarde seria também aberta a Av. Sá Pereira e construída uma rotunda na sua ligação com a EN 13, o que facilitou em muito a circulação. (ver planta n.º 2)

Todavia, a ausência de um planeamento efectivo com um plano global de vila, levou a que a produção de espaço urbano fosse pontual e feita de forma isolada e descoordenada, o que favoreceu em outros aspectos uma subdivisão crescente das parcelas.

Em 1936, o Presidente da Câmara de Esposende incumbiu o Arq. Arménio Losa de adoptar o decreto-lei 24:802 e de elaborar o que chamou Plano de Urbanização da Praia Suave Mar. No seguimento, Arménio Losa propõe subdividir a vila em unidades residenciais, dando primazia à construção isolada, sugeriu que o edificado seguisse os arruamentos e não o cadastro, visionou a construção de avenidas e passeios largos, bem como de um parque desportivo e de um jardim fluvial com piscina municipal.

Planta n.º2 – Planta Geral de Esposende antes de 1942



Além disso, considerava fundamental que a rede viária se adaptasse a circulação automóvel. Para a zona norte de expansão da vila, o Arq. Arménio Losa

concebeu três propostas que, segundo Paulo Guerreiro⁶⁵, previam a construção de uma espécie de Cidade Jardim. Estas foram levadas a cabo apenas em 1947 pelo Eng. José Miranda de Vasconcelos, que realizou algumas alterações, como ter passado a piscina Municipal para sul, além de ter valorizado o forte de São João. (ver planta n.º 3)

O projecto de Urbanização de Arq. Arménio Losa cai por terra, em parte em consequência da falta de definição de um limite de intervenção, também pela ausência de cartografia de base eficaz e, muito possivelmente, também pelas limitações sentidas pela autarquia para a implementação do mesmo.

Anos mais tarde o Eng. José Miranda de Vasconcelos associa-se ao Arq. Arménio Losa que, quer separados ou em conjunto, elaboraram uma série de planos e grande impacto para todo o Norte do País. Neste processo, para Esposende, José Miranda de Vasconcelos foi especialmente importante, pois veio dar um novo impulso ao processo de planeamento, com fortes repercussões na imagem da cidade de hoje.

Em 1945 foi convidado para fazer parte da elaboração do Plano Geral de Urbanização de Esposende. No ante-plano que José Miranda de Vasconcelos elaborou fez ver que a cidade só poderia crescer de forma linear para Norte e para Sul, ao longo da Av. Marginal e da Estrada Nacional 13, já que as restantes vias ainda não estavam infra-estruturadas. O plano por ele desenvolvido era composto por uma planta de zonamento, uma planta de urbanização, uma planta de trabalho, uma outra da hierarquia viária e finalmente, pelo regulamento.

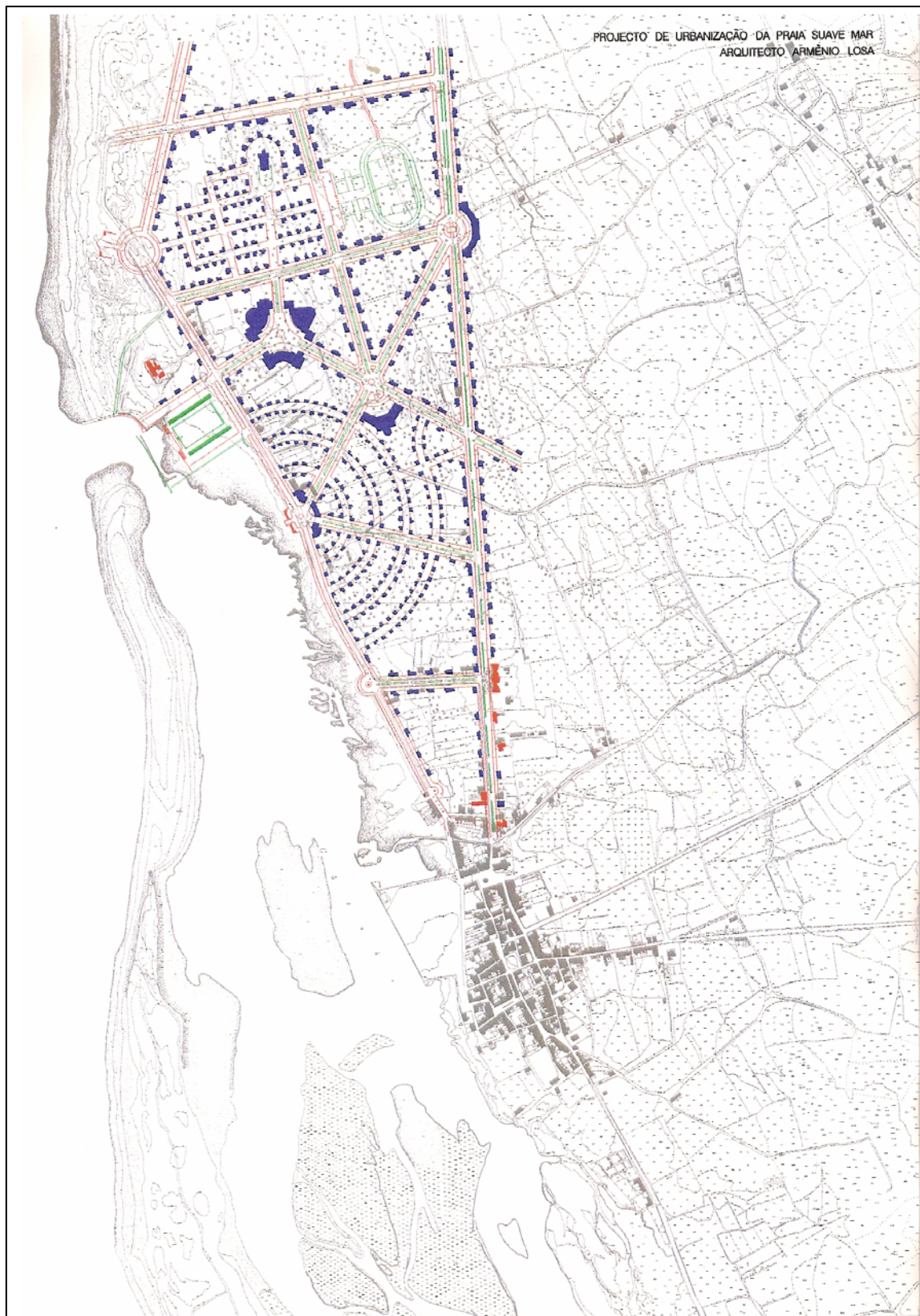
Apesar do Plano Geral de Urbanização de Esposende ter dado entrada na Direcção Geral dos Serviços Urbanos em 1947, só foi aprovado em 1949⁶⁶. Um dos grandes pressupostos de Vasconcelos era proceder-se à alteração e reestruturação de toda a rede viária de Esposende, para o que criou uma classificação própria: artérias e sub-artérias – que englobavam as estradas nacionais; vias locais de atravessamento; vias de interesse local que ligavam diferentes áreas do aglomerado; e as vias ditas residenciais. Também ficaram definidos os limites do aglomerado, sendo que foi fundamental a ligação de Av. Marginal com a EN13, tendo para isso sido conquistados a Sul terrenos ao rio e a particulares. Note-se que além destas, apenas existiam três estradas – a Estrada dos Banhos, a Nova Estrada dos Banhos e a Estrada do Forno, o

⁶⁵ GUERREIRO, Paulo – *Esposende de vila a cidade – processo de transformação* - Tese de Mestrado, Porto, FAUP, 2000

⁶⁶ Nesse mesmo ano Câmara Municipal lança um regulamento Municipal, que procura cobrir as lacunas do Regulamento vigente a nível Nacional – Regulamento das Construções Urbanas

que todas elas ligavam os núcleos rurais ao mar e ao rio, nomeadamente à Casa dos Banhos e o Forte São João da Cal.

Planta n.º 3 – Planta de Urbanização da Praia Suave Mar do Arquitecto Arménio Losa



Um dos grandes objectivos do plano de Vasconcelos era proceder à higienização da cidade, para tal entendia como fundamental consolidar o eixo central do aglomerado conferindo-lhe uma forma mais regular. Segundo ele o crescimento da vila deveria ser espontâneo, associado ao prolongamento das antigas ruas para as novas zonas de expansão. Assim, o plano propunha a criação de um espaço central de características urbanas, com alguns arruamentos, sendo o seu principal objectivo lutar contra a ruralidade persistente, para o que sugeria a construção de moradias adequadas para os habitantes, deixando-se as casas térreas, sem comodidade, sem qualquer divisão, propensas à insalubridade.

O Ante-plano Geral de Urbanização de Esposende de 1947 foi elaborado baseado em projecções futuras, que compreendiam que nos anos oitenta a população atingiria os 1900 habitantes, número sustentado em inquéritos realizados à população local, e entendia-se que a população deveria ser alojada consoante a sua classe social ou condição económica. Assim, numa associação entre áreas habitacionais e residentes:

Classe A – Destinava-se a alojar famílias de proprietários e funcionários públicos e desenvolvia-se a nascente da igreja matriz;

Classe BC – Seria para albergar funcionários em geral, operários e pescadores e localizar-se-ia a Norte e a Sul em locais contíguos ao núcleo central

Classe D – Albergaria os comerciantes e encontrar-se-ia a Norte do núcleo central da vila – ao longo da Av. Marginal e das novas avenidas melhoradas perpendiculares à Av. Marginal e à Estrada Nacional 13, concentrando-se em edificado que não podia ter mais que 2 pisos e deveria ter em atenção a arquitectura do conjunto.

Os agricultores não vinham referidos, pois o objectivo era que as casas de lavoura fossem construídas na área rural adjacente à vila.

O ante-plano previa também a construção de uma via que ligasse a igreja Matriz à futura estação de caminho de ferro, cujos terrenos, de pouca densidade de construção, estariam destinados à classe A. Por outro lado, as habitações destinadas à classe C – pescadores, iriam ser localizadas ao longo da Av. Marginal e da EN n.º13, isto é contíguos às áreas de onde retiravam o seu mantimento, além de se propor a construção de um bairro piscatório junto à doca do mercado. Realce-se que, aqui, entretanto o aumento da pesca e do comércio local de pescado havia levado à construção de armazéns de suporte a estas actividades.

No zonamento de 1947 é evidente a presença de zonas específicas para a indústria, armazéns, residências unifamiliares, apartamentos e espaços de lazer. Além disso, o plano vem acompanhado de um programa de zonamento e de um regulamento, onde é especificado o tipo e estilo de construção, a existência ou não de

infra-estruturas, e a área em que se circunscrevem. Obviamente que a dimensão dos terreno, as áreas de construção e a frente variavam consoante as classes a que se destinavam. Em contrapartida as zonas de artesanato e da indústria, que iriam localizar-se a sul da vila, não possuíam parâmetros ou indicações.

Em simultâneo previa-se a construção de uma zona portuária, situada junto à marginal, na qual se iriam encontrar actividades relativas à pesca e à indústria. Além disso, foi definida uma Zona de Reserva, onde não era permitida a construção, de forma a deixar uma área livre para futuros desenvolvimentos.

Outro dos objectivos de Vasconcelos era potenciar o desenvolvimento local, para o que entendeu ser prioritário construir um conjunto de edifícios públicos, nomeadamente a Caixa de Crédito Agrícola e o Grémio da Lavoura que na realidade viriam a dar apoio à actividade económica dominante, a agricultura, assim como à indústria dos lacticínios. Isso compensou um pouco a quebra que se verificou na pesca a qual embora tivesse diminuído, justificava a proposta de alterações na barra a construção de um porto de abrigo, armazéns, oficinas e espaços livres de apoio.

No que concerne ao comércio almejava-se a construção, junto à Av. Marginal e ao Centro Cívico, de uma zona comercial. Todavia, esta função não possuía grande dinâmica no concelho, talvez por faltar o poder de compra necessário. O Centro Cívico passaria a concentrar um conjunto de serviços públicos que anteriormente se encontravam na Câmara Municipal, e desta forma reuniria: a Alfandega, o Posto de Guarda-Fiscal e a Caixa Geral de Depósitos. Aspirava-se também à construção de uma cadeia, de um matadouro e de dois lavadouros públicos.

Este plano inspirou muito do desenvolvimento urbanístico da vila, mesmo que muitos dos seus objectivos e normas ficassem por cumprir, designadamente o que era proposto no zonamento, verdadeira faca de dois gumes, já que podendo favorecer a expansão da vila e uma organização flexível do seu traçado, promoveria a segregação social e alteraria a imagem de Esposende.

Em 1967 ficou claro, na representação cartográfica elaborada, algumas das consequências do ante-plano. Uma das principais alterações foi que a EN n.º13 e Av. Marginal passaram a definir os limites urbanos da vila, com o governo central a considerar que o desenvolvimento da vila deveria dar-se no interior deste polígono. Foram também construídos o centro cívico, o maior largo da vila (Largo de São Domingos), o Posto de Brigada Fiscal, assim como moradias isoladas e em banda e procedeu-se ao alargamento de vias e avenidas, tal como proposto.

Apesar de tudo, em meados do século passado, a malha urbana de Esposende permanecia irregular e orgânica, reconhecendo-se a existência de uma área da vila com uma malha mais concentrada e outra de maior dimensão, já com características

predominantemente radiais. O desenho foi no geral claramente influenciado pelo tipo de parcelas, persistindo dois tipos: a de dimensões mais reduzidas, com uma forma quase sempre irregular e a de maiores dimensões, com formato geométrico simples e em regra rectangular. Por outro lado, o tipo de edificado que inicialmente possuía características rurais (numa relação dominante de tipo casa campo) ou de pequena dimensão e fraca solidez no caso de apoio à pesca, com as alterações do sistema produtivo e o desenvolvimento económico do terciário, foi alterando a sua arquitectura, de forma a adaptar-se ao espaço existente e consequentemente ao casario alinhado, com predominância da moradia unifamiliar.

No desenvolvimento de Esposende o governo central do Estado Novo teve um papel fundamental pois favoreceu a construção de estradas e infra-estruturas, qualificando e modernizando as sedes concelhias, com o que ganhou Esposende, associando-lhe um esforço importante em matéria de planeamento urbanístico.

4.2.2 - Década de 60 – o papel dos Ante-planos na definição do traçado Urbano

Na década de 60 a Câmara Municipal de Esposende contratou os Arquitectos Viana de Lima e Sérgio Fernandes para a procederem à revisão do ante-plano de 1947. Desta revisão resultaram três propostas, das quais apenas uma foi executada, aquela que abrange os terrenos situados a Norte da foz do rio Cavado, ou seja a área dita das Dunas de Esposende. O anteprojecto foi apresentado pela autarquia em 1962.

Viana de Lima e Fernandez, perante a dinâmica do turismo balnear, valorizaram os terrenos cuja localização garantia a distinção do local, procurando não colocar em causa a expansão do aglomerado urbano. Assim, tentaram fomentar uma maior liberdade no traçado das ruas, conferindo um carácter de certa forma rústico (e inorgânico) com o intuito de se conseguir uma melhor integração no ambiente e também de se diminuir a velocidade da circulação automóvel, preservando-se e valorizando-se a paisagem. Este projecto desenvolve-se em plena duna primária, com o desenho de um conjunto de ruas que davam origem a lotes de terreno individualizados, originando construções isoladas no seu interior. A dimensão dos lotes variava entre os 500 e os 800m², tendo que estar afastados uns dos outros pelo menos 10m. As habitações teriam em média 2 pisos exceptuando as que se encontravam a poente, que teriam apenas rés-do-chão (ver planta n.º4 e 5).

Planta n.º 4 – Planta dos extractos do Ante-plano de Urbanização do Arquitecto Viana de Lima

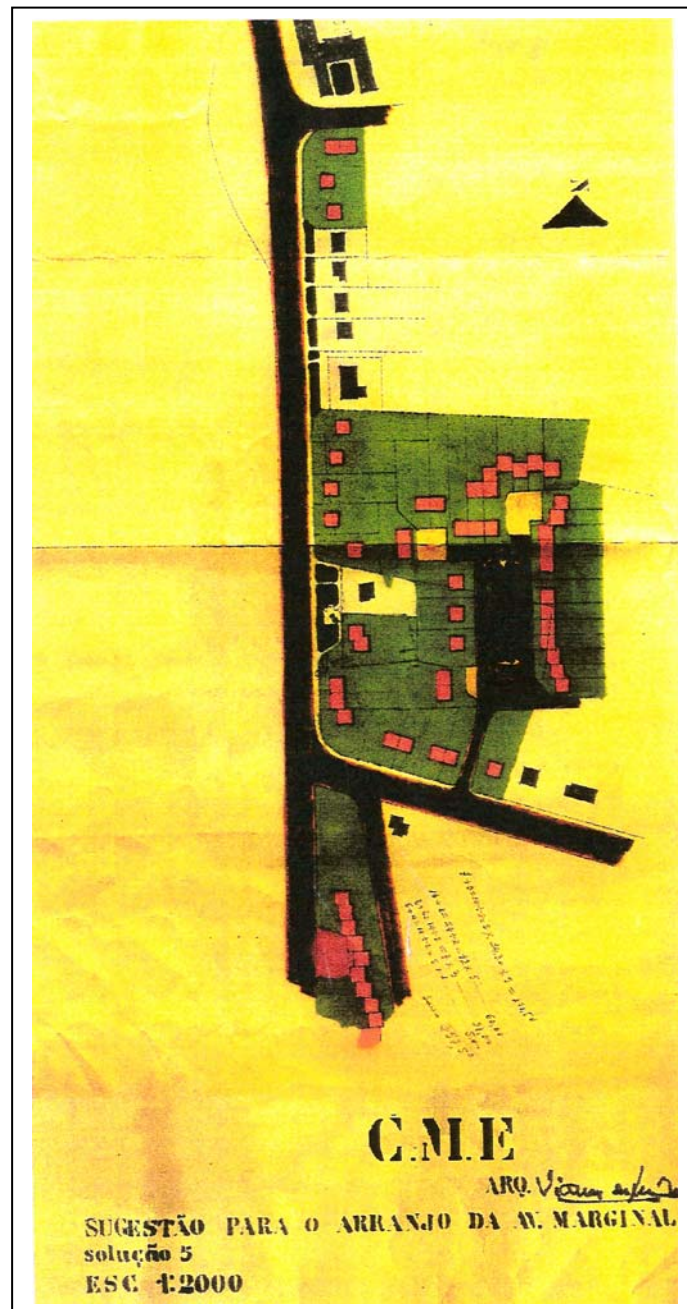


Planta n.º 5 – Projecto de Urbanização da Duna Primária de Viana de Lima



Em consequência deste novo conjunto de moradias, a Av. Marginal sofre alterações, já que nasce uma bifurcação, resultante da necessidade de criar um novo arruamento a nascente, que mais tarde foi ligado à Av. dos Banhos. Também foi proposta a construção de uma pousada, para a qual foi garantido pelo Ministério de Obras Públicas metade do seu financiamento.

Planta n.º 6 – Sugestão de Viana de Lima para o arranjo da Av. Marginal



Apesar do plano pretender preservar as estruturas existentes, nota-se ter sido muito claramente influenciado pela Carta de Atenas e consequentemente por Le Corbusier, no que concerne às quatro funções por este preconizadas, habitar, trabalhar, lazer e circular, o que influenciou a organização da parte setentrional da

vila e os seus processos de zonamento, sendo que a sua prioridade foi sobretudo a circulação viária (ver planta n.º 6).⁶⁷

Cinco anos volvidos é constituída uma nova equipa, formada pelos Arquitectos Carvalho Dias e Lúcio Miranda, que elaboraram o Esboceto do Ante-plano de Urbanização de 1967. Tal como na década de 40 tornava-se então prioritário melhorar as condições de vida da comunidade piscatória da vila, sendo que na altura foram criados para o efeito o bairro de São Vicente de Paula e o Bairro dos Pescadores. Outro aspecto que importava valorizar eram as aptidões turísticas da vila, pois além de uma beleza muito própria, dispunha de boas acessibilidades que facilitavam a ligação a Espanha e ao Porto.

O Esboceto de 1967 da vila de Esposende contemplava: o núcleo central, com o centro cívico e comercial, incluindo igreja matriz, paços do Concelho, e outros serviços administrativos, assim como a área de duna primária definida por moradias isoladas, construção de Viana de Lima. (ver planta n.º 7)

O Esboceto possuía uma planta de zonamento, na qual vinha identificada uma zona residencial, uma zona de equipamentos, uma zona industrial e uma zona de lazer. Relativamente aos equipamentos pretendia-se fazer uma divisão por freguesias, em que Esposende deveria constituir-se com Centro Urbano Administrativo, Fão seria zona Turística e Apúlia zona verde.

No que concerne à habitação, esta seria colocada no centro da vila, sendo intercalada com actividades do sector terciário. Além disso pretendia-se que a construção fosse regularizada, devendo existir espaços verdes. Na zona rural a construção seria especialmente limitada, adaptando-se o máximo de um fogo por cada 5000m².

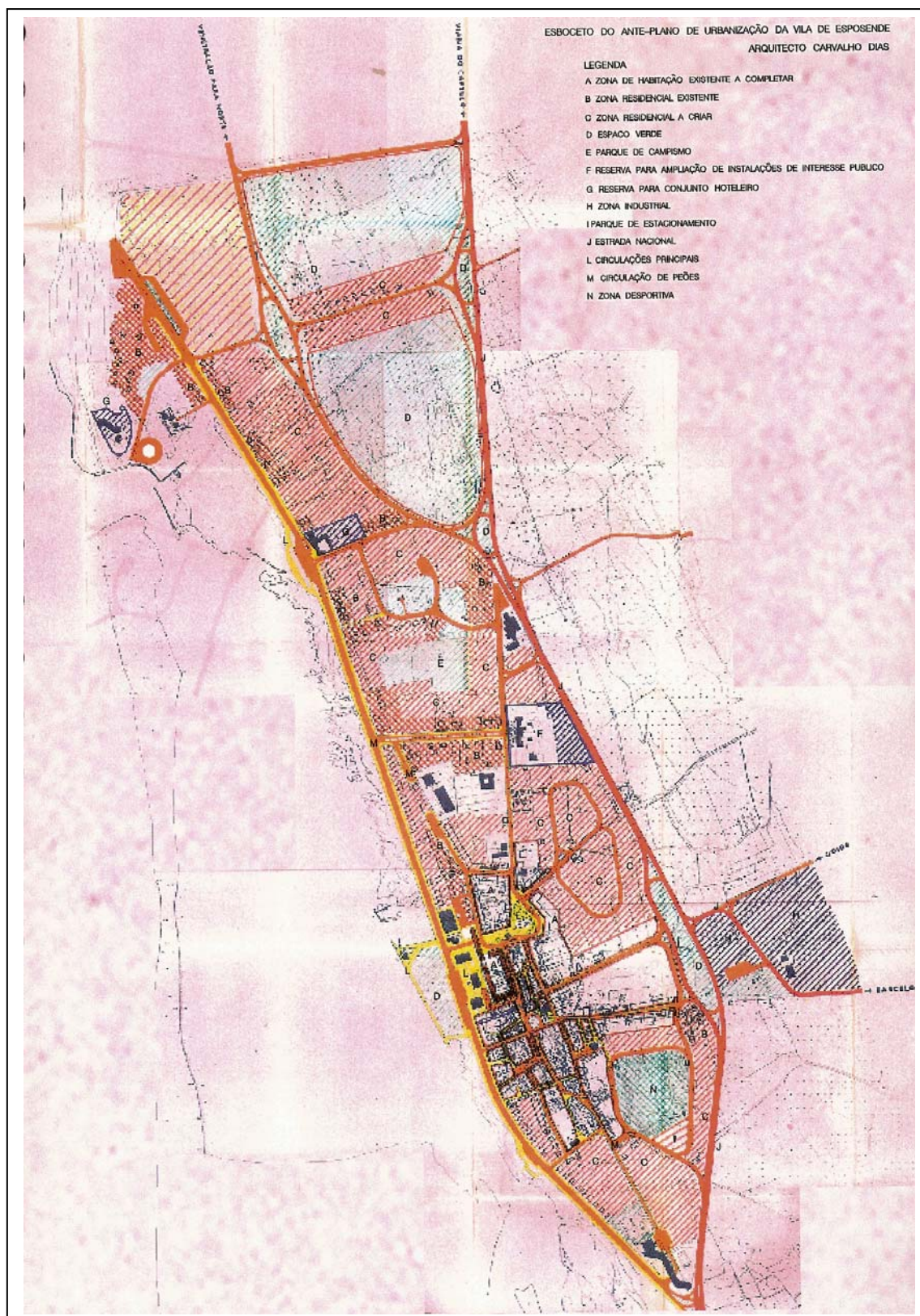
A zona industrial seria localizada ao longo da Estrada Nacional Esposende Barcelos, enquanto que o novo matadouro se construiria a nascente da Capela de Nossa Sr.^a dos Anjos.

A Norte da Vila pretendia-se promover o turismo balnear, suportado na criação de um parque de campismo e, de um hotel de grande dimensão, estando também prevista a construção de imóveis de habitação colectiva para uso sazonal. Através do Esboceto, são conquistados terrenos ao Domínio Público Marítimo, com o objectivo de se edificarem novos equipamentos nomeadamente, um tribunal, um

⁶⁷ GUERREIRO, Paulo - *Esposende de vila a cidade - processo de transformação* – Tese de Mestrado, Porto, FAUP, 2000

mercado e um cine-teatro. A nascente da Estrada Nacional 13 seria uma área de reserva natural.

Planta n.º 7 – Planta do Esboceto do Ante-plano de Urbanização da Vila de Esposende do Arquitecto Carvalho Dias



Quanto à estrutura viária, embora se pretenda manter a rede existente, prevêem-se alterações sobretudo no cruzamento das vias principais, propondo-se o prolongamento da Av. Marginal e a constituição de malha urbana para nascente com o intuito de construir novos equipamentos nomeadamente uma zona desportiva; um quartel de bombeiros, uma unidade hoteleira, assim como uma área de reserva para a expansão do hospital.

O objectivo deste Esboceto do Ante-plano de Urbanização de Esposende, de 1967, era servir de base de consulta para todas as entidades envolvidas, tornando-se assim num fio condutor que dava uma visão global, fundamental para o desenvolvimento equilibrado da vila. O Esboceto foi aprovado na Câmara em 1967 e pela Direcção Geral dos Serviços Urbanos em 1971. No entanto, foram realizadas algumas alterações, associadas nomeadamente à necessidade de ser elaborado um inquérito e um levantamento rigoroso, tendo sido proposta também a alteração das zonas residenciais, industriais, turísticas e desportivas. Além do mais, a zona de expansão teria que ser enquadrada com indicadores urbanísticos que legitimassem o crescimento da vila. Porém, todas as intenções caíram por terra.

Após o Ante-plano foram realizadas importantes intervenções, nomeadamente por via da aprovação de um Plano do Fomento e do Plano Parcial de Urbanização da zona para construção de habitação para famílias carenciadas. Para a levar a cabo o Plano do Fomento a autarquia adquiriu o Hotel Suave Mar com o objectivo de incrementar o turismo na vila e potenciar o desenvolvimento da zona Norte. Também de forma a fortalecer esta actividade a câmara previu a construção de um campo de golfe e de um aeródromo.

Quanto ao Plano Parcial de Urbanização da zona para construção de habitação para família carenciadas, a autarquia comprou uma parcela de terreno, inicialmente destinado à edificação de um complexo desportivo. O programa antevia a construção de 3 tipos de moradias unifamiliares de 2 pisos: 2 blocos pequenos com rés-do-chão e 1.º andar; uma zona de serviços; 4 casas destinadas à iniciativa particular podendo ser em prédios unifamiliares ou bifamiliares; área livre destinada a jardim e a parque infantil. A criação desta zona residencial visava eliminar os casebres existentes em Esposende, pensando na qualidade de vida dos residentes, mas também na melhoria da imagem da vila em relação aos turistas

4.2.3. - Década 70 – O Poder do Município na Construção da Cidade

A partir de 60 conhece-se um forte êxodo rural, o que levou a emergência nas cidades de edificações não planeadas. Além disso, nos centros urbanos surgiram novas tipologias de edificado (T1-T4), assim como novos tipos de famílias, o que alterou

também, e fortemente, a imagem da vila de Esposende, colocando novos desafios urbanísticos. Todavia, mantinham-se as prioridades ligadas ao fomento turístico.

Nessa linha, em 1969 foi licenciado o projecto da zona turística, que seguiu de perto os ideais estratégicos do Esboceto de 1967. Assim num terreno com uma área total de 18000m², propunha-se a construção de um restaurante com bar e café, um pequeno centro comercial, alojamentos individuais do tipo motel, uma piscina, court de ténis, estacionamento, além de uma zona arborizada colectiva e um conjunto de moradias. De tudo o que foi proposto, apenas resultou a construção das moradias isoladas.

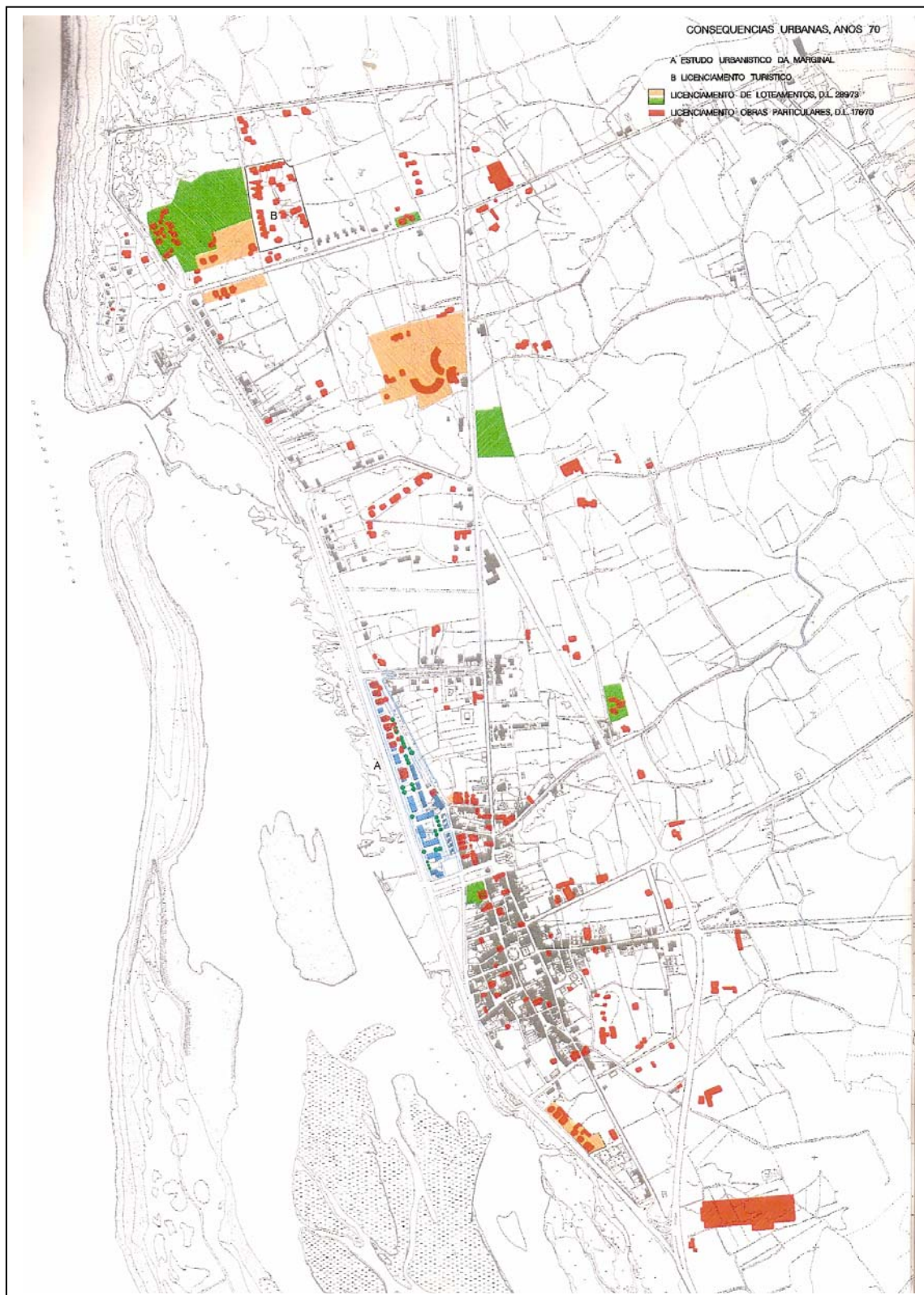
Dois anos mais tarde, em 1971 foi realizado um Estudo Urbanístico que abrangia a Av. do Hospital ao largo central da vila e que tal como o anterior, tentava enquadrar o Esboceto. Tal projecto pretendia efectuar alterações sobretudo, no domínio habitacional e de equipamentos, ambicionando conquistar terrenos ao rio e orientar arranjos na rua do Outeiro. Desta feita antevia-se que a Norte iriam concentrar-se moradias habitacionais, quer isoladas, geminadas ou em banda, e na outra área, seriam edificados espaços públicos, com centro comercial, edifício da Mocidade Portuguesa, mercado e delegação marítima. (ver planta n.º 8)

Em 1973 tiveram início os primeiros loteamentos urbanos, surgindo uma nova forma de produzir espaço urbano, permitem algum embaraço da Direcção Geral dos Serviços Urbanos e da Câmara Municipal face à novidade.

Além do mais com o acréscimo de obras de urbanização a Câmara Municipal vê aumentar as suas despesas, tornando-se difícil assegurar as infra-estruturas mínimas, assim como enquadrar os loteamentos na organização geral de infra-estruturas. O aumento da construção civil leva ao aumento do edificado urbano e consequentemente a um desenvolvimento importante do sector imobiliário. Com este surto, novas áreas urbanizadas são criadas sem qualquer critério regulador, em consequência da ausência de linhas orientadoras da disciplina urbanística e de mão-de-obra qualificada. Desta forma, a Câmara Municipal sentiu a necessidade de canalizar verbas para outros campos.

Em contrapartida, nos anos 70 foram construídos dois bairros para famílias carenciadas e oito loteamentos edificados ao abrigo do DL 28:911 de 1965, levando à divisão de parcelas e à emergência de blocos residenciais. Em geral, o desenho urbano conheceu uma importante evolução, em parte trazida pela parcela privada, sendo que o desenho orgânico é cada vez mais substituído pelo traçado racional, o que promove alterações na configuração geral da vila.

Planta n.º 8 – Planta das Consequências da Produção Urbana dos anos 70



4.3 – A Produção Urbana nas Últimas Décadas do Século XX

Em 1973/1975 foi elaborado um Plano Geral de âmbito regional, para as áreas de Braga e Porto, que além de contar com o contributo de Percy Johnson e Marshall era coordenado em Portugal por Costa Lobo.

Um dos primeiros objectivos deste plano consistiu em realizar um levantamento rigoroso de toda a Região Norte, sendo então identificadas zonas urbanas e não urbanas, o qual viria em 1979-83 a servir como base para a elaboração do primeiro Plano de Ordenamento Municipal de Esposende

Após o 25 de Abril os municípios ganharam grande poder, designadamente em matéria de gestão do território.

Nesses anos deram-se vários acontecimentos importantes, fundamentais para compreender as alterações do urbanismo.

Em 1976, o Plano Parcial de Urbanização da Zona Norte do Cemitério de Esposende, permite proceder à alteração dos processos de produção urbana da Vila de Esposende.

Em 1977 foram adquiridos pela Câmara três terrenos para urbanização, com uma dimensão de 96478m², situados a Norte do cemitério e destinados à construção de 80 fogos e de um infantário. Prevvia-se também a construção de habitações para famílias modestas a nascente, de forma a ampliar a habitação social para essa parte da vila, bem como a criação de uma zona residencial e de equipamentos de natureza social, a nascente da igreja matriz.

Entretanto em 1978, a Câmara Municipal de Esposende dá início à elaboração do seu Plano Director Municipal, tendo como consultor Bernardo Ferrão. Em 1979 foi também elaborado um Plano Geral de Urbanização, sobre base a planta à escala 1/5000, que propunha a expansão da vila de Sul para Norte até ao lugar de Cepães. Este plano veio dar origem a dois planos pormenor, um da parte setentrional da vila e outro em área central. Todavia, embora tivessem resultado em dois estudos preliminares definitivos, a Direcção Regional de Urbanização não aprovou tais projectos. Entretanto foi também lançado o Plano Pormenor da Lagoa, que na realidade resultou num loteamento privado.

Apesar do período agitado de pós 25 de Abril de 1974, o planeamento urbano de Esposende conhece uma evolução considerável, claramente determinada pela boa articulação entre a sociedade e todo o processo de planeamento, resultando numa forte ligação dos habitantes com o seu aglomerado.

4.3.1. - Década de 80 – A Expansão e Densificação da Cidade de Esposende

Nos anos 80 os centros urbanos conhecem um crescimento considerável, proporcionado também pelo planeamento urbano. No quadro das orientações territoriais para o concelho, o núcleo central possui uma nova “função” tornando-se num factor de identidade cultural, o que leva à emergência da afirmação de um centro histórico.

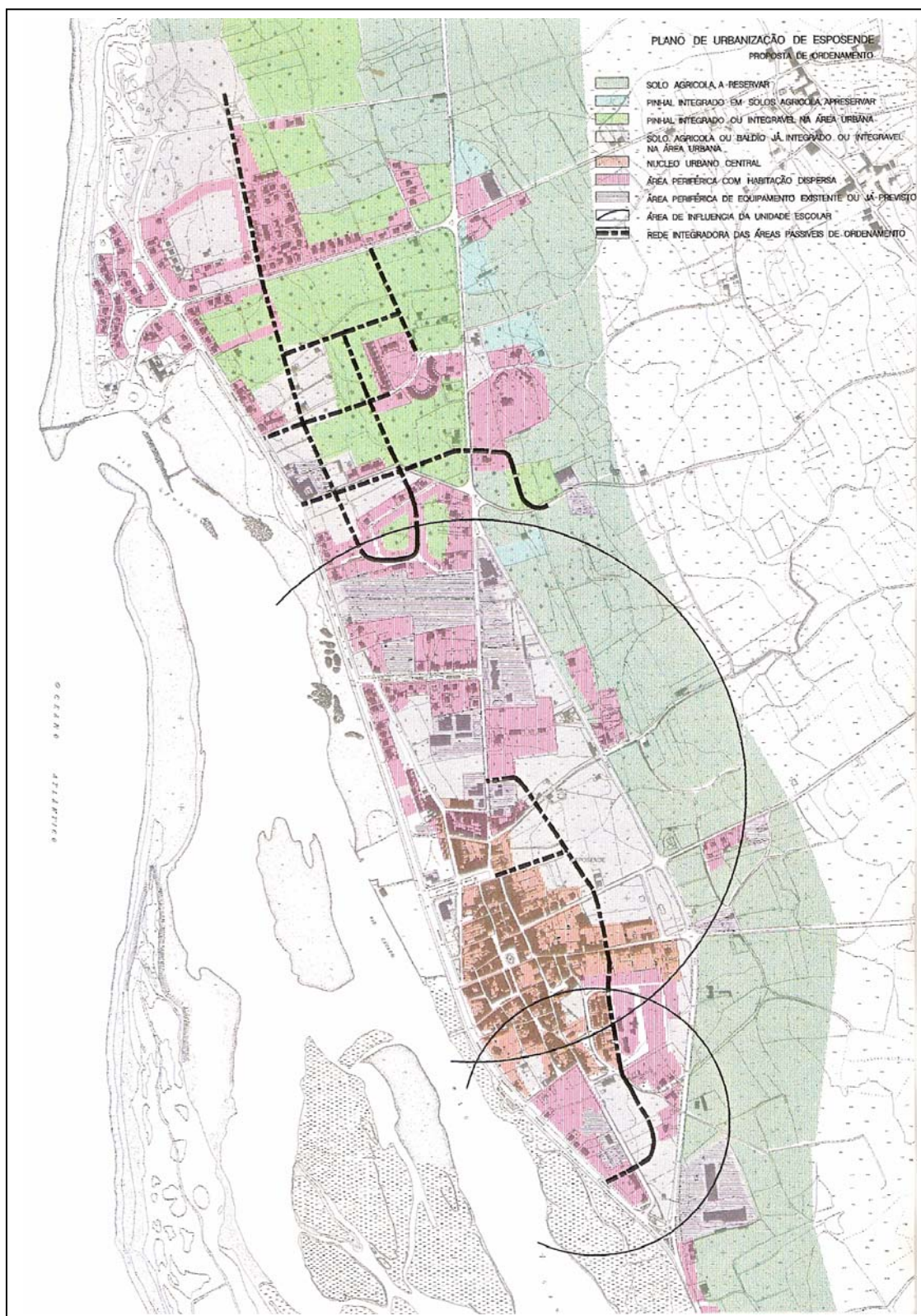
Em 1978 a Câmara Municipal de Esposende contratou uma equipa de arquitectos liderada por José Bernardo Ferrão e Francisco Barata, que ficam responsáveis pela elaboração de um Plano de Ordenamento (ver mapa n.º 9). Na altura a autarquia já havia adquirido 3 terrenos: um a norte do cemitério, outro a nascente do grémio da lavoura e o terceiro a nascente da igreja matriz. Enquanto que os dois primeiros já haviam sido projectados, o terceiro que visava a construção de uma zona residencial e outros equipamentos, ainda não tinha sido alvo de qualquer intervenção, sendo então alvo da atenção dos referidos Arquitectos.

Um dos objectivos deste grupo de arquitectos seria o de inculcar à população a necessidade de actuar de forma activa no plano da vila. Além disso, como refere Paulo Guerreiro *”desde 1947 este foi o plano mais completo da vila e de toda a sua área envolvente nomeadamente a Norte do Núcleo central”*⁶⁸. O primeiro passo foi a elaboração de um programa mais alargado do Plano de Urbanização de Esposende, com um Estudo Preliminar onde se propunha a conjugação com aspectos apresentados no Esboço de 1974, de forma a evitar rupturas no processo de urbanização. Para tal tiveram em conta todos os aspectos da vila, nomeadamente as características: históricas, geográficas, geomorfológicas, físicas, culturais, políticas, socioeconómicas e infraestruturais, tendo sido também elaborada a caracterização dos seus equipamentos. Na base da proposta entendiam que a gestão da cidade deveria ser realizada em duas frentes: recuperando a malha central da vila; e organizando a sua área de expansão que se encontrava para Norte, promovendo um desenvolvimento integrado.

Ferrão e Barata pretendiam obter a aprovação do Estudo Preliminar, quer pelas entidades municipais quer pela Direcção Geral de Urbanismo. Nele e no Estudo Prévio, era procurada uma imediata resolução dos problemas enfrentados pela vila, defendia-se o entendimento que se deveria privilegiar as actividades económicas ligadas ao sector primário e terciário, pois entendia-se oportuno apoiar as áreas rurais, a actividade piscatória e desenvolver o turismo, sobretudo balnear.

⁶⁸ GUERREIRO, Paulo - *Esposende de vila a cidade - processo de transformação* – Tese de Mestrado, Porto, FAUP, 2000, pag. 110

Planta n.º 9 – Planta de Urbanização de Esposende – Proposta de Ordenamento



Um dos objectivos do Plano Prévio de Urbanização passava por favorecer o crescimento da vila de Sul para Norte e para nascente, com o rio e o mar, e a Estrada Nacional n.º 13, a constituírem os seus limites. A EN 13 e a Av. Marginal passariam a

apoiar as vias secundárias perpendiculares, note-se que esta última estabeleceu-se de certa forma como via de distribuição.

Além disso, dado o acréscimo da população fixa e sazonal, defende-se a necessidade de aumentar o edificado, dando origem a novas tipologias com densidades diversificadas, e intercalando-se a residência com serviços variados. A norte seria proposta uma reserva e o equipamento social previsto iria manter-se.

Para levar a cabo o plano foram definidos 5 sectores de intervenção (ver planta n.º 10):

- 1.º Sector, que compreendia o núcleo central.

Nas imediações da igreja desejava-se a construção de habitação nos terrenos adquiridos pela Câmara e a criação de novos equipamentos, como um centro comercial, um museu central e uma central de camionagem. A nascente da igreja pretendia-se a criação de uma zona agrícola com construções dispersas, a sul, um bairro social com as construções do Fundo de Fomento. Previa-se também a manutenção da estrutura viária existente e a recuperação das construções presentes. Na marginal seriam construídos equipamentos relativos à pesca e aos desportos náuticos. Propôs-se também a criação de habitação social e ainda a edificação de uma via de cintura, com o intuito de favorecer a ligação com o núcleo central, em deslocações tangenciais que libertassem os arruamentos centrais do trânsito de atravessamento.

- 2º Sector, que compreendia as zonas adjacentes a Norte e a Sul da Zona Central.

A Norte predominaria uma ocupação balnear e a Sul uma ocupação dispersa de habitação permanente, onde apenas se antevia a integração das vias existentes.

- o 3.º e o 4º Sector não se enquadravam dentro dos limites do presente estudo;
- 5.º Sector, situado a nascente da EN13

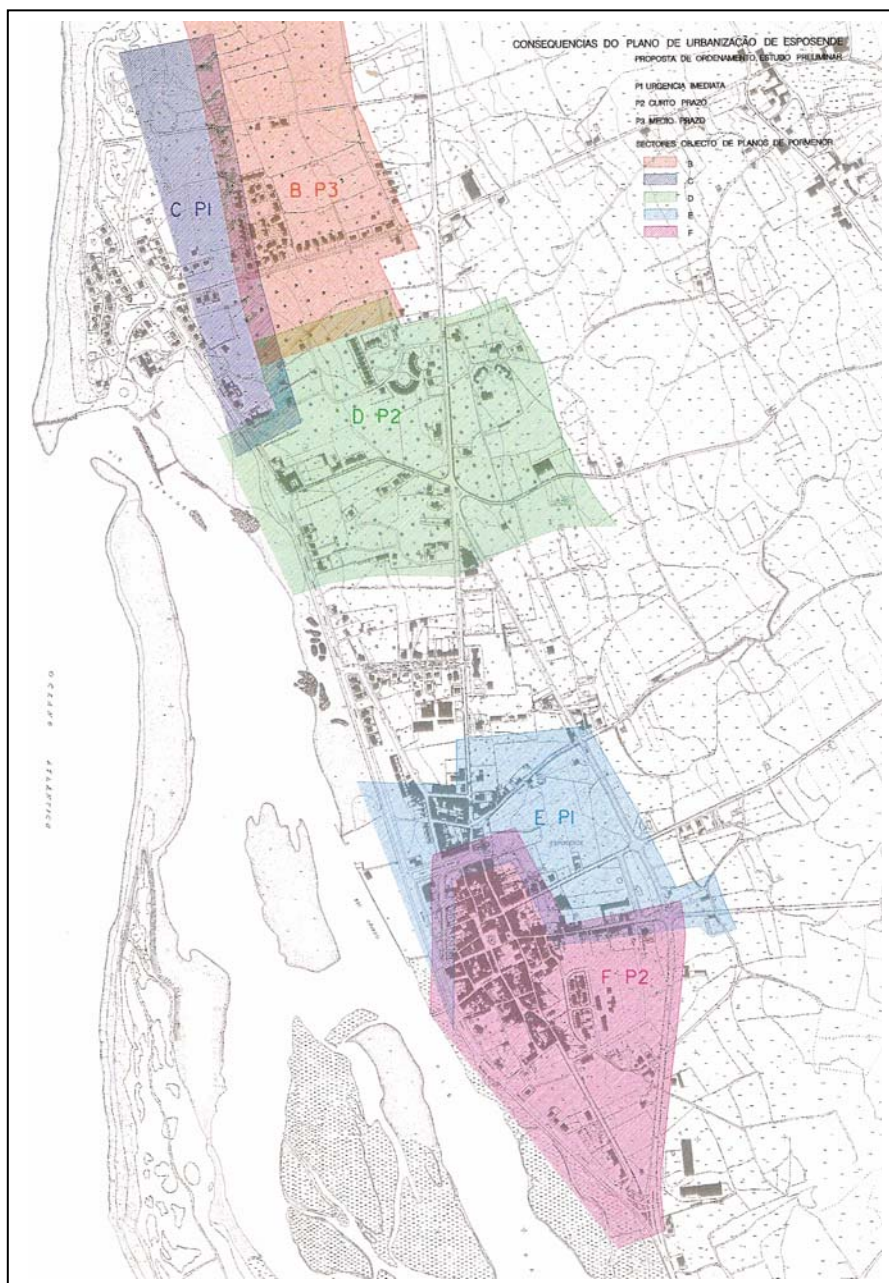
Seriam estabelecidas ligações da vila com lugares de características rurais, onde a ausência de mecanismos de gestão levavam à edificação de moradias unifamiliares.

Entretanto foi desenvolvido um Estudo Definitivo, que aspirava organizar o tecido habitacional existente, designadamente através da criação de espaços arborizados, tendo em vista fomentar o equilíbrio entre a mancha construída e os espaços verdes. Além disso, entendia-se que para um planeamento adequado era fundamental propiciar um entrosamento harmonioso entre a envolvência natural da vila e as futuras construções, de forma a contornar a especulação.

Nesse estudo antevia-se a protecção do solo Florestal e a criação de um parque de campismo, assim como a criação de uma nova estrutura viária que permitisse

organizar e equilibrar o desenho da cidade, além da criação de serviços e equipamentos de apoio ao turismo balnear.

Planta n.º 10 – Planta das Consequências do Plano de Urbanização de Esposende



Todavia o estudo apresentava falhas, em parte causadas pela escala a que foi elaborado, 1/5000, o que não favoreceu o desenvolvimento de algumas directrizes que necessitavam de uma investigação mais detalhada. Consequentemente, foram concebidos um total de seis Planos de Pormenor, dos quais apenas três foram considerados prioritários: o Plano Pormenor da Zona Sector Norte, o Plano Pormenor da Zona do Sector Centro e o Plano de Pormenor de Urbanização a Nascente da EN13.

Plano Pormenor da Zona Sector Norte

O Plano Pormenor referente à parte setentrional da vila, ficou concluído em Abril de 1981, embora só tenha sido aprovado em 1985, após alterações decorrentes de sugestões apresentadas pela Direcção Geral dos Serviços Regionais do Planeamento Urbanístico do Norte. Entendeu-se dividir o polígono do plano em nove partes, com o intuito de responder pronta e eficazmente às propostas lançadas, criando mecanismos de gestão apropriados. (ver planta n.º 11)

Planta n.º 11 – Planta do Plano Pormenor da Zona Sector Norte

LEGENDA Plano de pormenor da zona /sector norte

CONSTRUÇÃO

VOLÚMETRIA PROPOSTA:



R/C DO CHÃO



R/C E ANDAR



R/C E DOS ANDARES



CONSTRUÇÃO DE DEMOLIÇÃO ACONSELHÁVEL

HABITAÇÃO:



EXISTENTE



PREVISTA EM LOTEAMENTOS ANTERIORES AO PLANO DE PORMENOR



PROPOSTA



GARAGEM

EQUIPAMENTO:



EXISTENTE:



ES ESCOLA SECUNDÁRIA



H HOTEL



RC RESTAURANTE/Café



F TORRE DE S. JOÃO BAPTISTA (PAROIA)



PREVISTO:



PI PARQUE INFANTIL



PROPOSTO:



EPP ESCOLA PRÉ-PRIMÁRIA, CRECHE E JARDIM DE INFÂNCIA



EP ESCOLA PRIMÁRIA



H HOTEL OU INSTALAÇÕES



RC RESTAURANTE/Café



PC PARQUE DE CAMPISMO



AT ARMAZÉM TURÍSTICO (TÊNIS/PISTINA/mini-golfe/centro fitness/clubes/campo de jogos)



FRENTE COMERCIAL



R RESERVA



M MONUMENTO



ESPAÇOS LIVRES:



PINHAL A PRESERVAR



AGRICOLA A PRESERVAR



PRAIA OU DUNA



PROPOSTO:



ADARBEAMENTO PÚBLICO A GRAVE



MURO



VEDACÃO



COTA EXISTENTE A MANTER



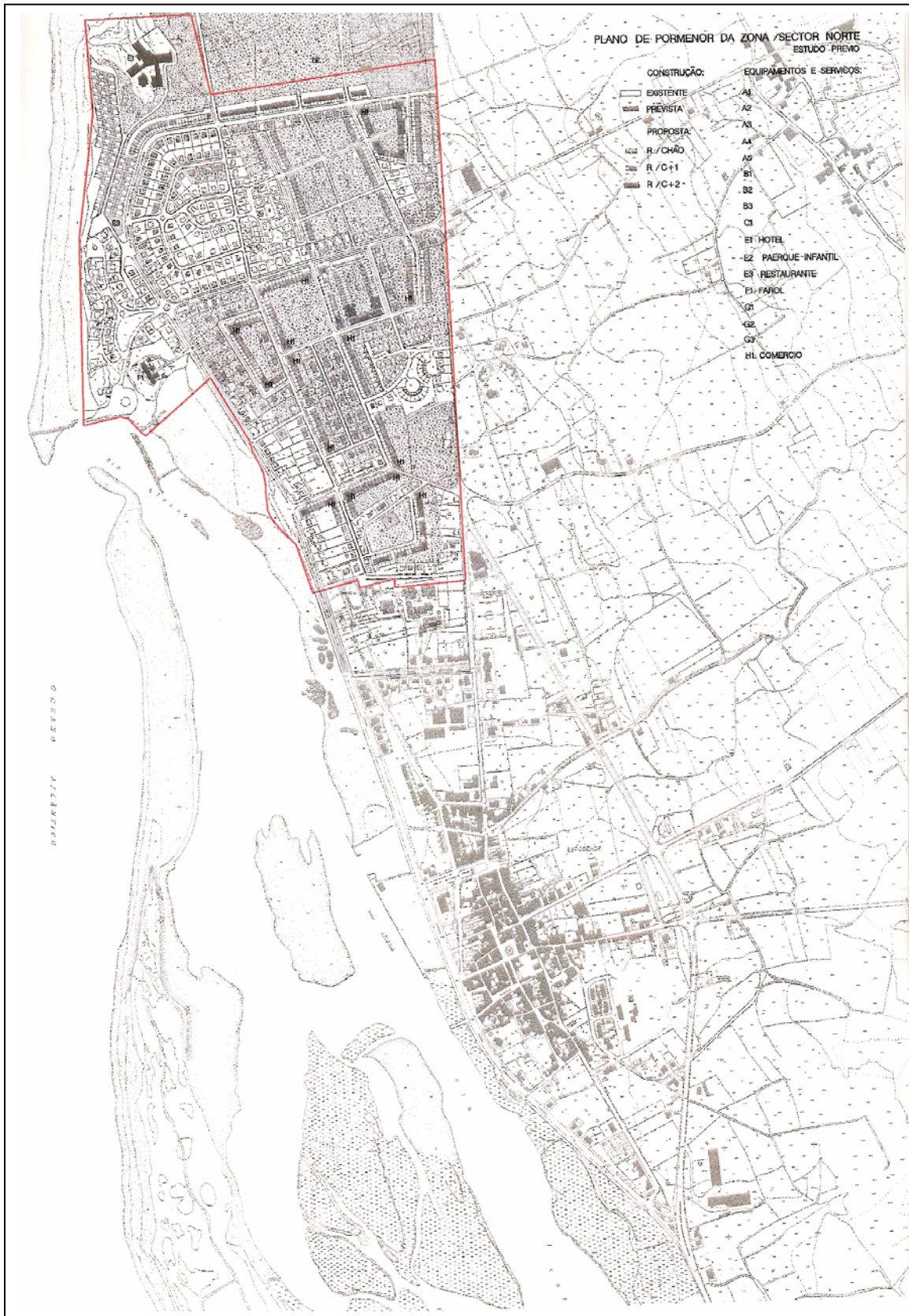
COTA PROPOSTA



COTAS EXISTENTES A MANTER OU A ALTERAR PARA A COTA DO PASSADO



LINHA DA ÁREA PLANO



Plano Pormenor da Zona/Sector Centro

No que concerne o Plano Pormenor referente à Zona/Sector Centro foram fundamentais os terrenos adquiridos pela Câmara em 1977, pois tornaram-se num núcleo dinâmico de planeamento urbano da vila entre as décadas de 80/90. Para a sua execução foram definidos três sectores. O primeiro, considerado como de penetração na vila, englobava os terrenos agrícolas e os terrenos municipais com pouca edificação, onde o objectivo era criar espaços com equipamentos convencionais e reutilizar espaços existentes. O segundo sector encontrava-se a Norte da Vila e abrangia áreas de residência secundária, terrenos livres, quarteirões em desenvolvimento e alguns equipamentos. Por último, o terceiro sector compreendia a margem fluvial, cujo solo público e marítimo era ocupado por residências unifamiliares e equipamentos. O Plano propunha o prolongamento da avenida perpendicular à avenida Marginal e a ligação desta com a margem Norte e com a parte Sul da vila, bem como com as áreas periféricas, pretendendo assim a integração dos três sectores.

Destaque-se que privilegiavam-se os quarteirões como forma de garantir a identidade formal da vila, preenchidos por residências, serviços e comércio, dominavam a ocupação do solo. Além disso, foi estabelecido o número de pisos permitidos por quarteirão, podendo no máximo ter 4 pisos, mas à medida que fossem interceptando com estruturas preexistentes teriam de diminuir a cêrcea. O interior do quarteirão era de carácter público.

Tal como no Plano Pormenor referido anteriormente, propõe-se a subdivisão do polígono do plano em 6 partes, tendo sido definidos sectores e um conjunto de normas e indicadores considerados primordiais na promoção e protecção do edificado existente, defendendo-se o seu restauro, ou reforma, dependendo do seu valor patrimonial. Para apoio, foi desenvolvido um ante-projecto de quarteirão tipo e das suas variantes, com o objectivo de controlar a arquitectura, para não alterar o conceito de quarteirão.

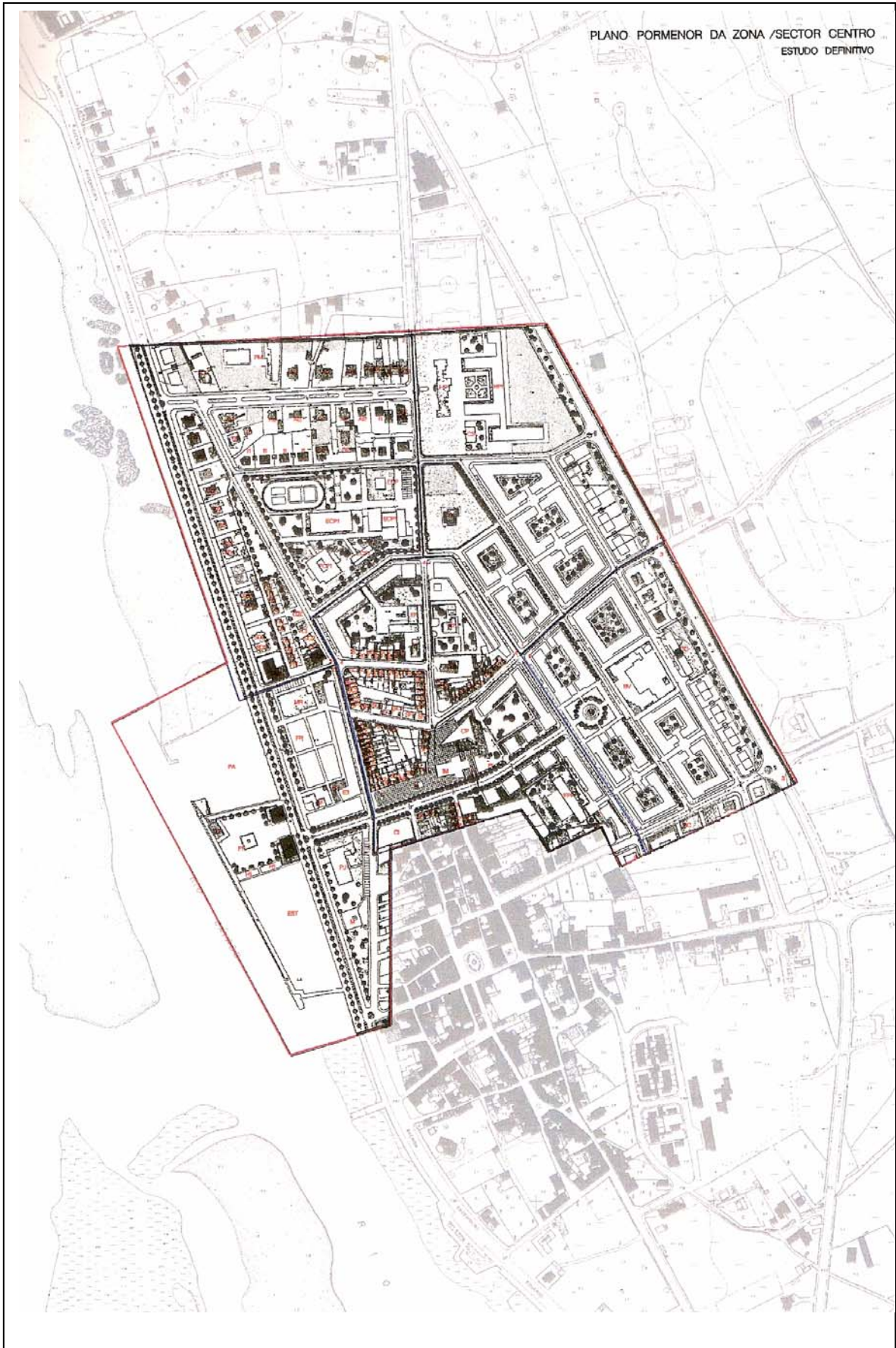
A aplicação deste plano foi difícil tendo sido realizados estudos sectorizados, levando também à criação de propostas para o desenvolvimento dos terrenos municipais. Para tal seria levada a cabo uma correcção cadastral, uma vez que o traçado pré-existente era assimétrico e orgânico. No entanto, tornava-se fundamental entrar em negociações com os proprietários para proceder aos acertos.

Outro objectivo consistia em melhorar a estrutura viária, designadamente através do prolongamento do largo principal para nascente. (ver mapa n.º 12)

Planta n.º12 – Planta do Plano Pormenor da Zona Sector Centro

LEGENDA
Plano de pormenor da zona /sector centro

CONSTRUÇÃO:	IM IRRIGAÇÃO NATURAL	ESPAÇOS LIVRES:
VOLUMETRIA PROPOSTA:	I IGREJA	EXISTENTES:
 R/S ao chão	CL CAPELA	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
 R/S e ANDAR	CZ CHUFEIRO	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
 R/S e DOIS ANDARES	EP ESCOLA PRIMÁRIA	 PRAÇA DE JARDIM
 R/S e TRÊS ANDARES	EC ESCOLA SECUNDÁRIA	PROPOSTOS:
 SUBSTITUIÇÃO DE OBRAS DE ACABAMENTO	ES ESCOLA SECUNDÁRIA	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
HABITAÇÃO:	H HOTEL	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
 EXISTENTE	MR MERCADO	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
 ALINHAMENTO DE PAVIMENTOS	FR FERRA	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
 PREVISÃO	EST ESTACIONAMENTO	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
 PROPOSTA	PA PAVIMENTAÇÃO	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
 GARAGEM DE HABITAÇÃO INDIVIDUAL	PREVISTO:	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
EQUIPAMENTO:	PM PISCINA MUNICIPAL	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
 EXISTENTE:	CP CENTRO PARQUE	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
PJ PALÁCIO DA JUSTIÇA	PI PARQUE INFANTIL	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
CM CÂMARA MUNICIPAL	RC RESTAURANTE/CARTE	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
SN SOCIEDADE A NÁUTICA	CC CENTRO COMERCIAL	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
GNR GUARDA NACIONAL REPUBLICANA	DM DELEGACIA MUNICIPAL	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
GF GUARDA FISCAL	CC CENTRO COMERCIAL	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
BV BARRAGEM VOLUNTÁRIA	OT OBRAS DE RECONSTRUÇÃO	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
DM DELEGACIA MUNICIPAL	HP1 HOSPITAL/MULATIM	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
CI CENTRO DE COMÉRCIO	EPP ESCOLA PRÉ-PRIMÁRIA	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
M MONUMENTO	ECPI ESCOLA SECUNDÁRIA	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
HP HOSPITAL	H HOTEL	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
CS CENTRO DE SAÚDE	CN CLUB NAUTICO	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
	R1 RUA DE 1.ª	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
	R2 RUA DE 2.ª	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
	F1 FORTALEZA	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
	T TÁBACARIA/QUINQUECE	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
	 FERRA DE CONSTRUÇÃO	 ARBOLIZAÇÃO A PRESERVAR
	 ÁREA DE RECONSTRUÇÃO	



Plano Pormenor de Urbanização a Nascente da EN13

Relativamente ao Plano Pormenor de Urbanização a Nascente da EN13, a Câmara Municipal de Esposende contratou a Tecnopor, uma equipa liderada por José Lameiras. O plano centrava-se sobre a área que se desenvolvia entre o centro da vila e os terrenos agrícolas situados a nascente, onde dominavam construções que não ultrapassavam os dois pisos organizavam-se em pequenos núcleos ao longo da EN13.

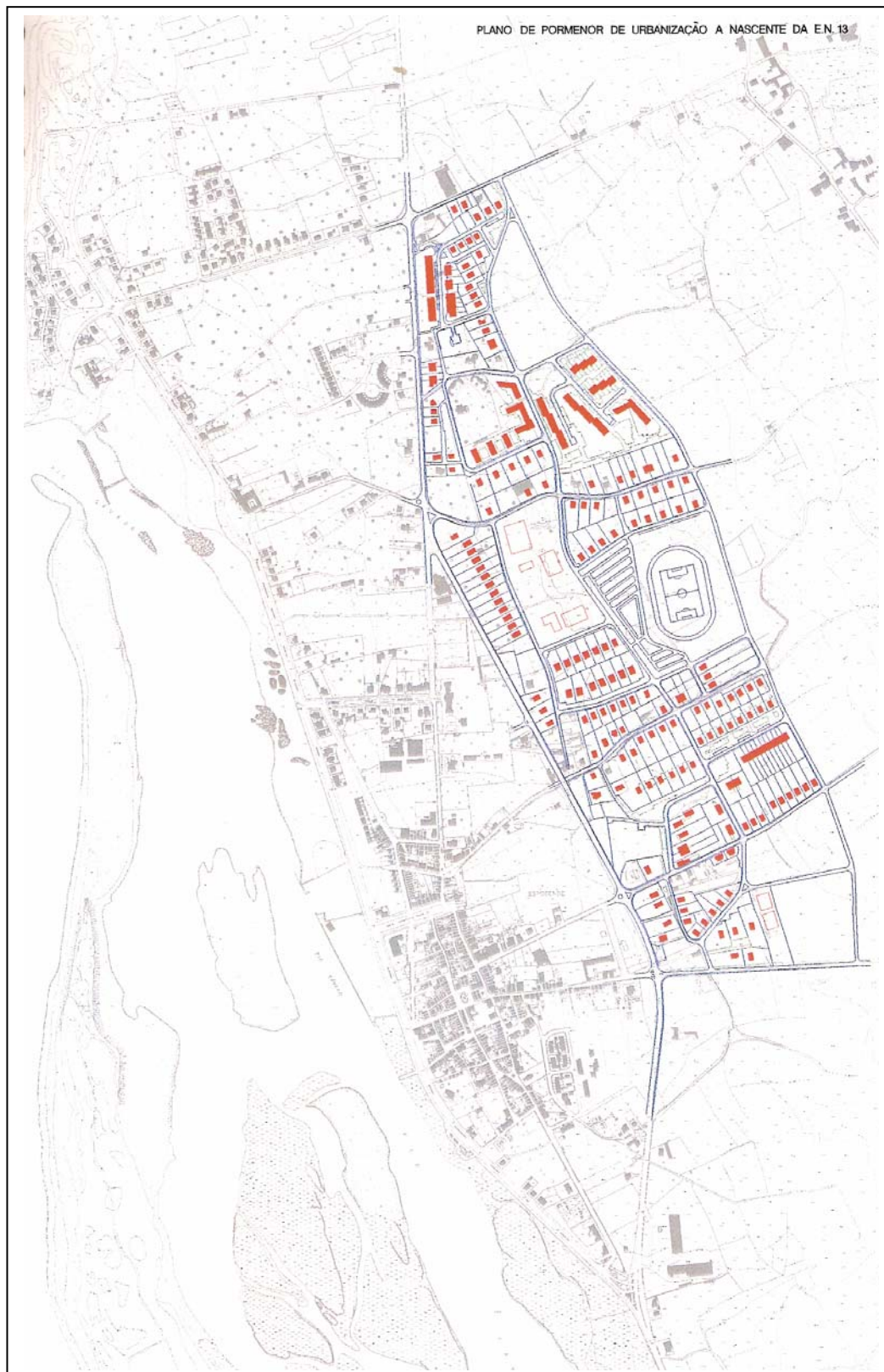
A Norte encontrava-se alguma residência secundária, quanto à indústria existiam apenas armazéns de pequena dimensão e umas quantas oficinas.

A composição deste plano teve como base o Plano de Ordenamento de Esposende de 1981, da autoria de Costa Lobo, bem como todos os trabalhos desenvolvidos até então nomeadamente o Plano de Urbanização e o Estudo Preliminar de 1980, tendo-se ainda em consideração os licenciamentos realizados e aqueles que se encontravam em vias de o serem. O objectivo central foi o de salvaguardar a zona agrícola criando habitações dispersas. Todavia, após a revisão do plano, averiguou-se que estas áreas eram óptimas para a localização de equipamentos públicos, serviços, comércio e habitação, pelo que a ideia de expansão da vila por esta área veio a ser o elemento primordial de estratégia para a elaboração deste Plano de Pormenor.

Foram então definidos zonamentos que se caracterizavam pelos seus limites físicos e viários, resultando em quatro propostas: a primeira circunscrevia-se à zona Norte de edificado unifamiliar disperso, com alguma residência balnear e arborização, tendo sido proposta a criação de edificado com baixa densidade, diferenciando-se da residência secundária e criando equipamentos de apoio; a segunda remete-se à zona Sul, na qual se desejava a ligação com o centro da vila e com o parque desportivo, em que a restante área deveria enquadrar-se com a envolvente; a terceira proposta englobava área de construção dispersas, para a qual se aspirava manter este tipo de ocupação e proteger as linhas de água; finalmente a quarta proposta abrange uma zona mais a Sul, onde se propõe a construção de armazéns ou indústria artesanal, afastando-os das áreas residenciais.

O Plano Pormenor propunha também a criação de uma via de remate, de forma a fazer a ligação com a zona nascente. A EN13 assumia um papel fundamental pois iria estruturar toda a rede viária entre as duas margens, mas previa-se a criação de uma via paralela a esta, de forma a organizar os espaços, e favorecer a construção de uma hierarquia viária. Outro objectivo era o de realçar as zonas arborizadas e os cursos de água, criando-se equipamentos nomeadamente um centro desportivo de âmbito concelhio. (ver planta n.º 13)

Planta n.º 13 – Planta do Plano de Pormenor de Urbanização da EN13



Note-se que na altura contava-se já com a construção do Itinerário Complementar 1, desejando que houvesse poucos atravessamentos e evitando-se qualquer construção num perímetro de 20m.

Como consequência, deste Plano Formenor foi permitido o licenciamento de apenas 20 processos de obras particulares, junto dos caminhos já existentes, onde a construção se sujeitou a vias de cariz rural.

4.4 – A Produção Legislativa e Urbana das Últimas Décadas

A produção da cidade em Portugal, fazia-se de forma desordenada, regulada pela forte especulação imobiliária de umas áreas em detrimento de outras, orientada apenas por Planos que não geriam de forma alguma o crescimento da cidade. É então que a 26 de Maio de 1982, se dá a grande viragem, com o Decreto-lei 208/82 que prevê a criação de um novo sistema de planeamento a nível municipal – o Plano Director Municipal que cobriria todo o território, inclusive as áreas naturais, até então sujeito apenas a planos que se limitavam ao centro urbano. Tendo uma duração de 5 a 12 anos, estes vêm representar a afirmação do poder local, determinando as metas a alcançar pelo município no âmbito económico e social, constituindo-se como instrumentos de planeamento, ocupação e uso do solo.

Apesar de toda esta evolução pouco foi posto em prática, o que fez com que toda esta legislação fosse constantemente alvo de revisão, sendo que em 1990 ocorre mesmo uma alteração da legislação referente ao PDM, através do DL 69/90. Tal decreto-lei trouxe uma simplificação administrativa, surgindo como tentativa de descentralização do poder, com o intuito de se promover um diálogo entre as partes intervenientes no processo de urbanização. Em consequência o PDM dessimina-se por todos os municípios do país, sendo que eram seguidos pelos PU e os PP. De facto, um dos artigos, do referido DL, defende a necessidade de criação de instrumentos municipais de gestão da ocupação do solo, sendo que para isso são definidas as tipologias dos PDM, PU, PP, determinando assim uma hierarquia de planos, onde está implícito que os de menor âmbito territorial seriam disciplinados pelos de maior.

Assim à medida que os anos foram passando, o processo de planeamento foi-se aperfeiçoando, com tendência à simplificação, sendo atribuído aos municípios a responsabilidade pela elaboração dos Planos Directores Municipais. O governo pretendia arrumar a casa, para isso teve em atenção as características e potencialidades de cada local, procedendo-se, em paralelo, à definição das áreas de reserva agrícola e ecológica, bem como das áreas para a implantação de redes estratégicas, nomeadamente grandes vias de comunicação.

O PDM veio tornar todo o processo de licenciamento mais rápido, claro e eficaz, sendo que no fundo consiste num plano de zonamento onde além de determinar as áreas de reserva a salvaguardar, são definidas as áreas urbanas e urbanizáveis.

Em 1993 é publicada legislação relativa à elaboração dos Planos Regionais de Ordenamento do Território.

Entre 1990 e 1995 emerge imensa legislação, tendo sido criado um enorme conjunto de planos, nomeadamente os Planos de Ordenamento da Orla Costeira e os Planos Especiais de Ordenamento do Território

No final dos anos 90 tem início um novo período no que concerne ao planeamento territorial, sendo patenteado em 1998 pela legislação referente à Lei de Bases de Ordenamento do Território e Urbanismo e em 1999, o DL 380/99 veio definir um novo regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, sendo que se previa alterações dos instrumentos de planeamento e do próprio sistema de planeamento e gestão territorial. Toda a legislação foi agregada num único decreto, sendo que o sistema de planeamento foi dividido em três níveis, ou diríamos mesmo três escalas: nacional, regional e municipal.

Estudo definitivo do Plano de Pormenor da zona da Lagoa de Esposende

O Estudo definitivo do Plano Pormenor da Zona da Lagoa de Esposende, aprovado em 1992, foi o terceiro estudo realizado com base no Plano Geral de Urbanização. Destinava-se a terrenos privados e pretendia articular as estruturas existentes, com um programa de implantação de habitação social multifamiliar, levado a cabo por agentes privados. O seu objectivo central era a consolidação do tecido urbano nas áreas de alojamentos sociais, pretendendo-se a integração destes com a habitação privada das classes sociais de nível mais elevado.

No domínio viário propôs a organização da estrutura, de forma a permitir uma óptima ligação ao centro, quer a Norte quer pela Avenida Marginal. Note-se que a função de circulação viária da EN 13 desaparece, transformando-se no seu término numa zona pedonal.

O resultado deste plano foi a construção de um loteamento por parte de um particular.

Plano de Urbanização da Área Central da Cidade de Esposende

O Plano de Urbanização da Área Central da Cidade de Esposende adopta os preceitos do Plano Director Municipal e do decreto-lei 69/90 – em que o PU segue o PDM. O seu crescimento coincidiu com o desenvolvimento do Plano Pormenor a

Nascente da EN 13, desenvolvido pela equipa do Arq. Bernardo Ferrão. Um dos objectivos deste Plano era integrar os planos elaborados em finais de 70, tendo também em atenção os planos de pormenor desenvolvidos nos anos 80. Assim o Plano de Urbanização tornava-se aglutinador, criando regras uniformes para todas as zonas, tendo em consideração determinados pressupostos. Em primeiro lugar considerava-se fundamental que o Plano de Urbanização possuisse normas gerais, de forma a não promover a constante alteração dos planos de pormenor, depois, entendia-se que o polígono definido pelo Plano de Urbanização seria o adoptado pelo Plano de Pormenor, que as restantes áreas seriam sujeitas a processos de loteamentos, e que os outros espaços não eram alvo de qualquer regulamentação urbana. (ver planta n.º 14)

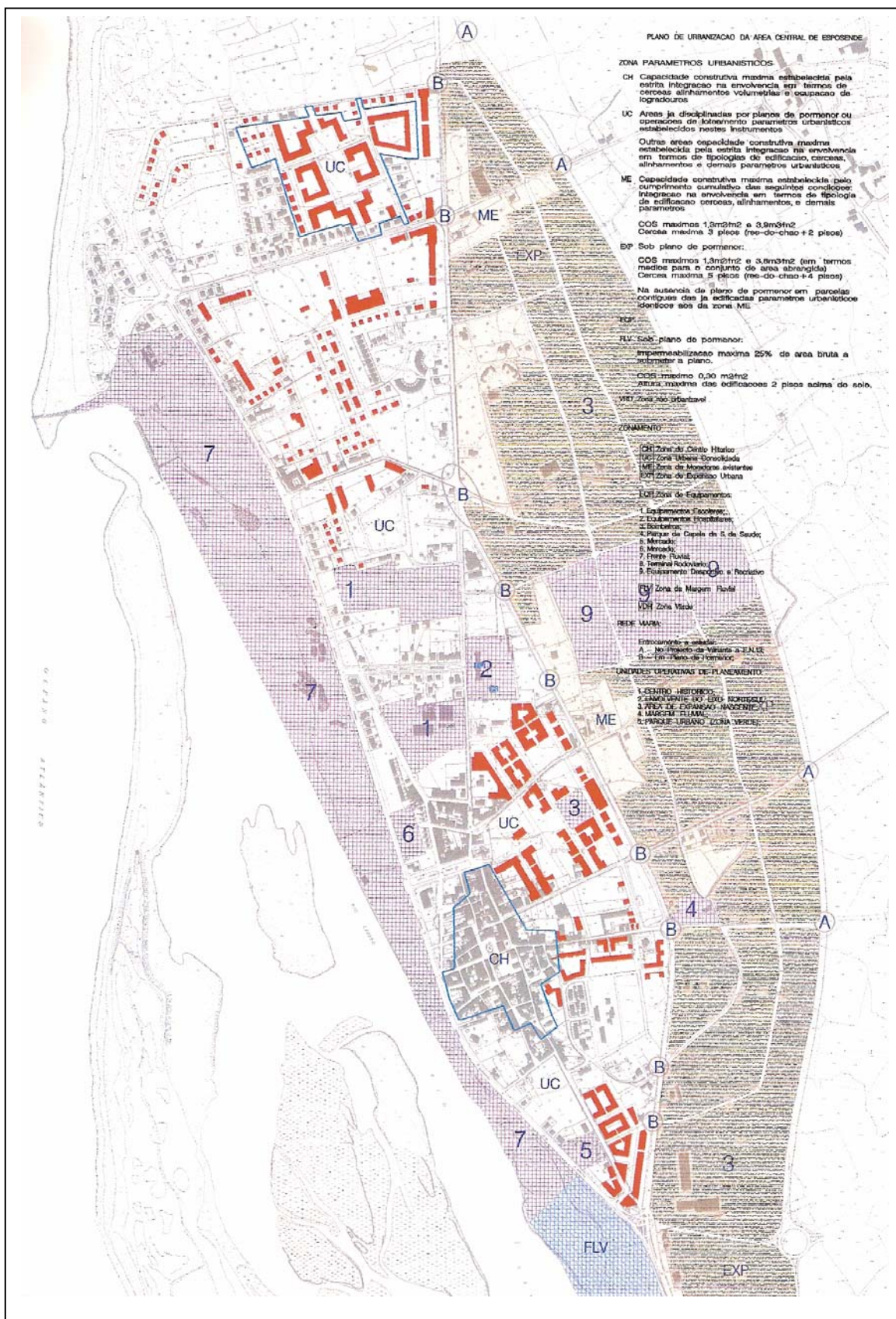
Outro objectivo deste Plano de Urbanização consistia em conceber uma mancha urbana que estabelecesse relação com a frente de água. Para o efeito, foram determinados alguns princípios fundamentais, como a possibilidade de expansão da cidade a nascente da EN13, limitando-se as ocupações marginais. Note-se que a EN 13 possuía um papel de destaque, tornando-se um elemento estruturante de ligação entre a parte antiga e a nova zona urbana proposta, entendendo-se por isso como fundamental, conferir-lhe um carácter mais urbano, através da criação de nós de ligação que beneficiassem o fluir do tráfego e diminuíssem as velocidades. Outro dos pressupostos consistia em valorizar as frentes de rio e mar, criando zonas de lazer e recreio, apoiando-se assim o turismo balnear.

No que concerne ao centro da vila, foi determinado o seu centro histórico, favorecendo-se a recuperação do património existente. Desejava-se também determinar a localização de uma área desportiva e da feira quinzenal e, no âmbito viário, ambicionava-se favorecer a ligação das várias zonas urbanas, para o que se decidiu criar dois tipos de vias, tentando integrar o antigo traçado com o novo. O Plano de Urbanização antevia ainda a construção de um parque da cidade a Sul.

Todavia, anos passaram sem que tivesse efeitos, pelo que foi proposta a sua reformulação em 1997, pretendendo-se o reordenamento urbano a norte do aglomerado. Contudo, essa área já estava sujeita ao Plano Pormenor da Zona Norte de Esposende.

O plano de urbanização possuía um outro entrave, pois o seu desenho gozava de um elevado grau de pormenor, sendo necessário respeitá-lo, o que o tornava extremamente rígido. Foi então elaborado um novo estudo, no qual se aspirava manter o desenho previsto no Plano de Urbanização e os critérios urbanísticos procurando todavia articular a mancha edificada com a estrutura fundiária existente e também ao regulamento do plano.

Planta n.º 14 – Planta do Plano de Urbanização da Área Central de Esposende



Porém, em 1997 por deliberação de câmara Municipal e da Assembleia Municipal, foi suspenso o Plano de Urbanização da Área Central da Cidade de Esposende, entendendo-se que a sua implementação tornava complexa a gestão, sobretudo de obras particulares. Por outro lado, a zona urbana consolidada, alvo do Plano de Urbanização, era sujeita ao Plano Pormenor e a Operações de Loteamento. Além do mais em 1997 emerge um novo Decreto-lei – n.º 155/97 – que veio conferir aos Planos Pormenor maior rigidez formal, tornando-os incapazes de serem reajustados a alterações de programas, normalmente imprevisíveis e gerais.

Já em 2007 o referido plano foi revogado pois *“na administração corrente dos processos de obras particulares verifica-se que, a implementação de tal plano torna a gestão extremamente complexa: na definição de zona urbana consolidada prevista no plano de urbanização, considera-se de forma geral que esta área se encontra disciplinada por planos de pormenor e operações de loteamento. No entanto este zonamento não se encontra sujeito a nenhum plano ou planos de pormenor eficazes; a planta síntese publicada, não tem a natureza de planta de zonamento, mas planta de implantação exigível apenas para os planos pormenor. Nesta perspectiva a definição rigorosa do conceito de espaço urbano, possui uma forma austera incapaz de se adaptar a qualquer alteração de pormenor. Pelo que urge tomar medidas no sentido de desbloquear a situação, de forma a permitir à Câmara Municipal uma melhor gestão do território, que este zonamento abrange”*⁶⁹.

Assim, tal Plano de Urbanização cai por terra, deixando a Câmara apenas com o PDM como documento orientador do planeamento da cidade, documento este que não permite à Câmara gerir o espaço urbano, nomeadamente a transformação do uso do solo e da paisagem urbana.

*****.

O Plano Director Municipal de Esposende

A 2 de Novembro de 1993, a Assembleia Municipal de Esposende aprovou o Plano Director Municipal, tendo ido de encontro ao decreto-lei n.º 69/90, sendo composto por um regulamento e uma planta de ordenamento, e estabelecidos os usos dominantes do solo. Destaque-se que a Câmara Municipal determinou que os espaços urbanos e urbanizáveis, que se caracterizam pelo tipo de ocupação predominantemente residencial ou misto, teriam que intercalar o edificado com infra-estruturas urbanísticas, equipamentos e actividades relativas ao sector terciário, nomeadamente o comércio e os serviços. Dentro destes espaços foram definidos

⁶⁹ Eng. da Câmara responsável pela alteração do PDM. – Revogação dos planos – Plano de Urbanização da Área Central da Cidade de Esposende, Câmara Municipal de Esposende, 2007

espaços urbanos de: 1ª ordem – onde se encontra a área central da cidade de Esposende, que é delimitada a nascente pela EN13, a norte pela linha paralela à Av. dos Banhos, a Sul pela ponte de Fão e a Poente pelo Rio Cavado, abrange também o núcleo central de Apúlia; 2ª ordem – compreende os aglomerados de Fão e Forjães; e finalmente os de 3ª ordem que inclui todos os outros aglomerados, nomeadamente o que resta de Apúlia e Esposende.

Importa referir também que nos aglomerados urbanos de 1ª ordem consideram que na área nascente de Esposende e em Apúlia o número máximo de pisos permitido é três (rés-do-chão, mais dois pisos), enquanto que nas restantes áreas é permitido até cinco pisos (rés-do-chão mais quatro pisos). Nos aglomerados de segunda ordem o máximo permitido é três pisos e varia entre os 2 e os 3 pisos no de 3ª ordem, estes últimos apenas nas zonas centrais.

Além disso o PDM limita a edificabilidade de espaços abrangidos pelos processos de loteamento, sendo que só é permitido edificar caso haja: acesso automóvel directo através de via pública; caso o terreno onde se circunscreve seja limitado pela mesma via e por outra paralela; caso possua uma planta; e finalmente se permitir a criação de um furo para captação de água e fossa séptica.

No que concerne às operações de loteamento, considera-se que além do edificado deve-se destinar uma parte do lote para espaços verdes e utilização colectiva, assim como para infra-estruturas viárias e equipamentos, sendo que a área cedida para o domínio público, será definida pelo regulamento a aprovar em Assembleia Municipal. Se o prédio a lotear estiver servido de infra-estruturas, ou não se justifique a existência das mesmas, não serão realizadas quaisquer cedências.

Uma das actividades dominantes do concelho é o Turismo Balnear, como tal foram determinadas, zonas Turísticas que constituirão espaços urbanos programados. Para o efeito foram definidas 6 zonas turísticas: Ofir; Barca do Lago; Margem Fluvial de Esposende; Margem Fluvial de Fão; Sul de Cepães; e a Zona Turística de São Lourenço.

Destas Zonas Turísticas apenas duas se inserem na cidade, a zona Turística de Margem Fluvial de Esposende e a Zona Turística a Sul de Cepães. Relativamente à primeira, subdivide-se em duas zonas, uma a norte dos estaleiros, destinada implantação de equipamentos nomeadamente piscina, doca de barcos, espaços verdes, estacionamento automóvel, restaurantes, café-esplanada; por outro lado entre os Estaleiros e a ponte de Fão prevê-se a criação de áreas de lazer misturadas com habitação de baixa densidade. Quanto à Zona Sul de Cepães adivinha-se a criação de uma unidade hoteleira com componente clínica e talassoterapia.

Destaque-se que é com este documento que ficam definidos os limites da cidade, como sendo Esposende, Marinhãs e parte de Gandra, sendo delimitada a Norte pela EN 305-1, a Sul pela Ponte de Fão, a Nascente pela EN 13 e a poente pelo rio Cavado.

Este mesmo documento é aquele que ainda hoje orienta o processo de transformação do solo da cidade, que apesar de estar a ser alterado desde 2003, foram apenas definidas e aprovadas a RAN e REN, o restante ainda está por determinar.

Desde 1993 não foram produzidos outros documentos orientadores de Planeamento, apenas em 2001 foi aprovado o Plano de Urbanização da Zona Industrial de Esposende.

Plano de Urbanização da Zona Industrial de Esposende (Gandra, Marinhãs, Palmeira)

O Plano de Urbanização da Zona Industrial de Esposende foi aprovado em 2001 e abrange as freguesias de Gandra, Marinhãs e Palmeira. Este é composto por um regulamento e por uma planta síntese, onde ficam definidas um conjunto de normas e condicionantes para a construção nesta zona. A planta é dividida por zonas, sendo identificados todos os condicionantes de implantação, designadamente o afastamento das vias, as construções existentes e as infra-estruturas viárias entre outras. Assim as zonas que se encontram limitadas a Norte pela EN 103-1 e a Sul com o arruamento interior da zona industrial, podem apresentar duas áreas de lotes com duas frentes viradas para cada uma das vias. As construções têm que ficar separadas por faixas de 15 m de largura e apenas podem ocupar 70% do lote.

No que concerne ao edificado não industrial existente, poderá ser alvo de alterações, todavia a área de construção não deve ultrapassar os 20% e as obras só serão aprovadas caso sejam consideradas positivas.

O regulamento entende ser fundamental dar primazia aos espaços públicos, sendo que os processos de loteamento da zona Industrial só serão licenciados se assegurarem a existência dos mesmos. Assim por cada 75m² de construção têm de criar no mínimo um local de estacionamento.

Outro dos pressupostos do regulamento passa pela produção de uma faixa de protecção entre a IC1 e a variante à EN 103-1, através da criação/conservação de uma faixa verde arborizada com uma largura mínima de 8 m, a vegetação já existente terá de ser preservada. Antevê-se também a criação de uma área não edificada com 25 m de largura, paralela à EN103-1, sendo que 3m terão que ser arborizados.

Quanto ao tipo de indústrias a ser implantadas, pretende-se que não produzam efluentes nem poluentes.

Este Plano foi alvo de alterações, tendo estas levado à construção de uma rotunda na EN 103-1, que melhorou claramente a distribuição do trânsito e o acesso à zona Industrial.

3. OS PROCESSOS DE LOTEAMENTO A EXPANSÃO DA CIDADE DE ESPOSENDE

3.1 -Enquadramento

*“ A cidade, sendo um produto humano, é resultado da espontaneidade e do pensamento, do regular e do irregular, do improviso e da reflexão das regras mínimas e dos regulamentos minuciosos. Contudo, o “espontâneo” não é o acaso e o caos, como o regulado não é a perfeição nem o previsível absolutos. Digamos que são dois extremos de uma mesma escala de diferentes graus e formas de organização. Se quisermos, mesmo hodiernamente, a cidade apresenta sempre nesgas de espaço para a espontaneidade.”*⁷⁰

Na actualidade, a generalidade dos municípios recorrem a planos e instrumentos de ordenamento territorial que deixaram de se centrar no centro urbano, propriamente dito, para fruírem de uma visão mais alargada do território.

Todavia, com ou sem planos, o processo de urbanização assume um papel fundamental na construção do tecido urbano e numa transformação crescente do solo, muito intensa nas ultimas décadas na generalidade das cidades portuguesas. Apesar das heterogeneidades particularmente visíveis no Noroeste, em geral, à medida que vamos do centro para a periferia verificamos que a densidade ocupacional vai diminuindo, sendo que o solo se vai caracterizando por manchas construídas que se distribuem aqui e ali, próximos de uma igreja ou de um eixo de comunicação importante.

Assim o crescimento urbano *“poderá produzir-se de forma espontânea ou anárquica ou estar regulado por estudos detalhados e fundamentados de planeamento urbano. Poderá ser contínuo e significar o aumento da superfície de uma cidade já existente (...) ou saltar e provocar a expansão de núcleos próximos que poderão ser absorvidos, sendo possível serem materializados pela criação de uma nova cidade”*⁷¹

Quanto ao crescimento espontâneo, este dá-se cada vez menos por acção de muitos pequenos construtores e cada vez mais por um reduzido número de grandes e médios promotores imobiliários, enquanto que o crescimento planeado é da responsabilidade

⁷⁰ FERNANDES, Mário Gonçalves - *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal – Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança entre 1852 e 1926*, FAUP edições, 2005, pág. 185

⁷¹ ANGULO, Júlio Vinuesa, Domingues, M. Jesus Vidal – *Los Procesos de Urbanizacion*, Madrid, Editorial Síntesis, pág. 199

de organismos públicos, mas orientando cada vez menos a determinação de operações urbanísticas e cada vez mais uma regulação negociada com os promotores.

Por isso, na actualidade *“os promotores imobiliários tornaram-se actores incontornáveis na produção dos espaços urbanos. As dinâmicas imobiliárias vão à frente dos processos de infra-estruturação”*.⁷² No entanto, apesar da espontaneidade do crescimento por eles promovidos, estão também sujeitos à avaliação do poder local, e averiguação da sua adequação aos planos que regem a evolução do traçado da urbe.

Ao falarmos de urbanização, associamos de imediato a ideia de transformação quer de uma região ou de uma pequena parcela de solo, normalmente rústico em espaço construído, à qual se torna necessário facultar infra-estruturas de acesso e saneamento, entre outras. E, quando nos referimos aos processos de urbanização, referimo-nos claramente à produção de espaço e sobretudo, à expansão de uma cidade, sendo que o crescimento urbano resulta da sua dinâmica económica e do aumento populacional.

Hoje em dia, o crescimento da cidade está em larga associação ao crescente número de processos de loteamento, que consistem em operações de infra-estruturação e divisão das propriedades em uma ou mais parcelas de solo, de forma a constituir lotes urbanos e facilitar a urbanização. *“As operações de loteamento urbano não devem ser mais do que a componente jurídica e administrativa num processo de reorganização da propriedade que precede a transformação do uso e ocupação do solo e que requer, por isso, um controlo eficaz através de instrumentos de planeamento adequados”*⁷³, sendo que os Planos de Pormenor são os instrumentos mais indicados para a gestão deste tipo de processo. Além disso, deve predominar o objectivo de reorganização cadastral do território, que se encontra extremamente fragmentado na maioria das situações do concelho (e no Minho litoral em geral), sendo necessário proceder ao emparcelamento dos lotes urbanos, tendo também a pretensão de aumentar a oferta de espaços capazes de receber a tipologia construtiva mais adequada, assegurando uma maior e melhor produção de espaço urbano. Onde o papel muito importante dos processos de loteamento, que para tal devem passar por três fases fundamentais: a urbanização; o emparcelamento; e finalmente a edificação.

⁷² MARQUES, Teresa Sá – *Portugal na Transição do Século – Retratos e Dinâmicas Territoriais*, Edições Afrontamento, 2004, pag.170

⁷³ PARDAL, Sidónio; Correia, Paulo V. D.; Lobo, Manuel Costa – *Normas Urbanísticas – Volume III*, Direcção Geral do Ordenamento do Território, Universidade Técnica de Lisboa, 1993, pag.107

5.2 – Os Processos de Loteamento e a Produção Legislativa

A partir de 1973 o Ministério do Interior e o Ministério das Obras Públicas, acharam por bem facultar aos particulares o direito da realização de obras de urbanização, de forma a evitar o recurso à ilegalidade que então tinha grande expressão. Assim, através do DL 46673 foi criado um Regulamento Geral de Loteamentos Urbanos, onde ficou determinado que os loteamentos de particulares deveriam sujeitar-se a avaliação por parte das autarquias.

Esta lei sofreu alterações consideráveis, o que levou ao aparecimento em 1984 do DL 400-84 de 31 de Dezembro, cujo grande objectivo era tornar o processo de licenciamento do loteamento e o próprio processo de loteamento, mais rápidos. Para isso, foi atribuída aos municípios a responsabilidade de deliberar sobre a sua aprovação, identificando três tipos de processos de loteamento: especial, ordinário, simples. Os processos de loteamento especiais englobavam todas as operações de loteamento que exigissem alterações significativas da rede viária, ou de outras infra-estruturas e compreendiam também aqueles que eram justificados pelo aumento da população. Os processos de loteamento ordinários consistiam em operações de construção e remodelação, enquanto que os simples tinham em vista a construção de um ou dois fogos.

Este decreto-lei definiu também que o proprietário teria que ceder à Câmara Municipal, uma parcela do lote, de forma a facilitar a criação de infra-estruturas públicas. Além disso, determinava que a urbanização deveria respeitar os instrumentos de planeamento em vigor.

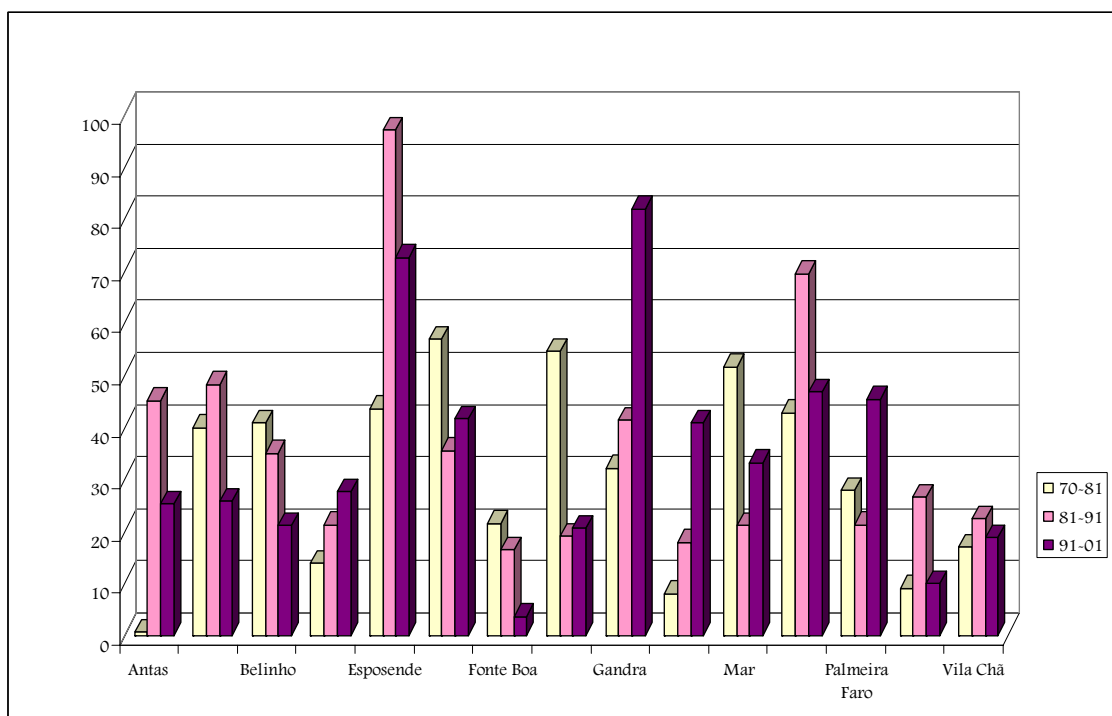
Em 1991 este DL foi substituído por um novo, o DL 448/91 de 29 de Novembro, que mais uma vez procurava uma simplificação administrativa de todo o processo de urbanização, sendo que as operações de loteamento eram tidas como uma das formas mais relevantes no processo de transformação do solo, avaliando como tendo repercussões positivas na qualidade de vida dos cidadãos e no ordenamento territorial. Deixam de ser considerados os três tipos de processo de loteamento, sendo todos condensados num único, o que torna o papel da autarquia mais exigente, conferindo-lhe maior autonomia. Outro dos objectivos centrais deste DL era limitar a dispersão dos processos de loteamento, canalizando-os para as áreas indicadas para o efeito, pelo que todas as obras de loteamento tinham de ser aprovadas pela Câmara Municipal com excepção apenas das que fossem por ela promovidas. Quanto ao processo de cedências, o novo DL definia apenas que o proprietário tinha que ceder gratuitamente parte do lote para utilização pública, sendo que não lhe podia ser conferida qualquer outra função

Já em finais da década de noventa, surge um novo decreto, o DL 555/99 de 16 de Dezembro, que mais uma vez procura a simplificação dos procedimentos administrativos, assim como a regulamentação de controlo do processos de loteamento determinando que os processos que não implicassem uma alteração da estrutura, eram isentos de licenciamento, e que fora do espaço urbano eram libertos todos o processos que se destinassem à construção de uma ou duas habitações. Além disso, foi estabelecido um novo regime jurídico que sistematizou todas as operações urbanísticas existentes.

Em 2001, este decreto-lei, foi substituído pelo DL 177/01, que veio introduzir alguns aperfeiçoamentos no que concerne ao regime de licenciamento de processos de loteamento, dando consistência aos alvarás de loteamento, os quais passam a apresentar detalhes sobre o loteamento a ser licenciado.

5.3 - Os processos de Loteamento e a Transformação da Cidade de Esposende

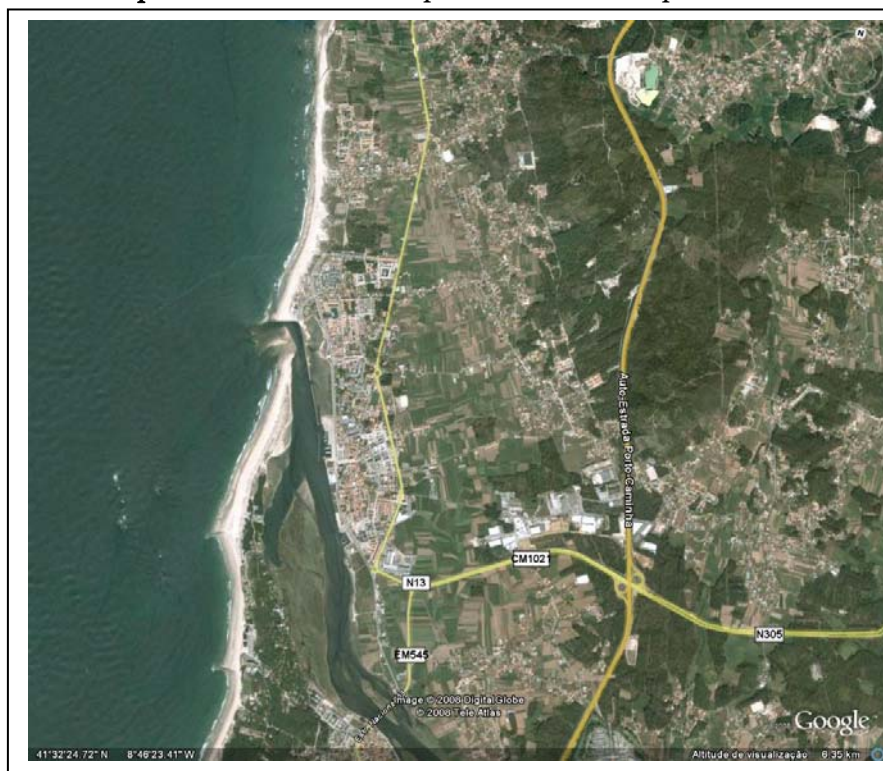
Gráfico n.º1 – Variação do total de alojamentos de 1970 a 2001



O concelho de Esposende desde a década de 70 que conheceu um crescimento intenso na processo de urbanização, verificando-se a multiplicação de edifícios ao longo das principais artérias de circulação que ainda hoje estruturam o crescimento das suas freguesias. A cidade foi-se consolidando, colmatando-se interstícios, mas

também se espalhou para as aldeias vizinhas, sendo que hoje não é formada apenas pelo núcleo consolidado da freguesia de Esposende, que encerra o núcleo antigo, mas abrange também Marinhãs e Gandra que, tal como se pode verificar pelo gráfico 1, foram aquelas, seguidas a Esposende, que apresentaram maior aumento do seu edificado nas últimas décadas. Verifica-se que o seu crescimento, embora se desejasse a Sul e Norte do núcleo central, revelou-se mais intenso na parte Norte, difundindo-se por toda a freguesia das Marinhãs, em parte como consequência de uma grande quantidade de solo disponível, o que favoreceu a intervenção de variados agentes de planeamento e urbanização.

Mapa n.º 9 – Ortofotomapa da cidade de Esposende



Como aliás podemos observar através do ortofotomapa, a cidade (que administrativamente inclui a totalidade das freguesias de Esposende e Marinhãs e parte de Gandra), caracteriza-se por uma disposição heterogénea do edificado, apesar de mais consolidado e homogéneo na área central da cidade de Esposende, do Rio Cavado à EN13 e da Av. dos Banhos à Ponte de Fão. À medida que nos vamos afastando do centro, o edificado via-se apresentado mais fragmentado e fica mais notória a importância assumida pela rede viária na definição do traçado e na forma como orientou o crescimento. A expansão da cidade dá-se longitudinalmente ao longo da linha de costa, com maior incidência na freguesia das Marinhãs, onde o número

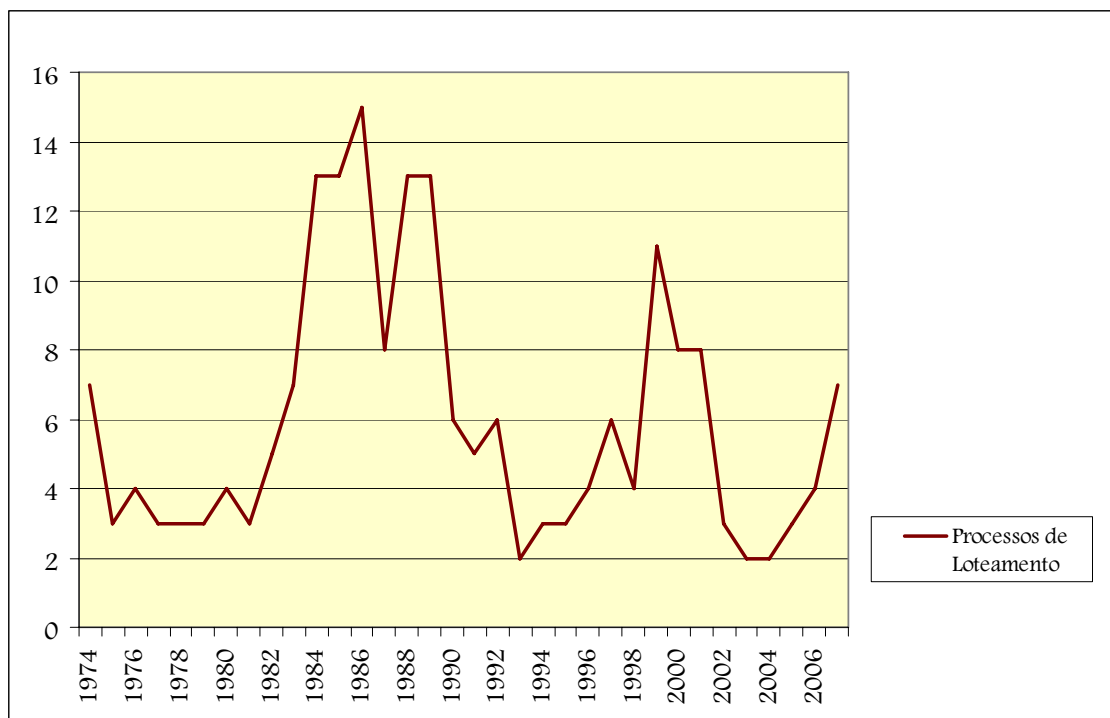
crescente de processos de urbanização tem levado à substituição das casas de lavoura, que até há poucos anos definiam a sua paisagem, por novas tipologias habitacionais.

A década de 80 caracteriza-se por um intensificar das operações de loteamento, o que promoveu claramente uma densificação da área construída, como se pode observar nos gráficos 2 e 3, sendo de destacar que de 1981 a 1989 o concelho conhece um crescimento sem precedentes, apesar de uma ligeira quebra em 1987, sendo que 1986 dista o número de processos de loteamento mais elevado da sua história, assumindo primazia. Obviamente que a crescente procura do concelho – e em especial das freguesias de Apúlia, Fão, Esposende e Marinhãs – gerou um inevitável aumento do valor do solo, muitas vezes inflacionado por posições de especulação imobiliária, com uma crescente fragmentação cadastral, que com o passar dos anos se acentuou nas áreas periféricas da cidade. Assim os solos que outrora eram ocupados por explorações agrícolas, foram sendo continuamente preenchidos por edifícios, maioritariamente para moradias unifamiliares, que vieram substituir campos ou partes de campos, assim como velhas casas de lavoura.

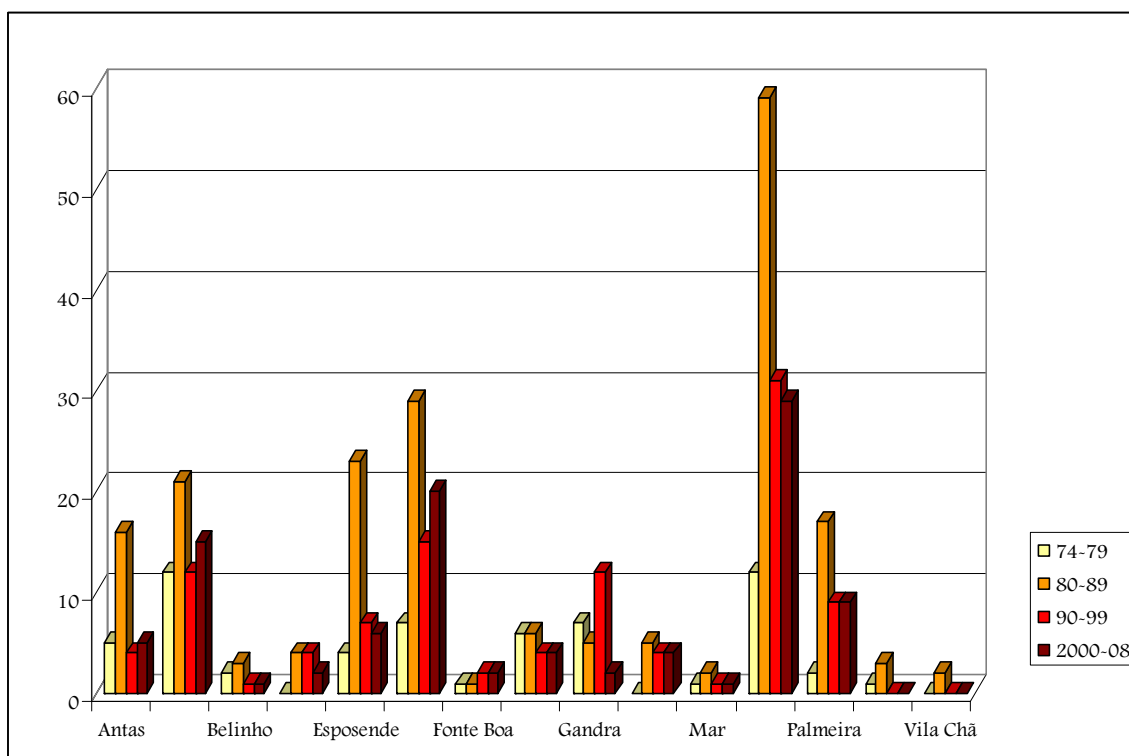
A larga maioria da produção de edificação urbana surge na época associada à residência secundária e sazonal. A cidade de Esposende e as freguesias contíguas desde cedo se tornaram áreas muito atractivas para uma classe alta e média alta das cidades vizinhas, que procuravam adquirir habitação ou propriedade para passar os fins-de-semana e as férias de Verão, ao que os agentes imobiliários e mesmo particulares procuraram dar resposta, o que gerou especulação e forte valorização do solo, com repercussões a prazo no preço das propriedades.

Embora a maioria dos processos de loteamento na altura fossem levados a cabo por particulares, geraram também a construção de edifícios públicos e a criação de infra-estruturas de apoio, fundamentais para o acelerar do crescimento. Todo este processo funcionou como bola de neve, pois o avolumar das operações de loteamento não originou apenas o densificar da concentração, mas também o aumento e melhoria da estrutura viária. De facto, muitos dos lotes alvo de operações de loteamento encontravam-se afastados das principais vias de acesso, o que levou à criação de uma nova rede de infra-estruturas, inclusive rede viária de acesso ao edificado normalmente direccionada também para o tráfego de passagem ou de atravessamento, favorecendo ainda a ligação a nós importantes e o alargamento de vias já existentes. Realce-se que os novos loteamentos aumentavam a receita da autarquia e favoreciam a criação de espaços públicos diversos, como escolas, igrejas, equipamentos desportivos e espaços verdes, o que, por seu turno motivava uma maior atracção ao investimento em construção.

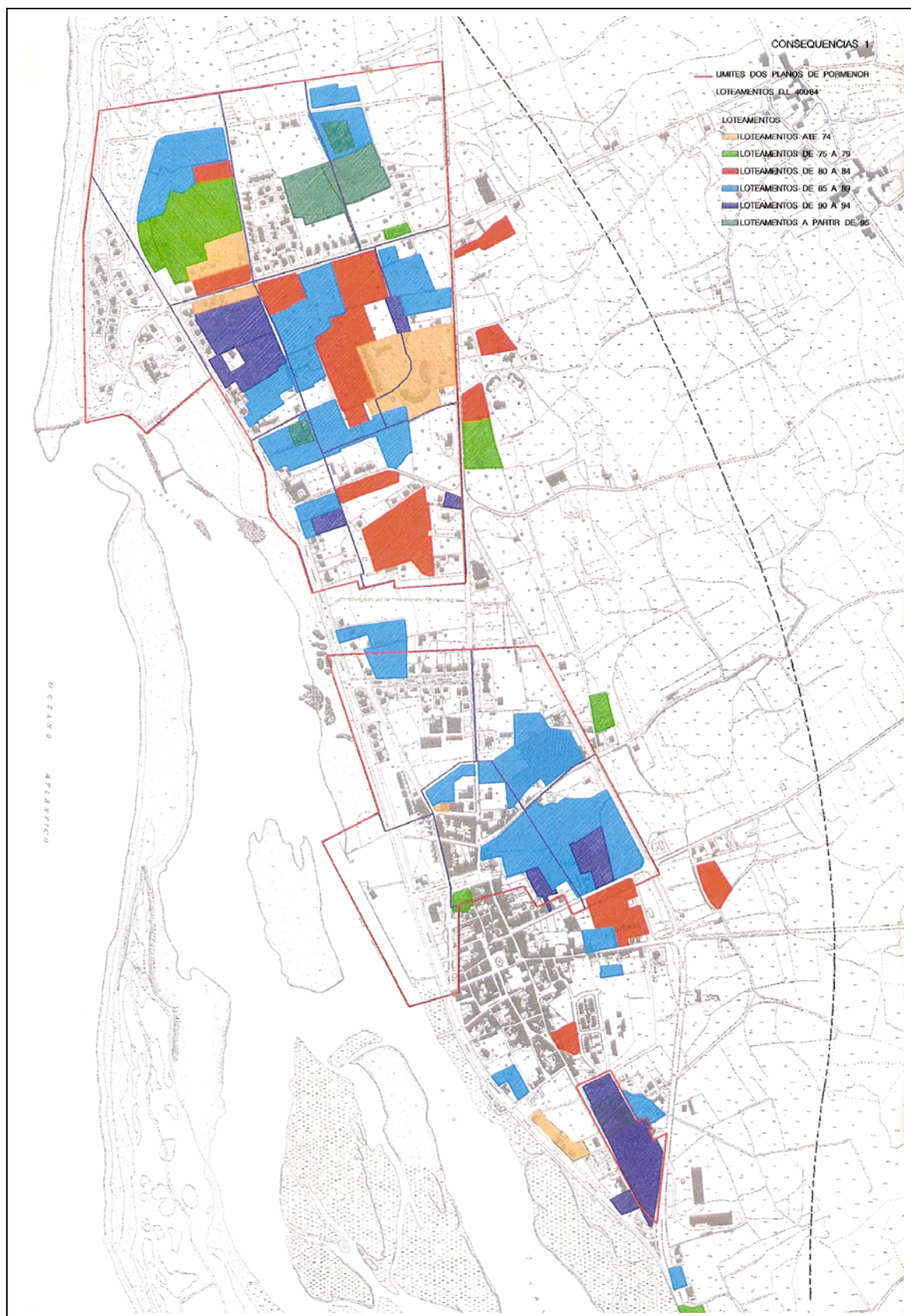
Gráfico nº2 – Evolução do número de Processos de Loteamento no Concelho de Esposende de 1974 a 2008



Gráficon.º3 – Evolução dos Processos de Loteamento por Freguesia do Concelho de Esposende, de 1974 a 2008



Planta n.º 15 – Planta das Consequências dos Processos de Loteamento, antes de 70 à actualidade



Todo este processo de rápida urbanização assente em loteamento e na multiplicação de acções individuais de construção, deu-se em parte por consequência da inexistência de um instrumento verdadeiramente regulador, que permitisse orientar e limitar o avolumar do edificado. De facto, a ausência de quadros técnicos e consequentemente de instrumentos de planeamento eficazes, levaram a que a Câmara Municipal possuísse um papel passivo (ou quando muito reactivo) no processo de construção do espaço urbano, cingindo-se a supervisionar todo o processo, verificando se as normas urbanísticas, definidas a nível nacional, estariam a ser cumpridas. A ausência de outra legislação, deu liberdade aos agentes de urbanizarem e construírem, tendo apenas como documento orientador a legislação referente aos processos de loteamento.

Porém, o papel destes agentes urbanísticos foi fundamental sobretudo nas áreas peri-urbanas, em parte porque as grandes intervenções urbanísticas, levadas a cabo pela Câmara Municipal e por grandes empresas tendiam a concentrar-se no interior da cidade, enquanto que na periferia eram os particulares, a maior parte das vezes o próprio proprietário do terreno, que levavam a cabo a maioria dos novos empreendimentos.

A década de 90 caracterizou-se por uma descida geral do número de processos, o que se deverá em boa parte à elaboração do Plano Director Municipal de Esposende, sobretudo porque os promotores, ainda não familiarizados com a legislação existente, aguardavam por uma maior consolidação do regulamento e das normas urbanísticas. Com a sua aprovação, verificou-se que, de facto, o PDM trouxe algumas limitações, identificando regras de ocupação e transformação do uso do solo.

Mas, apesar dessas limitações, Esposende conheceu uma considerável dinâmica construtiva na década de 90, sendo mais uma vez a freguesia de Marinhãs a apresentar um maior número de processos de loteamento. (ver planta n.º 16)

Finalmente nos últimos anos, assiste-se a um ligeiro aumento deste número de processos, com uma quebra em 2003, ano em que teve início a reformulação do anterior PDM.

Apesar de Esposende registar apenas 10 processos de loteamento, apresentou um total de 695 fogos, o maior número do concelho. Tal facto justifica-se pelo tipo de construção implantada, sendo ela principalmente multifamiliar, tipologia que começou a ficar também em voga em Esposende. A emergência deste tipo de edificado prende-se com a necessidade de alojar um grande número de pessoas na menor área possível, deixando mais espaço livre para outros equipamentos e espaços verdes, assim também se aproveitando melhor o solo, ao se fazer repercutir o seu valor por um menor número de famílias.

Como já foi referido, vários foram os factores responsáveis pela variação do tipo de edificado, nomeadamente todo o processo de planeamento, gestão e regulamento, assim como os agentes de promoção e a procura, que orientaram e condicionaram os mecanismos de produção da urbanização e construção. Todo este conjunto de factores levou à emergência e aumento da importância de novas tipologias, com abandono e alteração das casas de lavoura e outras velhas unifamiliares isoladas, sobretudo nas áreas centrais mais consolidadas. Mas, apesar do aumento da população (registada nos censos do INE e de residência periódica) ter sido feito com base no prédio de alojamentos multifamiliar, ainda assim, as moradias unifamiliares possuem grande importância, sobretudo nas suas novas formas, que se ajustam mais adequadamente à crescente procura, como em banda e geminadas, normalmente associadas a processos de loteamento de grande envergadura.

Na generalidade este tipo de construção está sempre associado à existência de logradouro, ora à frente em contacto com os arruamentos, ora nas suas traseiras, ora em ambos. Além disso, as moradias unifamiliares isoladas, ainda muito presentes, tendem a ocupar apenas 1/3 do terreno e normalmente a sua área central, tendo logradouro em toda a sua volta.

Na parte consolidada da cidade deparamos também com algumas moradias unifamiliares isoladas e geminadas, que se encontram no seu núcleo mais antigo e distribuem ao longo da marginal, todavia nos últimos anos as habitações multifamiliares aumentaram. Estas, geralmente não possuem qualquer logradouro, ou seja, após cedida parte do lote para domínio público e usos colectivos, este é ocupado integralmente com construção. Os prédios possuem entre 4 a 5 pisos, sendo que o rés-do-chão é por norma ocupado por actividades comerciais e serviços.

Importa também referir que na década de 90 se registou um considerável número de processos de loteamento que se destinaram à edificação de espaços comerciais e armazéns industriais. No primeiro caso, como antes referido, estes espaços estão associados à habitação multifamiliar, já que os pisos ao nível da rua são destinados à fixação deste tipo de actividade, com maior incidência na freguesia de Esposende, tendo também as Marinhas apresentado um ligeiro aumento na última década. Quanto aos armazéns estão ligados ao comércio grossista e à actividade industrial e conheceram um acréscimo na década de 90, sobretudo por via da constituição da Zona Industrial de Esposende, com a freguesia de Gandra a apresentar maior dinâmica.

Como se disse, embora predominem os processos de loteamento de origem particular, sobretudo de pequeno impacto por vezes de índole familiar, com construção de 1 a 5 moradias, surge também, associada à crescente especulação e à

Gráfico n.º 4 – Evolução do n.º de Fogos por Freguesia Urbana de 1990 a 2008

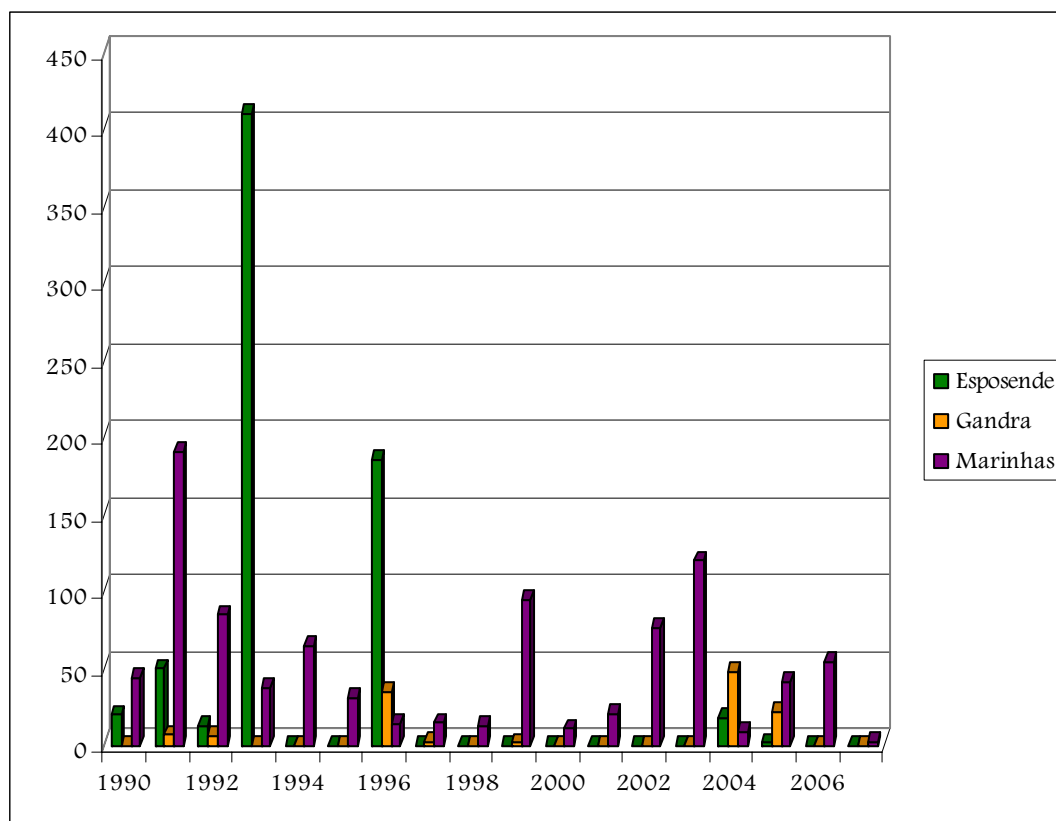
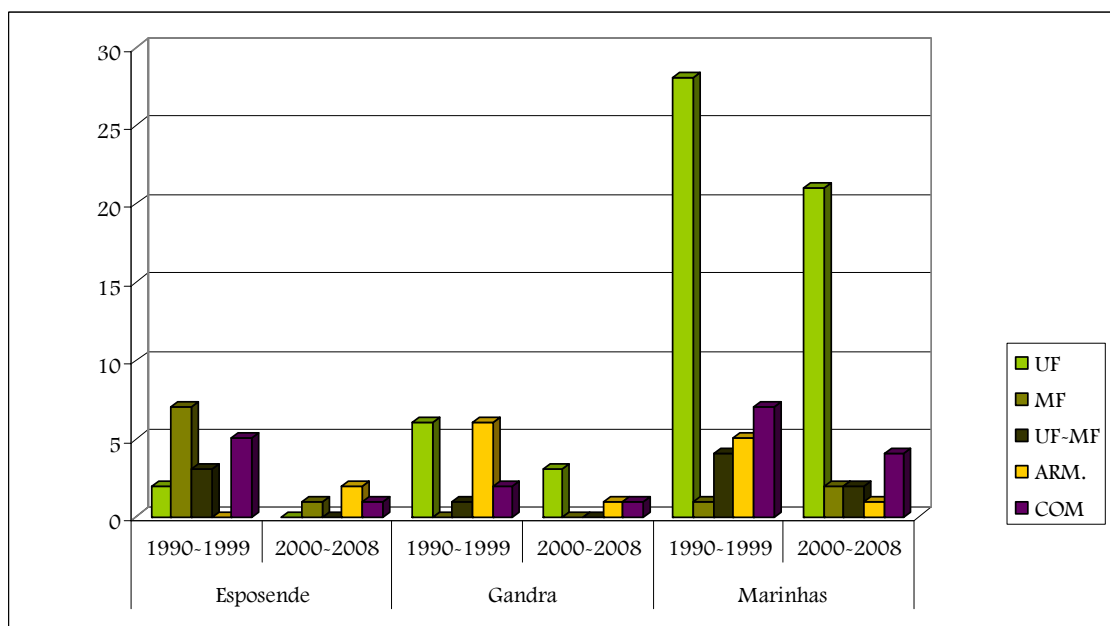


Gráfico n.º 5 – Evolução dos Processos de Loteamento segundo o Tipo de Ocupação do Solo, nas Freguesias Urbanas do Concelho de Esposende



necessidade de rentabilizar mais o terreno, a urgência de construção de mais habitações no menor espaço possível, com a presença de empresas de maior dimensão (gráficos 6 e 7).

De facto notório que é cada vez menor a área loteada em relação ao número de fogos, inversamente o número de fogos por lote é cada vez maior, o que se traduz num avolumar da construção, sendo sobretudo evidente na freguesia central, mas também já nas Marinhas.

Embora tenhamos vindo a centrar o trabalho na Cidade de Esposende, importa também destacar as freguesias de Fão – Ofir e Apúlia que têm conferido grande dinâmica ao concelho e que apontam já para um certo efeito de conurbação. Tal se deverá não só às características paisagísticas e qualidade ambiental, que desde cedo funcionaram como elementos atractivos de população, mas também ao facto de possuírem infra-estruturas de apoio, óptima localização e boas acessibilidades ao centro urbano e às cidades vizinhas.

Por isso, as freguesias de Esposende, Marinhas, Fão e Apúlia, foram alvo de uma crescente procura de moradias, sobretudo por uma classe alta a média alta, o que levou à emergência de edificado de alta qualidade estética e arquitectónica, destacando-se os condomínios fechados, onde predominam moradias unifamiliares em banda, ou edifícios multifamiliares, de acesso restrito e com equipamentos desportivos e de apoio.

Neste seguimento, não podemos de todo descurar o pinhal de Ofir, que embora não faça parte da cidade possui uma grande expressividade, como aliás já vimos, no que concerne aos processos de loteamento. De facto, com o passar dos anos, o pinhal foi ocupado por moradias de luxo, maioritariamente isoladas e multifamiliares, destinadas a uma classe com elevado poder económico, numa localização invejável, no seio de uma paisagem com propriedades muito interessantes e com notória qualidade ambiental, muitas das quais até hoje destinadas a uso sazonal.

Assim com o passar dos anos os processos de loteamento foram-se revelando fundamentais na consolidação do tecido urbano em várias formas e usos. Algumas áreas outrora fragmentadas e organizadas sobretudo pela rede urbana existente, ganham nova estrutura. Os processos de loteamento, tornam-se instrumentos fundamentais de ocupação, embora alguns não se enquadrem nos ante-planos de urbanização e respondam apenas a princípios urbanísticos relativos à ocupação do solo e edificabilidade, ao invés de considerarem objectivos de ordenamento e planeamento do território.

Até à década de 70, o processo de urbanização tinha início com a criação de infra-estruturas, a que posteriormente se seguiam outros elementos formais. A partir

de então este conheceu uma rápida evolução, favorecendo a divisão dos lotes e a construção de infra-estruturas, sendo que a edificação constituía um processo mais demorado.

Gráfico n.º 6 – Evolução da Relação da Área Loteada e do n.º de Fogos de 1990-2008, nas Freguesias Urbanas de Esposende

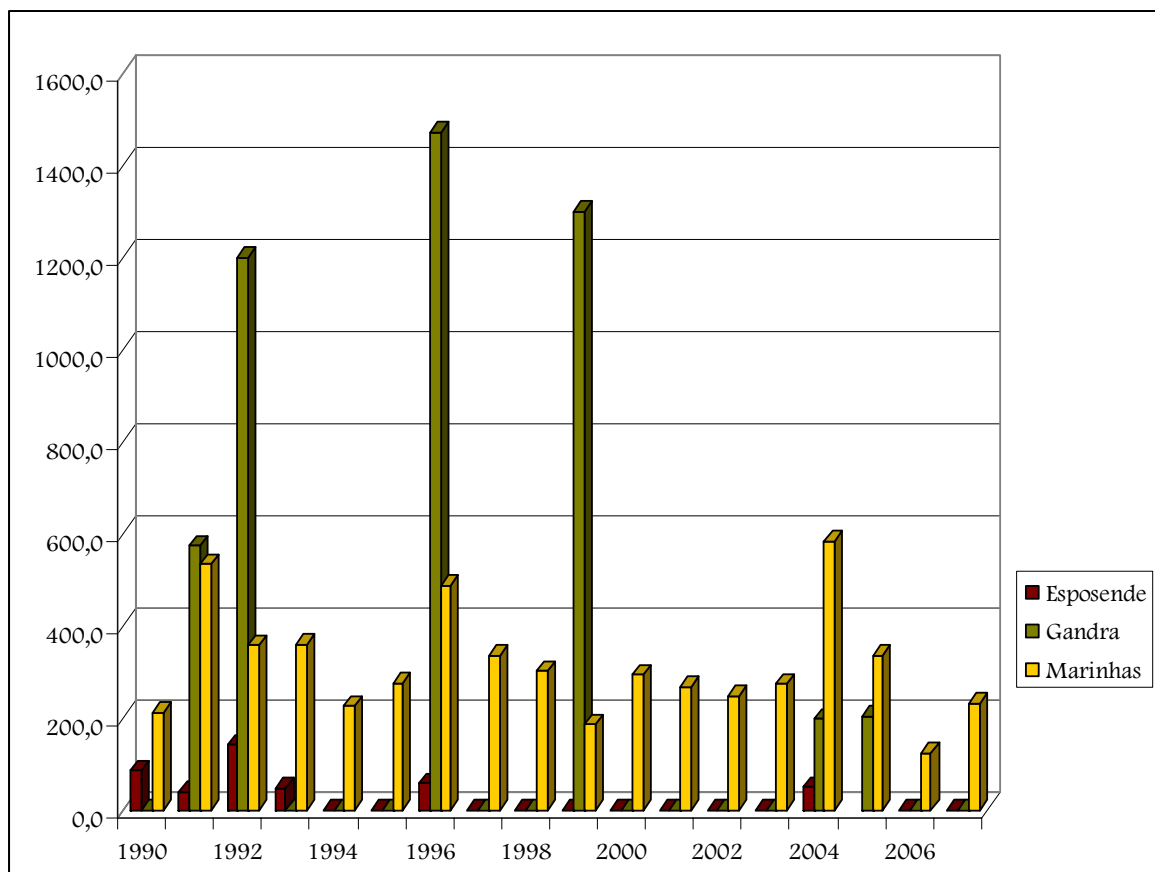
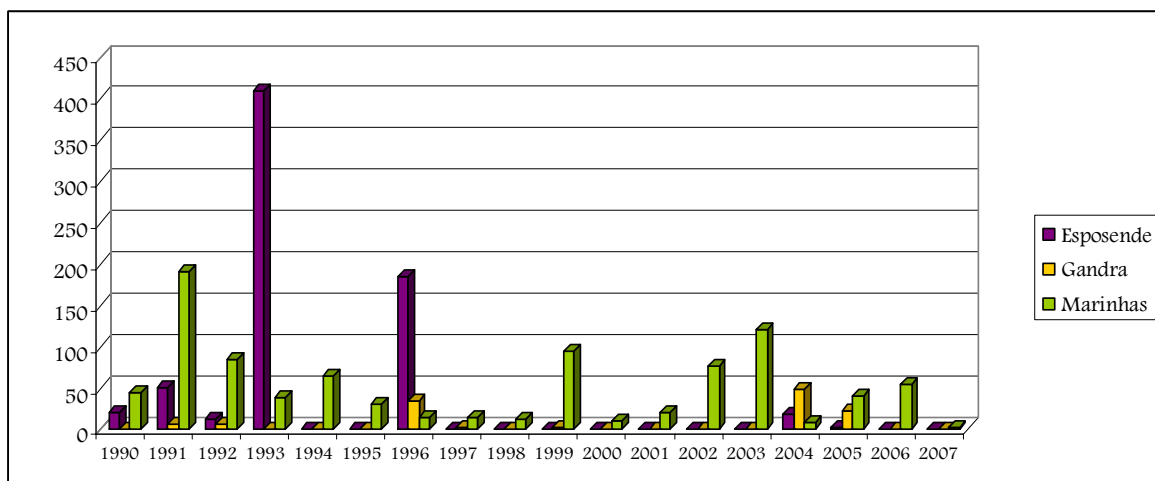


Gráfico n.º 7 – Evolução do N.º Médio de Fogos por Lote de 1990 a 2008, nas Freguesias Urbanas do Concelho de Esposende



Para favorecer os processos de urbanização, a autarquia de Esposende propiciou a construção de infra-estruturas de apoio às áreas a urbanizar, criou novos equipamentos e aprovou projectos públicos que se revelaram fundamentais na consolidação do espaço urbano, como a rede de escolas e infantários (sobretudo para a população local) e as piscinas municipais (coberta e exterior, com ondas, também para os visitantes), constituindo a cidade um pólo aglutinador cada vez mais forte do concelho e dos concelhos vizinhos.

Os edifícios monofuncionais ganharam especial importância, sejam os de equipamento público, como o Hospital, o Quartel dos Bombeiros, a Esquadra da PSP, como os privados com destaque para as grandes superfícies comerciais e de lazer, assim como restaurantes, bares e discotecas.

No que concerne às superfícies comerciais, note-se que desde 2000, Esposende conheceu uma forte dinâmica, verificando-se que além de muitas lojas de frente de rua abertas, três supermercados, Minipreço nas Marinhas, o Modelo em plena Zona Industrial e o antigo Colossal, actual Intermarché, mesmo na cidade, reforçam o efeito da influência da cidade, a escala até supramunicipal, para o que contribui o seu posicionamento junto a vias de ligação regional.

Não podemos ainda esquecer que Esposende é um concelho de litoral e de forte atracção para visitantes e turistas, o que favorece a edificação de estruturas como bares e discotecas (até de renome nacional e internacional, como o Bib-ofir e o Pachá) que se multiplicam, verificando-se em 2008, a criação de mais espaço de qualidade, o Pé-no-Rio, na Av. Marginal e já com grande afluência.

Todo esta dinâmica urbanística e imobiliária, assim como de reforço de urbanidade e qualificação urbanística e funcional tem contribuído para atrair população com desejos de comprar moradias na cidade e nas aldeias periféricas mais próximas, o que favoreceu, como já foi referido, o aumento do preço do solo e a construção de variadas tipologias de edificações. Por outro lado são também cada vez mais as pessoas que adquirem moradias não como residência secundária, mas com o intuito de residirem permanentemente no concelho, parecendo confirmar-se as estratégias definidas e implementadas pela Câmara Municipal, tendo em vista tornar a cidade num espaço consolidado, capaz de fixar a população e oferecer postos de trabalho e um conjunto de serviços e equipamentos fundamentais no reforço da urbanidade e qualidade de vida.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esposende foi crescendo ao longo da linha de costa e espraiando-se para as freguesias vizinhas, ocupando os campos agrícolas e espaços florestais. A sua morfologia organizou-se a partir das infra-estruturas viárias, que se tornaram em importantes elementos estruturantes e promotores da sua expansão.

Enquanto urbe, Esposende emergiu como consequência da necessidade do homem se aproximar do mar, o qual durante muito tempo constituiu o elemento de base para permitir assegurar a subsistência da população. A partir de um pequeno povoado, o aglomerado foi-se desenvolvendo através de um processo de adição e aglutinação, sem qualquer elemento que estruturasse e orientasse o seu crescimento. No entanto, com o tempo e com a sua crescente expansão, houve a necessidade e preocupação de ordenar o espaço urbano, em linha com o que ocorria no país e no mundo em relação à evolução do urbanismo e ordenamento do território.

Assim, ao observarmos hoje a planta da cidade de Esposende, reconhecemos nela vários períodos que definiram o seu traçado e morfologia e ajudam a compreender a sua evolução. Verificamos como as condições geomorfológicas contribuíram para a clara definição dos seus limites, que se desenvolveram desde cedo entre a linha de costa e o sopé do sistema montanhoso que domina o concelho. Mais tarde, com a construção da Estrada Nacional 13, os limites da cidade, então vila, ficaram claramente definidos.

Ao analisarmos a planta de Esposende torna-se evidente a existência de dois traçados distintos: o centro da cidade, sobretudo o centro histórico, com um traçado geomórfico, irregular, onde é notório que a implantação se fez há séculos atrás e sem qualquer preocupação de ordenar e planear o desenho e, diria mesmo, a sua imagem; e a restante cidade, sobretudo mais a norte, onde já se vislumbra um traçado ortogonal, com vias de circulação mais largas e uma maior integração de espaços verdes.

Esposende cresce enquanto vila piscatória e com o tempo e sucessivas transformações, desenvolve-se como pólo de lazer e segunda residência, provendo-se de infra-estruturas viárias, equipamentos hoteleiros, desportivos e de lazer. Todos estes elementos foram fundamentais para a definição da morfologia da cidade e constituição da sua imagem, contribuindo para promoção da cidade e do concelho, associando-lhe uma ideia de qualidade ambiental e de vida urbana.

Ao falarmos da cidade, não podemos de todo ignorar que esta resulta da combinação dos seus elementos estruturantes ao longo do tempo, sendo o resultado do pensamento e acção humana e consequência da sobreposição de diferentes percepções

e interpretações do homem em cada período. Assim, a cidade de hoje resulta de múltiplas formas de planejar e ordenar o seu espaço.

Falar de cidade planeada, quer relativamente a Esposende quer a nível nacional, obriga pelo menos a recuar à década de 30 e lembrar Duarte Pacheco, cujos propósitos e reformas marcaram o planeamento urbano em Portugal, tendo em vista salvaguardar as necessidades das populações mais carenciadas e dotar as cidades portuguesas de uma forma idêntica à das grandes cidades da Europa e do Mundo.

Assim, na década de 40 Esposende, que até então havia crescido de forma irregular, dá os primeiros passos no sentido de ordenar o seu traçado, através da reestruturação da sua rede viária. Na data, é elaborado o primeiro plano para a promoção da cidade enquanto pólo turístico, o Plano de Urbanização da Praia Suave Mar, executado pelo Arq. Arménio Losa. Já na altura era notória a preponderância que assumia o desenvolvimento das grandes cidades, que proliferavam e se expandiam, assim como o pensamento urbanístico que conhecia um forte desenvolvimento desde finais do séc. XIX, tornando-se evidente a influência de Ebenezer Howard e do movimento das cidades jardim na elaboração do presente plano, sobressaindo ainda a importância atribuída à circulação, bem como a necessidade de criar três núcleos distintos.

No entanto, foram as intervenções de José Miranda de Vasconcelos que se tornaram determinantes para a definição do traçado e da imagem actual da cidade, ficando com ele definida a forma como a cidade iria crescer – linearmente para Norte e para Sul ao longo da Av. Marginal e da Estrada Nacional 13 – e determinados os seus limites. Vasconcelos foi responsável pelas reformas realizadas na estrutura viária, procurando lutar contra a ruralidade, procedendo à higienização da cidade, além de elaborar um plano de zonamento, muito na linha da Carta de Atenas, considerando fundamental dividir a população segundo classes sociais.

Já na década de 60, Viana de Lima assume o comando relativamente ao planeamento da cidade, tendo como propósito valorizar a paisagem e diminuir a velocidade de circulação automóvel, atribuindo um carácter mais rústico ao traçado das ruas. Apesar de não atribuir prioridade ao automóvel, mas se preocupar muito com a circulação, notam-se claramente, na forma como nos seus trabalhos projectou o arranjo setentrional da vila, as influências da Carta de Atenas, no que concerne à importância em valorizar e separar as quatro funções da cidade: habitar, trabalhar, lazer e circular.

Até finais do Estado Novo, os projectos elaborados para ordenamento da vila de Esposende assentavam em muito no zonamento, como se vê no Esboceto de 1967,

elaborado por Carvalho Dias e Lúcio Miranda, que desejava também impulsionar a cidade enquanto pólo de turismo balnear.

Em 1973 dá-se um passo fundamental na história do urbanismo nacional que contribuiu em larga medida para o acelerar, sobretudo nos anos 80, do crescimento da vila de Esposende, já que surge uma nova forma de produzir espaço urbano, com a adopção de legislação favorável à construção de primeiros loteamentos urbanos. Esta nova forma de produzir espaço urbano, revelou-se uma faca de dois gumes, pois se por um lado desburocratizou o sistema de produção urbanística, já que estes projectos não eram sujeitos a avaliação por parte do poder central a nível nacional, por outro lado favoreceu a ocupação não ordenada ou planeada do solo, permitindo aos particulares a realização de obras de urbanização.

Todavia, o papel do Estado foi sempre fundamental, pois fomentou a construção de estradas e infra-estruturas, contribuindo claramente para a modernização de Esposende e a vila conheceu, sobretudo desde a década de 80, um crescimento sem precedentes, norteado pela profusão de processos de loteamento, sendo que o planeamento e ordenamento da cidade só vê restabelecido o seu equilíbrio aquando da adopção do Plano Director Municipal.

O planeamento urbano assume um papel primordial na definição do desenho da cidade e no arranjo dos seus elementos morfológicos, sendo responsável pela construção do tecido urbano e pela crescente transformação do solo.

O crescimento da cidade pode ser fruto de planos de urbanização ou de pormenor, mas não podemos de todo descurar as transformações fomentadas por particulares nas pequenas parcelas de solo, ocasionadas pelos processos de loteamento, que na realidade além de levarem à construção de habitações e/ou equipamentos, facultam o espaço para todo um conjunto de infra-estruturas de acessibilidades e saneamento, entre outras, num processo que passa por três fases: urbanizar, emparcelar e edificar.

Embora Vasconcelos almejasse que o crescimento da cidade se desse para Norte e para Sul do núcleo central, este foi mais intenso a Norte, em parte como consequência da existência de solos disponíveis, sobretudo na freguesia das Marinhas. Em todo o caso, a cidade de Esposende e as freguesias contíguas, Fão, Apúlia e Marinhas, desde cedo se tornaram pólos muito atractivos para uma classe alta e média alta que procuravam comprar propriedades para passarem as férias de Verão e os fins de semana, o que provocou um avolumar de processos de loteamento e o consequente aumento da especulação imobiliária. Tais aumentos levam ao acréscimo da infra-estruturação, que inevitavelmente promove o crescimento da cidade, aumentando a

receita da autarquia e favorecendo a criação de espaços e equipamentos públicos como escolas, igrejas, espaços verdes e lugares de prática desportiva.

Até à década de 90 não existia qualquer plano que orientasse e planeasse a construção da cidade no seu todo, sendo que a legislação referente aos processos de loteamento era o único elemento a nortear todo o processo construtivo, o que permitiu uma grande liberdade aos agentes de urbanização e construção. Estes, sobretudo os particulares, individualmente, assumiram assim um papel fundamental particularmente nas áreas peri-urbanas, deixadas à margem pela Câmara Municipal, enquanto as grandes empresas tendiam a centrar a sua atenção na interior da cidade.

Da década de 90 à actualidade, o concelho em geral conheceu um desaceleramento do processo, também como consequência da aprovação do PDM em 1993, o qual além de limitar a ocupação e transformação do solo, passou a considerar que o lote não se deve destinar apenas ao edificado mas também a espaços verdes, espaços de uso colectivo, infra-estruturas viárias e equipamento, sendo também determinada a cêrcea máxima do edificado. Com o PDM, a Câmara Municipal retomou as rédeas de todo o processo de transformação e planeamento urbano, enquanto os promotores aguardavam melhores dias, limitando os seus investimentos.

ANEXOS

Tabela n.º1 – Evolução do Total de População e Habitação no Concelho de Esposende de 1960 a 2001

Freguesias	Área (km2)	População Total					Total de Alojamentos				
		1960	1970	1981	1991	2001	1960	1970	1981	1991	2001
Antas	6,97	1886	1740	1894	2010	2163	424	535	539	782	980
Apúlia	10,51	3034	2720	3854	4101	4323	817	935	1308	1939	2 440
Belinho	7,37	1877	1895	2105	1981	2146	358	395	556	750	908
Curvos	3,45	791	760	901	838	831	160	165	188	228	291
Esposende	1,85	1751	1500	2189	2789	3470	500	470	675	1330	2 296
Fão	6,04	1942	1855	2588	2642	2843	626	715	1122	1520	2 152
Fonte Boa	5,74	1222	1135	1218	1277	1298	265	270	328	382	396
Forjães	8,86	2230	2215	2243	2497	2577	468	435	672	800	965
Gandra	5,55	766	750	903	1071	1254	165	165	218	308	560
Gemeses	5,51	1093	970	1124	1091	1115	226	260	281	331	466
Mar	2,54	945	945	1178	1305	1381	236	235	356	431	574
Marinhas	11,72	3396	3905	4346	4779	5677	707	1010	1442	2444	3 589
Palmeira Faro	6,36	1279	1450	1808	1766	2161	308	360	460	558	811
Rio Tinto	4,41	680	635	651	657	676	139	145	158	200	220
Vila Chã	8,3	1074	1245	1650	1291	1410	258	305	357	437	519

Tabela n.º 2 – Alvarás de Loteamento de 1974 - 2008 no Concelho de Esposende

	Ano	Alvará	Freguesia
1	1974	1/74	Marinhas
2	1974	2/74	Apúlia
3	1974	4/74	Esposende
4	1974	5/74	Marinhas
5	1974	7/74	Apúlia
6	1974	8/74	Apúlia
7	1974	9/74	Gandra
8	1974	10/74	Apúlia
9	1974	11/74	Marinhas
10	1974	12/74	Marinhas
11	1974	13/74	Esposende
12	1974	14/74	Fão
13	1975	1/75	Antas
14	1975	2/75	Antas
15	1975	3/75	Gandra
16	1975	4/75	Marinhas
17	1975	5/75	Apúlia
18	1976	2/76	Fão
19	1976	3/76	Marinhas
20	1976	4/76	Forjães
21	1976	5/76	Fão
22	1976	6/76	
23	1976	7/76	Marinhas
24	1976	8/76	Esposende
25	1976	9/76	Marinhas
26	1977	2/77	Esposende
27	1977	3/77	Palmeira
28	1977	4/77	Marinhas
29	1977	6/77	Antas
30	1977	7/77	Marinhas
31	1977	9/77	Apúlia
32	1977	10/77	Palmeira
33	1978	2/78	Belinho
34	1978	3/78	Fão
35	1978	4/78	Apúlia
36	1978	5/78	Mar
37	1978	7/78	Fão
38	1978	8/78	Belinho
39	1978	9/78	Marinhas
40	1978	10/78	Apúlia
41	1978	11/78	Antas
42	1978	12/78	Antas
43	1978	13/78	Forjães
44	1978	14/78	Forjães
45	1978	15/78	Apúlia
46	1978	16/78	Marinhas
47	1978	17/78	Rio Tinto
48	1978	18/78	Gandra

49	1978	19/78	Forjães
50	1978	20/78	Fão
51	1979	1/79	Gandra
52	1979	3/79	Forjães
53	1979	4/79	Gandra
54	1979	5/79	Forjães
55	1979	6/79	Gandra
56	1979	7/79	Apúlia

	Ano	Alvará	Freguesia
1	1980	1/80	Gandra
2	1980	3/80	Antas
3	1980	4/80	Marinhas
4	1980	5/80	Fão
5	1980	6/80	Marinhas
6	1980	7/80	Marinhas
7	1981	1/81	Esposende
8	1981	2/81	Marinhas
9	1981	3/81	Marinhas
10	1981	4/81	Palmeira
11	1982	1/82	Marinhas
12	1982	2/82	Fão
13	1982	4/82	Fão
14	1982	5/82	Fão
15	1982	6/82	Forjães
16	1982	7/82	Apúlia
17	1982	8/82	Fão
18	1982	9/82	Marinhas
19	1982	10/82	Marinhas
20	1982	11/82	Vila chã
21	1982	12/82	Fão
22	1982	13/82	Apúlia
23	1982	14/82	Marinhas
24	1982	15/82	Marinhas
25	1982	16/82	Palmeira
26	1983	1/83	Esposende
27	1983	2/83	Apúlia
28	1983	3/83	Rio Tinto
29	1983	6/83	Antas
30	1983	7/83	Fão
31	1983	8/83	Marinhas
32	1983	9/83	Palmeira
33	1983	10/83	Apúlia
34	1983	12/83	Marinhas
35	1983	13/83	
36	1983	14/83	Palmeira
37	1983	15/83	Marinhas
38	1983	16/83	Forjães
39	1983	17/83	Apúlia
40	1983	18/83	Marinhas
41	1983	19/83	Rio Tinto

42	1983	20/83	Rio Tinto
43	1983	21/83	Vila chã
44	1983	22/83	Marinhas
45	1983	23/83	Antas
46	1983	24/83	Marinhas
47	1983	25/83	Apúlia
48	1983	26/83	Fão
49	1983	27/83	Palmeira
50	1983	28/83	Fão
51	1984	1/84	Antas
52	1984	3/84	Belinho
53	1984	4/84	Marinhas
54	1984	5/84	Fão
55	1984	6/84	Palmeira
56	1984	7/84	Palmeira
57	1984	8/84	Esposende
58	1984	9/84	Esposende
59	1984	10/84	Mar
60	1984	11/84	Marinhas
61	1984	13/84	Apúlia
62	1984	14/84	Apúlia
63	1984	15/84	Palmeira
64	1984	17/84	Gemeses
65	1984	18/84	Gandra
66	1984	19/84	Gemeses
67	1984	20/84	Antas
68	1984	21/84	Antas
69	1984	22/84	Gandra
70	1984	23/84	Fão
71	1984	24/84	Gemeses
72	1984	25/84	Marinhas
73	1984	26/84	Gemeses
74	1984	27/84	Marinhas
75	1984	28/84	Forjães
76	1984	29/84	Apúlia
77	1984	31/84	Antas
78	1984	32/84	Palmeira
79	1984	33/84	Gemeses
80	1984	34/84	Esposende
81	1984	35/84	Marinhas
82	1984	36/84	Marinhas
83	1984	37/84	Fão
84	1984	38/84	Fonte Boa
85	1984	40/84	Marinhas
86	1984	41/84	Fão
87	1984	44/84	Marinhas
88	1984	45/84	Esposende
89	1984	46/84	Marinhas
90	1984	48/84	Forjães
91	1985	1/85	Apúlia
92	1985	2/85	Fão
93	1985	3/85	Palmeira

94	1985	4/85	Apúlia
95	1985	5/85	Marinhas
96	1985	7/85	Marinhas
97	1985	8/85	Marinhas
98	1985	10/85	Esposende
99	1985	11/85	Palmeira
100	1985	12/85	Fão
101	1985	14/85	Antas
102	1985	15/85	Antas
103	1985	16/85	Marinhas
104	1985	17/85	Palmeira
105	1985	18/85	Antas
106	1985	19/85	Marinhas
107	1985	20/85	Marinhas
108	1985	22/85	Marinhas
109	1985	23/85	Antas
110	1985	24/85	Apúlia
111	1985	25/85	Marinhas
112	1985	26/85	Marinhas
113	1985	27/85	Palmeira
114	1985	28/85	Antas
115	1985	29/85	Apúlia
116	1985	31/85	Belinho
117	1985	32/85	Marinhas
118	1985	33/85	Marinhas
119	1986	2/86	Marinhas
120	1986	3/86	Curvos
121	1986	4/86	Fão
122	1986	5/86	Esposende
123	1986	6/86	Fão
124	1986	7/86	Palmeira
125	1986	8/86	Apúlia
126	1986	9/86	Marinhas
127	1986	10/86	Fão
128	1986	11/86	Esposende
129	1986	12/86	Marinhas
130	1986	15/86	Marinhas
131	1986	19/86	Esposende
132	1986	21/86	Fão
133	1986	23/86	Fão
134	1986	24/86	Esposende
135	1986	25/86	Forjães
136	1986	26/86	Fão
137	1986	27/86	Apúlia
138	1986	28/86	Fão
139	1986	29/86	Marinhas
140	1986	30/86	Apúlia
141	1986	32/86	Fão
142	1986	33/86	Esposende
143	1987	1/87	Apúlia
144	1987	4/87	Marinhas
145	1987	5/87	Esposende

146	1987	6/87	Fão
147	1987	7/87	Forjães
148	1987	10/87	Esposende
149	1987	11/87	Antas
150	1987	13/87	Esposende
151	1987	14/87	Mar
152	1987	15/87	Antas
153	1987	16/87	Esposende
154	1987	17/87	Marinhas
155	1987	19/87	Antas
156	1987	21/87	Apúlia
157	1988	1/88	Palmeira
158	1988	2/88	Esposende
159	1988	3/88	Esposende
160	1988	6/88	Esposende
161	1988	7/88	Curvos
162	1988	8/88	Marinhas
163	1988	9/88	Marinhas
164	1988	10/88	Belinho
165	1988	11/88	Apúlia
166	1988	12/88	Gandra
167	1988	13/88	Esposende
168	1988	14/88	Marinhas
169	1988	15/88	Marinhas
170	1988	16/88	Fão
171	1988	17/88	Curvos
172	1988	18/88	Fão
173	1988	19/88	Fão
174	1988	20/88	Marinhas
175	1988	21/88	Fão
176	1989	1/89	Marinhas
177	1989	2/89	Palmeira
178	1989	4/89	Marinhas
179	1989	6/89	Esposende
180	1989	8/89	Fão
181	1989	9/89	Gandra
182	1989	10/89	Marinhas
183	1989	12/89	Esposende
184	1989	13/89	Marinhas
185	1989	14/89	Marinhas
186	1989	16/89	Marinhas
187	1989	17/89	Esposende
188	1989	18/89	Marinhas
190	1989	19/89	Marinhas

	Ano	Alvará	Freguesia
1	1990	1/90	Palmeira
2	1990	2/90	Marinhas
3	1990	4/90	Curvos
4	1990	5/90	Gemeses

5	1990	7/90	Gandra
6	1990	8/90	Marinhas
7	1990	9/90	Marinhas
8	1990	10/90	Fão
9	1990	12/90	Marinhas
10	1990	13/90	Fão
11	1991	1/91	Fão
12	1991	4/91	Gandra
13	1991	5/91	Marinhas
14	1991	6/91	Marinhas
15	1991	7/91	Curvos
16	1991	8/91	Palmeira
17	1991	9/91	Apúlia
18	1991	10/91	Gandra
19	1991	12/91	Fão
20	1991	14/91	Apúlia
21	1991	15/91	Gandra
22	1992	3/92	Gandra
23	1992	4/92	Apúlia
24	1992	6/92	Gandra
25	1992	10/92	Apúlia
26	1992	12/92	Palmeira
27	1992	13/92	Marinhas
28	1992	14/92	Esposende
29	1992	15/92	Marinhas
30	1992	17/92	Forjães
31	1993	1/93	Forjães
32	1993	2/93	Marinhas
33	1993	3/93	Antas
34	1993	5/93	Gandra
35	1993	6/93	Fão
36	1994	1/94	Palmeira
37	1994	2/94	Marinhas
38	1994	4/94	Antas
39	1994	5/94	Marinhas
40	1994	6/94	Apúlia
41	1994	7/94	Apúlia
42	1994	11/94	Esposende
43	1995	1/95	Marinhas
44	1995	3/95	Marinhas
45	1995	4/95	Fonte Boa
46	1995	8/95	Palmeira
47	1995	9/95	Palmeira
48	1995	10/95	Apúlia
49	1995	14/95	Apúlia
50	1995	15/95	Marinhas
51	1996	2/96	Marinhas
52	1996	4/96	Fão
53	1996	13/96	Marinhas
54	1996	15/96	Belinho
55	1996	16/96	Gandra
56	1996	17/96	Curvos

57	1996	18/96	Marinhas
58	1997	7/97	Marinhas
59	1997	8/97	Apúlia
60	1997	10/97	Marinhas
61	1997	15/97	Curvos
62	1997	16/97	Fão
63	1997	19/97	Forjães
64	1997	21/97	Marinhas
65	1997	22/97	Marinhas
66	1997	24/97	Palmeira
67	1997	27/97	Forjães
68	1997	31/97	Marinhas
69	1997	32/97	Esposende
70	1998	2/98	Fão
71	1998	6/98	Antas
72	1998	7/98	Marinhas
73	1998	9/98	Palmeira
74	1998	14/98	Antas
75	1998	16/98	Fão
76	1998	17/98	Esposende
77	1998	19/98	Marinhas
78	1998	21/98	Marinhas
79	1999	1/99	Fão
80	1999	2/99	Fão
81	1999	4/99	Gemeses/Gandra
82	1999	5/99	Esposende
83	1999	6/99	Apúlia
84	1999	7/99	Fão
85	1999	8/99	Esposende
86	1999	9/99	Esposende
87	1999	10/99	Apúlia
88	1999	11/99	Gandra
89	1999	12/99	Palmeira
90	1999	13/99	Gemeses/Gandra
91	1999	14/99	Gemeses/Gandra
92	1999	17/99	Mar
93	1999	18/99	Marinhas
94	1999	19/99	Marinhas
95	1999	20/99	Marinhas
96	1999	21/99	Apúlia
97	1999	23/99	Marinhas
98	1999	25/99	Fonte Boa
99	1999	26/99	Fão

	Ano	Alvará	Freguesia
1	2000	2/2000	Marinhas
2	2000	3/2000	Palmeira
3	2000	4/2000	Apúlia
4	2000	6/2000	Esposende

5	2000	7/2000	Apúlia
6	2000	8/2000	Marinhas
7	2000	9/2000	Marinhas
8	2000	10/2000	Marinhas
9	2000	11/2000	Antas
10	2000	13/2000	Marinhas
12	2000	14/2000	Marinhas
13	2000	15/2000	Marinhas
14	2000	16/2000	Fão
15	2000	17/2000	Fão
16	2000	19/2000	Apúlia
17	2000	20/2000	Fão
18	2000	22/2000	Palmeira
19	2000	23/2000	Antas
20	2001	1/2001	Marinhas
21	2001	2/2001	Gemeses
22	2001	3/2001	Esposende
23	2001	4/2001	Marinhas
24	2001	5/2001	Marinhas
25	2001	7/2001	Marinhas
26	2001	8/2001	Fão
27	2001	9/2001	Curvos
28	2001	11/2001	Marinhas
29	2001	12/2001	Forjães
30	2001	13/2001	Palmeira
31	2001	14/2001	Fonte Boa
32	2001	15/2001	Fão
33	2001	17/2001	Palmeira
34	2001	18/2001	Apúlia
35	2001	19/2001	Marinhas
36	2001	20/2001	Apúlia
37	2001	21/2001	Belinho
38	2001	22/2001	Marinhas
39	2001	23/2001	Gemeses
40	2002	1/2002	Apúlia
41	2002	2/2002	Forjães
42	2002	3/2002	Gandra
43	2002	4/2002	Antas
44	2002	5/2002	Marinhas
45	2002	6/2002	Antas
46	2002	7/2002	Apúlia
47	2002	8/2002	Marinhas
48	2002	9/2002	Apúlia
49	2002	10/2002	Apúlia
50	2002	11/2002	Fão
51	2002	12/2002	Fão
52	2003	1/2003	Gemeses
53	2003	2/2003	Esposende
54	2003	3/2003	Fão
55	2003	4/2003	Palmeira
56	2003	5/2003	Fão
57	2003	6/2003	Marinhas

58	2003	7/2003	Fão
59	2003	8/2003	Palmeira
60	2003	9/2003	Curvos
61	2004	1/2004	Gemeses
62	2004	3/2004	Esposende
63	2004	4/2004	Marinhas
64	2005	1/2005	Palmeira de Faro
65	2005	3/2005	Fão
66	2005	4/2005	Marinhas
67	2005	5/2005	Palmeira de Faro
68	2005	6/2005	Fão
69	2005	7/2005	Fão
70	2005	8/2005	Apúlia
71	2005	9/2005	Marinhas
72	2005	10/2005	Fão
73	2005	11/2005	Esposende
74	2006	1/2006	Forjães
75	2006	2/2006	Marinhas
76	2006	3/2006	Fão
77	2006	5/2006	Marinas
78	2006	6/2006	Antas
79	2006	7/2006	Esposende
80	2006	8/2006	Apúlia
81	2006	9/2006	Gandra
82	2006	10/2006	Fonte Boa
83	2006	12/2006	Fão
84	2006	13/2006	Fão
85	2006	14/2006	Fão
86	2007	1/2007	Antas
87	2007	2/2007	Fão
88	2007	3/2007	Antas
89	2007	4/2007	Apúlia
90	2007	5/2007	Marinhas
91	2007	6/2007	Marinhas
92	2007	7/2007	Marinhas
93	2007	9/2007	Apúlia
94	2007	10/2007	Marinhas
95	2007	11/2007	Mar
96	2007	12/2007	Marinhas
97	2007	13/2007	Marinhas
98	2007	14/2007	Apúlia
99	2007	15/2007	Fão
100	2007	16/2007	Marinhas
101	2008	1/2008	Apúlia
102	2008	2/2008	Forjães

Tabela n.º 3 - Processos de loteamento de 1990 a 2008 na cidade de Esposende

Ano	N.º de Loteamento	Freguesia	Alvará	Promotor	Área Terreno	Área de Implantação	Área de Lotes	Tipologia	Lotes	N.º de Fogos	N.º de Pisos	Equipamentos
1990	357/90	Esposende		Particular	2583,92	1703,96	1703,96	UF/ MF_B	7	20	c+2/3/4	17
1991	1271/91	Esposende		Particular	3425,28	1980,45	1980,45	MF	3	50		26
1992	18/92	Esposende	14/92	Particular	1040m2	718 m2	984	UF_B	5	5	2	-
1992	23/92	Esposende		Particular	855,20	522	855,2	UF_B	8	8	2	-
1993	41/93	Esposende		Particular	3026	1783	1849	MF	2	32	3	15
1993	50/93	Esposende		Empresa	22845,73		11985	MF	11	251	c+2/3	-
1993	51/93	Esposende	3/98	Particular	7054,4	4261,3	4333,3	MF	7	86	4/cave	46/16?
1993	55/93	Esposende		Particular	3778	1530	1530	MF	5	41?	rc+2/3	-
1996	248/96	Esposende	10/98	Empresa	161421	7398	8080	MF	5	151	c+2/3/4	42
1996	2695/96	Esposende	17/98	Empresa	3720	2480	2480	MF	2	34	Cave/3	-
2004	756/2004	Esposende		Empresa	892	712,5	892	MF	1	18	c/3	-
2005	540/05	Esposende		Particular	320	320	320	C/S	1	0	4	5
2005	673/2005	Esposende	7/2006	Particular	82	82	82	BF	1	2	3	1
1990	319/90	Gandra		Particular	17500		2350					
1991	1869/91	Gandra	15/91	Particular	3400	904,8	3001	UF_I	4	4	2	-
1991	2166/91	Gandra	3/92	Particular	1120		1020	UF_I/G	3	3	2	1
1992	30/92	Gandra	16/96	Particular	9630		4400	Armazéns	4	0	2	Armazéns
1992	33/92	Gandra	5/93	Particular	3250	582	2800	UF_B	7	6	c/2	C/I/ES
1995	2/95	Gandra		Empresa	6300	3000	5450	Armazéns	6	-	2	6 Industrial
1996	383/96	Gandra		Particular	32242	11019,4	14402,23	Armazéns	13	-	2	Industria
1996	2299/96	Gandra		Particular	28557	6074	28217	Armazéns	2	-	1_2	Industria
1996	2928/96	Gandra		Particular	15000	3220	8185	UF_G/B	31	30	1_2	1
1996	3458/96	Gandra	12/97	Particular	1170	540	816	UF_MF	2	5	2	3 /I
1997	2346/97	Gandra	11/99	Particular	27300	1788	10455	UF_I	3	3	c/2	-
1999	1859/99	Gandra		Particular	2645	373	2600	UF_I	2	2	c/2_c/1/s	-
2002	162/2002	Gandra		Particular	25836		11845,4	Armazéns	1	-	-	I/S/C
2004	607/04	Gandra		Empresa	13000	3683,92	7323,25	UF_B	38	38	c/2	-
2004	691/04	Gandra		Câmara	6530	814,4	2100	UF_B	10	10	2	-

2005	811/2005	Gandra		Empresa	8478,95	2434,9	3788,85	UF_B	21	21	2	-
2005	972/2005	Gandra	9/2006	Particular	3973	171	682	UF_I	1	1	1	-
1990	74/90	Marinhas	12/90	Particular	2400	741,5	1636	UF_G/UF_B/MF_B	6	12	02-Mar	-
1990	772/90	Marinhas	13/2000	Particular	4030	1475	3752	UF_I/G	8	8	c/2_1/s_1_2	-
1990	2587/90	Marinhas	5/91	Particular	4746,15		3936,15	MF	2	24	2_3	Escola de Cepães
1991	100/91	Marinhas	2/92	Câmara	19989	5492,2	9918,8	UF/BF	57	57	02-Jan	2
1991	626/91	Marinhas		Particular	7280	2701	4499	MF/UF_I	12	39	2/3(2)	-
1991	697/91	Marinhas		Particular	1070, 375		826	UF_B	4	4	2	-
1991	780/91	Marinhas	02/94	Particular	13969.3	4611	10573.8	UF_B	29	28	r/C+1/solário /Cave r/c+2	1
1991	1593/91	Marinhas		Empresa			68381	UF_I/B - MF	59	45	2/Sótão	H/C/ED
1991	1758/91	Marinhas		Particular	3570		3008	UF_G/B	9	9	2	-
1991	2176/91	Marinhas		Particular	5500		4590	UF_I/G	9	9	2	-
1992	15--92	Marinhas	2--96	Particular sociedade	11117	3155.5	9543.75	UF_B	15	63	c/2/3 - 2	ATytgjygtgj5
1992	25/92	Marinhas		Particular	7283	1965.5	6688	UF_I/G	8	7	2	IC
1992	31/92	Marinhas	5_95	Empresa		662	1421	Armazéns	1	-	2	Pneus
1992	32/92	Marinhas		Particular	1900	260	1895	UF_I	2	2	C/RC/s - C/RC/1	-
1992	35/92	Marinhas	2/93	Particular	5895	1236	4270	UF_I/G/B	13	13	3	-
1992	1039/91	Marinhas	1/92	Empresa	7350	3508	6590	Armazéns	7	0	1	Armazéns
1993	39/93	Marinhas	2/2000	Empresa	2800	922,9	923	UF_B	11	11	2	-
1993	43/93	Marinhas		Particular	4080	550	3279	UF_G	4	4	2	2
1993	44/93	Marinhas	15/95	Particular	9300	1259	6744	UF_I	13	12	1__2	1
1993	45/93	Marinhas	3/95	Particular	1800	400	1180	UF_G/B	5	5	2	-
1993	52/93	Marinhas	5/94	Particular	1760	528.0	1487,7	UF_G	6	6	2	-
1994	8/94	Marinhas	10/97	Particular	8788	2792	4134	UF_G/MF	5	65	C/1_2_3	EA
1994	15/94	Marinhas		Empresa	109000		10546	UF_I/B - MF	49		02-03-2004	H/R/ED
1995	3/95	Marinhas	23/99	Particular	8165	2174	6226	UF	22	22	02-01-1900	-
1995	13/95	Marinhas	13/96	Particular	2612,2	868,2	2269	UF_G/B	9	9	c/2	-
1996	1288/96	Marinhas	9/2000	Particular	2756	774,2	2354	UF_I/G	6	6	c/2	-

1996	1464/96	Marinhas		Instituição	2535,47	756,84	2115,32	UF/BF_I/G	6			-
1996	2334/96	Marinhas		Particular	639	484		UF_I	3	1	2	2 Armazéns Industriais
1996	2563/96	Marinhas		Câmara	352	155	322	UF_G	3	2	2	Garagem
1996	2590	Marinhas	7/97	Par		397,5	768,9	Armazéns	1	-	1	Serrilharia
1996	3474/96	Marinhas	31/97*	Particular	1741	434,4	1278	UF_G	5	5	c/2/s	-
1997	1875/97	Marinhas		Particular	1400	482	783	UF_I	6	6	c/2/s	1
1997	3137/97	Marinhas		Particular	1870	662	1309	UF_B	8	8	c/2	-
1997	1071/98	Marinhas	19/98	Empresa		1350	2941	#NOME?	1	1	1	I
1998	1886/98	Marinhas		Particular	810	188	472	UF_G	2	2	2	-
1998	2329/98	Marinhas	11_2001	Empresa		183	688	UF	1	1	c/2	-
1998	2701/98	Marinhas		Particular	4390	998	2765	UF/BF_I/B	9	10	c/2	-
1999	544/99	Marinhas		Empresa	164130	6971	13402	UF_B	14	85	c/2	-
1999	2931/99	Marinhas	1_2001	Particular	3850	1220	3305	UF_G	8	8	c/2-2	-
1999	3008/99	Marinhas	21/2000	Particular	826	328	826	UF_I/G	3	2	c/2/s	-
2000	1641/2000	Marinhas	5_2002	Particular	1810	720	1397	UF_B	5	5	2	-
2000	1645/2000	Marinhas	7_2002	Particular	2500	722	1833	UF_I/G/B	6	6	c/2	-
2001	7/2001	Marinhas		Empresa	7082	2826	4914	UF_G	20	20	2/Sótão	-
2001	651/2001	Marinhas	6_2003	Particular		361	705	UF	1	1	c/3	1
2002	140/2002	Marinhas		Particular	1875	513	1030	UF_I	3	3	c/2	
2002	233/2002	Marinhas		Empresa	15720	3340,6	7441.03	UF_B	35	35	2	
2002	200/2002	Marinhas		Particular	2600	856	1950	UF_I	3	6	c/2	-
2002	540/2002	Marinhas	4_2004	Empresa			6997,23	UF	33	33	c/2_2	33? Outros
2002	580/2002	Marinhas				883,7	1580,06					
2003	10/2003	Marinhas		Particular	7396,1	2131,6	4188,62	UF_B	20	20	2	-
2003	128/2003	Marinhas		Particular	2134	402,2	870	UF_I	4	4	2	-
2003	145/2003	Marinhas	6_2007	Empresa	8710	2511,81	4926,67	UF	24	24	c/2	:_
2003	333/2003	Marinhas		Empresa	34160	8100	12005	Armazéns	18	24	1	Industria
2003	370/2003	Marinhas	5_06	Empresa	9359	2032	4907	UF	27	27	c_2	-
2003	598/2003	Marinhas	5_05	Empresa	2017	486	1948	UF	4	4	2	-
2003	609/2003	Marinhas		Empresa	6608	1428	3956,1	UF_B	17	17	C/2/S	
2004	288/2004	Marinhas		Particular	4733	1330,2	4436,3	UF_I	5	5	2	-

2004	757/2004	Marinhas	9_2005	Empresa	950	344	827	UF_G	4	4	c/2/s	-
2005	35/2005	Marinhas		Particular	4322	1458.00	3322.00	MF	1	24	c/3	9
2005	513/2005	Marinhas	16_2007	Empresa	4800	1474,81	3472,98	UF/MF	11	16	c/3	-
2005	740/2005	Marinhas	2_2006	Empresa	5493	1664,9	4413	UF	1	1	c/2	-
2005	779/2005	Marinhas	7_2007	Empresa	5240	1304,8	2505	UF	13	13	c/2	-
2006	307/2006	Marinhas	7_2007	Empresa	3786	1173	2217	UF/UF	4	20	c/2	-
2006	506/2006	Marinhas	13_2007	Empresa	1730	564,9	1456	UF	6	6	c/2	—
2003	717/2006	Marinhas	10_2007	Empresa	4322	1413,6	2915	MF	1	28	c/3	Comercio
2007	232/2007	Marinhas	12_2007	Particular	720	371	695	UF	3	3	2	-

BIBLIOGRAFIA

- AMADO**, Miguel Pires - “*Planeamento Urbano Sustentável*”; Caleidoscópio Edição e Artes Gráficas, SA; Casal de Cambra;
- ANGULO**, Júlio Vinuesa, Domingues, M. Jesus Vidal - “*Los Procesos de Urbanizacion*”; Madrid; Editorial Sintesis; 1991
- ASCHER**, François - “*Metapolis - Acerca do futuro da cidade*”; Celta; 1995
- BAILLY**, Antoine S. - “*La Perception de L'Espace Urbain*”; Paris; Centre de Recherche d'Urbanism; Éditeur 74; 1977
- BEAUJEU-GARNIER**, Jacqueline - “*Geografia Humana*”; 2ª edição; Lisboa; Fundação Calouste Gulbenkian; 1997
- BENEVOLO**, Leonardo - “*A cidade na História da Europa*”; Lisboa; Editorial Presença, 1995.
- BENEVOLO**, Leonardo - “*As origens da Urbanística Moderna*”; 3.ª edição; Lisboa; Editorial Presença, 1994
- BENEVOLO**, Leonardo - “*História da Cidade*”; 3.ª edição; São Paulo; Editorial Presença; 2001
- CULLEN**, Gordon - “*Paisagem Urbana*”; Lisboa; Edições 70; 1996
- “**CHAPTER OF THE NEW URBANISM**”, Congress for the New Urbanism;
- DELFANTE**, Charles- “*A grande História da Cidade, da Mesopotâmia aos Estados Unidos*”; Lisboa; Instituto Piaget; 2000
- DUTTON**, Jonh A. - “*New American Urbanism - Reforming the suburban Metropolis*”; Skira Architecture Library; 2000; Itália
- FERNANDES**, Mário Gonçalves - “*Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal - Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança entre 1852 e 1926*”; FAUP edições; 2005

- GAVINHA**, José A., SUI, Daniel Sui, *“Crescimento Inteligente - Breve historia de un concepto de modo en Norte América”*; Scripta Nova; Revista Electrónica da Geografia e Ciências Sociais; 2003
- GOITIA**, Fernando Chueca, *“Breve História do Urbanismo”*; Editorial Presença; Lisboa; 1982
- GRAVAGNUOLO**, Benedetto - *“Historia del urbanismo en Europa - 1750-1960”*; Madrid; Ediciones Akal; 1998.
- HALL**, Peter - *“Cidades do Amanhã”*; Estudos; Perspectiva; 1988
- HALL**, Peter, **WARD**, Colin, - *“The legacy of Ebenezer Howard”*; Wiley; 2002
- LACAZE**, Jean – Paul - *“A cidade e o urbanismo”*; Biblioteca Básica da Ciência e da Cultura; Flammarion; 1995
- LACAZE**, Jean-Paul - *“O Ordenamento do Território”*; Lisboa; Instituto Piaget; 1998
- LAMAS**, José M. Ressano Garcia – *“Morfologia Urbana e Desenho da Cidade”*; 2.^a edição; Lisboa; Fundação Calouste Gulbenkian; 2000
- LYNCH**, Kevin – *“A Boa Forma da Cidade”*; Lisboa; Edições 70; 1999.
- LYNCH**, Kevin - *“A Imagem da Cidade”*; Lisboa; Edições 70; 2000
- LÔBO**, Margarida Souza - *“Planos de Urbanização – a Época de Duarte Pacheco”*; Porto; FAUP Publicações; 1995
- MARQUES**, Teresa Sá – *“Portugal na Transição do Século – Retratos e Dinâmicas Territoriais”*; Edições Afrontamento; 2004
- NEL-LO**, Oriol, Muñoz, Francesco – *“El Proceso de Urbanización”* - in Geografia Humana; Ariel
- PARDAL**, Sidónio; Correia, Paulo V. D.; Lobo, Manuel Costa – *“Normas Urbanísticas – Volume III”*; Direcção Geral do Ordenamento do Território; Universidade Técnica de Lisboa; 1993
- PARKER**, Simon – *Urban Theory and the urban experience: encountering the city*, Londres & Nova Iorque, 2004

- PESCARINI**, Ismael Andrade – *“Revitalização de Avenidas em São Paulo. Considerações Morfológicas”*; São Paulo; Brasil; ano 3; vol.9; 2003
- QUENTAL**, Nuno, LOURENÇO, Júlia, Silva, Fernando Nunes da – *“Um Modelo de Desenvolvimento Sustentável às escalas Global e Urbana”*;
- RELPH**, Edward - *“A Paisagem Urbana Moderna”*; Lisboa; Edições 70; 1990
- “REVUE URBANISME”; N.º 324; Maio/Junho 2002
- “REVUE URBANISME”; N.º 330; Maio/Junho 2003
- “REVUE URBANISME”; N.º 348; Maio/Junho 2006
- RUBIÓ**, Manuel de Solà-Morales – *“Les Formes de Creixement Urbà”*; Barcelona; Edicions UPC; 1993
- RUIVO**, César de Jesus, Cunha, Júlio Pereira da – *“Ordenamento do Território e Gestão Urbanística Municipal”*; Braga; Edição da A.T.A.M.; 1998
- SCOTT**, James Wisley, *“Smart Growth as Urban Reform: A Pragmatic “Re-Coding of the New Regionalism”*; Free University of Berlin; 2004
- SHAW**, Jane SUTT, Ronald D. - *“A Guide to Smart Growth – Shattering Myths, Providing Solutions”*; The Heritage Foundation; PERC; 2000
- STEUTENVILLE**, Robert, - *“Transit Oriented Development, is growing strong according to study, New Urban News”*; October/November 2004
- STEUTENVILLE**, Robert, - *“I Love Freedom, it’s Sprawl I Hate”*; New Urban News; October/November 2004
- TRIBILLON**, Jean-François - *“L’Urbanisme”*; Paris; La Decouverte; 2002
- ZÁRATE ~ MARTIN**, António- *“El Espacio Interior de la Ciudad”*; Madrid; Editorial Síntesis; 1991

Bibliografia específica

- ACICE** (Associação Comercial e Industrial do Concelho de Esposende) - *“Guia do Consumidor de Esposende”*; Esposende; 2004

- ACICE** (Associação Comercial e Industrial do Concelho de Esposende) - *“Caracterização do Tecido Empresarial do Concelho de Esposende”*; Esposende; 2004
- ACICE** (Associação Comercial e Industrial do Concelho de Esposende) - *“Guia do Consumidor - Esposende – Ruas de Intervenção no âmbito da Urbcom”*; Esposende; 2004
- AMANDIO**, José Bernardino - *“Esposende e o Concelho na História e na Geografia I”*; Aspa; Braga; 1994
- FERRÃO**, Bernardo José - *“Algumas Notas Sobre a Urbanização de Esposende e do seu Concelho”*; Esposende; 1982
- FONSECA**, Teotónio da - *“Esposende e o seu Concelho”*; Livraria Esposendense; Esposende; 1936
- GOMES**, Paulino, Silva, João Belmiro Pinto da - *“ESPOSENDE a Terra e o Homem”*; Anégia Editores; 2ª Edição; Paços de Ferreira
- GUERREIRO**, Paulo - *“Esposende de vila a cidade - processo de transformação”*; Porto; FAUP; 2000
- LEITÃO**, Joaquim - *“Guia Ilustrado de Esposende”*; Porto; 1908
- INE - *“Esposende: Informação disponível não Publicada dos Censos 91”*; 1991
- MACHADO**, Manuel Ayres Falcão - *“Monografia do Concelho de Esposende”*; Esposende; 1981
- MARTINS**, Carlos Oliveira, - *“Vila de Esposende no IV Centenário 1572-1972”*; Esposende; 1972
- NEIVA**, Manuel Albino Penteado- *“Boletim Cultural de Esposende”*; Esposende; 1982
- NEIVA**, Manuel Albino Penteado- *“O Encanamento do Rio Cávado”*; Esposende; 1983
- NEIVA**, Manuel Albino Penteado- *“A Manta de Retalhos Históricos”*; Esposende; 1984
- NEIVA**, Manuel Albino Penteado- *“O porto Fluvial de Esposende”*; Esposende; 1984
- NEIVA**, Manuel Albino Penteado, *“O Concelho de Esposende no séc. XIX: Três Inquéritos do Âmbito Sócio-económico”*; Esposende; 1985
- NEIVA**, Manuel Albino - *“Esposende Breve Roteiro Histórico”*; Esposende; 1987

NEIVA, Manuel Albino, *“Esposende: Páginas e Memórias”*; Esposende; 1991

NEIVA, Manuel Albino Penteadó - *“Roteiro Turístico de Esposende”*; Esposende; 1993

OLIVEIRA, Ernesto Veiga - *“Casas de Esposende”*; FCP; Porto

PORTUGAL, Ministério Planeamento e da Administração Territorial - *“Esposende: Programas de Recuperação das Áreas Urbanas”*,

VIEIRA, José Augusto - *“Caderno de Aparentamentos para a História do Concelho de Esposende”*; Livraria Espozendense; Esposende; 1915