

cm²

0

10

20

30

40

50

60

80

100

120

140

160

180

200

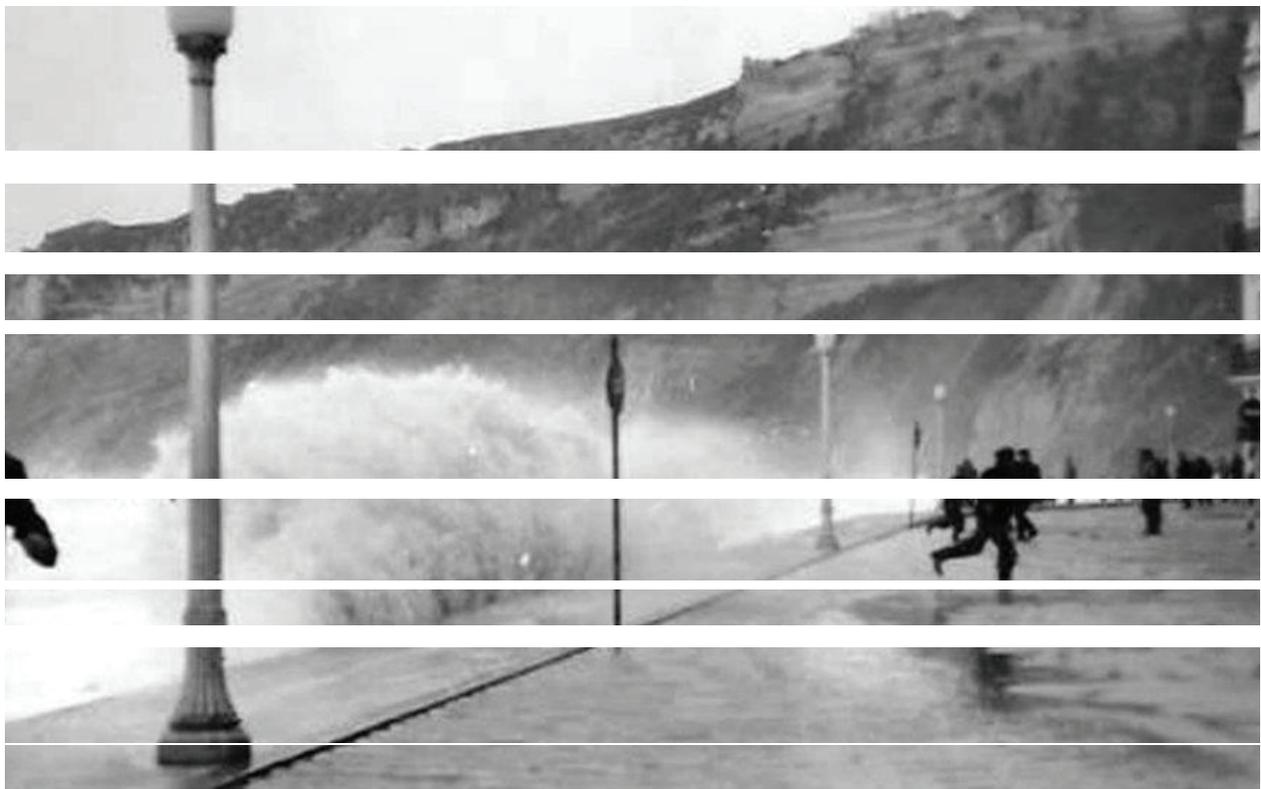
220

240

260

280

300



(limiar) A métrica empírica (remate)

-no desenho das marginais atlânticas-

FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DO PORTO

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura

Docente Orientadora: Mestre | Arq^a. Carla Garrido de Oliveira

Patrícia Alexandra de Ferreira Malhão

Nº de estudante: 060201090

Ano Lectivo 2011 | 2012

Aos amigos, à família.

“A nova arquitectura da costa é concebida sem nenhuma concessão naturalista, como transição entre uma ordem universal, que se aceita sem qualquer apelo sentimental, e uma ordem particular, cujo carácter especial de parcela da natureza seleccionada e controlada é acentuado e valorizado pela passagem obrigatória, por uma ordem arquitectónica.

Da arquitectura espontânea, na economia dos meios disponíveis e no seu saber empírico, a Alvaro Siza, Manuel Vicente ou Barreiros Ferreira, um caminho mediado por desejos pessoais e circunstanciais entendimentos programáticos e do lugar, aliados a uma retórica morfológica e de escala decorrentes do seu saber erudito.”

RESUMO

Hoje as frentes de mar tornam-se num lugar de excepção das suas cidades. O antigo receio, alimentado pela desconhecida imensidão que é o mar, foi ultrapassado e hoje as cidades voltam-se e vivem de frente para este.

O estudo e reflexão sobre quatro das marginais atlânticas no litoral português, localizadas ao longo das Costas Verde e Prata e que recentemente foram alvo de uma requalificação arquitectónica e urbana recente, serviram como base de reflexão e modos de intervir na fracção de frente de mar que é a marginal.

Uma análise inicial recairá sobre as cidades de Vila do Conde, Leça da Palmeira, Matosinhos e Espinho, que actualmente apresentam exemplos para a investigação, da autoria dos arquitectos Álvaro Siza Vieira, Eduardo Souto de Moura e Carlos Prata, na qual primeiramente será apresentado um estudo sobre a história e evolução urbanas de cada um dos casos, seguida de uma análise mais focada e direccionada ao desenho do espaço urbano.

Através destas reflexões e análises, ser-nos-á então possível compreender quais as formas de intervir e resolver a problemática que são as frentes de mar e as suas marginais. De forma a que, numa fase seguinte após a interiorização e consideração do que é uma marginal atlântica, se propusesse uma requalificação urbana da frente de mar da praia da Nazaré.

Assim, tratando-se a praia da Nazaré uma das mais requisitadas do país, torna-se evidente a necessidade de intervenção e requalificação do espaço que é a sua frente de mar. Para tal, será apresentada uma proposta de requalificação para a sua marginal que visa corresponder às necessidades da mesma.

Como consideração teórica, serão apresentados os temas constantes, Limiar, Remate e Métrica Empírica, onde após o estudo e investigação efectuados sobre as marginais atlânticas de uma forma geral, estes temas se tornaram nos pontos chave que determinam o desenho da mesma.

São, de uma forma sintética, estes pontos – o limiar e remates – que conferem à marginal uma medida, uma métrica que podemos intitular de empírica, onde a sensibilidade de desenho e escala conferem à marginal um início e um fim, sem que esta se torne desproporcional.

ABSTRACT

Today the sea fronts have become a place of exception among their cities. The ancient fear, fed by the unknown vastness that is the sea, has been overcome and cities now turn to it and live close to it.

The study and reflection on four coastal avenues of the Portuguese Atlantic coast, located along the Green and Silver Coasts and that have recently been the target of an architectural and urban requalification, served as a basis for reflection and ways to intervene in the fraction of the seafront that is the coastal avenue.

An initial analysis will be on the cities of Vila do Conde, Leça da Palmeira, Matosinhos and Espinho, which currently present examples for the research, with authorship from architects Álvaro Siza Vieira, Eduardo Souto de Moura and Carlos Prata, here a study on the history and urban evolution of each case is followed by a more focused and urban space drawing oriented approach.

Through this analysis and reflection, it will then be possible to understand ways to intervene and solve issues on seafront and its "coastal avenue". Following the interiorization and consideration of what is an Atlantic marginal, an urban regeneration of the sea front of Nazaré's beach will be proposed.

Thus, as Nazaré's beach is one of the most sought after in the country, it becomes evident that there's a need for intervention and rehabilitation of its seafront. This will be a proposal for redevelopment of its marginal aiming at meeting its needs.

As a theoretical consideration, topics like "threshold", "top" and Empirical Metric will be approached, as these were found to be key points that determine the design of Atlantic waterfronts in general after the study and research undertaken.

These points - the threshold and trim - are, in a synthetic form, what gives the waterfront one measure, a metric that we can call empirical and where the sensitivity of design and scale give the marginal a beginning and an end, without it becoming disproportionate.

ÍNDICE

RESUMO / ABSTRACT

TEXTO PRELIMINAR

| PÁG 1

I . AS CIDADES E A SUA FRENTE DE ÁGUA

| PÁG 5

CIDADES DE MAR

CONCEPÇÃO DOS ESPAÇOS URBANOS – FINAIS DO SÉC. XX E SÉC. XXI

CONTEXTO EM PORTUGAL

II . DO AREAL À MARGINAL E AO PROJECTO URBANO

| PÁG 14

II. I . O ESTUDO DE CASOS

| PÁG 17

II. II . CASOS DE ESTUDO

| PÁG 23

II. III . CIDADE QUE DEFINE MARGINAL / MARGINAL QUE DEFINE CIDADE

| PÁG 90

cm

0

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

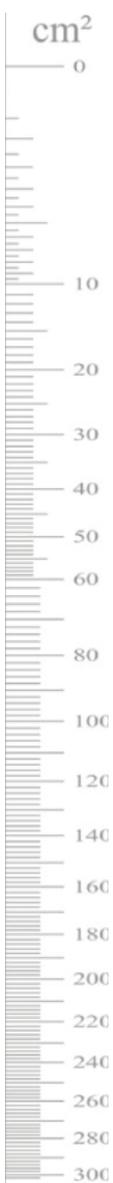
14

15

16

17

18



PÁG 94		III . “NEM TANTO AO MAR NEM TANTO À TERRA”
PÁG 95		III. I . LIMIAR CONSTRUIR NA AREIA / CONSTRUIR EM TERRA CONSTRUIR COBRE O LIMIAR
PÁG 101		III. II . REMATES
PÁG 103		III. III . A MÉTRICA EMPÍRICA
PÁG 106		IV . PROJECTO FINAL PROJECTO DE REQUALIFICAÇÃO DA MARGINAL DA NAZARÉ
PÁG 128		V . CONCLUINDO
PÁG 130		BIBLIOGRAFIA
PÁG 137		ÍNDICE DE IMAGENS

TEXTO PRELIMINAR

O mar foi, desde que me recorde, uma omnipresença no decorrer da minha existência. Dos devaneios de Verão à adrenalina invernal. O que arrasta multidões no calor e o que destrói e invade arquitecturas no inverno.

A oportunidade de unir este à arquitectura e consequentemente a um projecto final foi, desde início, a grande motivação à dedicação e investigação empenhadas na presente dissertação.

O título “(limiar) A métrica empírica (remate) - no desenho das marginais atlânticas”, representa de uma forma visual a estrutura da prova, onde a métrica empírica da marginal é definida pelos temas limiar e remate, que consequentemente pré-definem o seu desenho urbano.

Servindo-nos desta directriz, desenvolve-se uma matriz de análise e de reflexão, que tem como objectivo final a extração teórica de casos concretos que servirá como matéria base para o desenvolvimento de um projecto de arquitectura.

Assim, propomos reflectir o (novo) desenho de espaço público para a marginal da praia da Nazaré, praia reconhecida a nível internacional, e no entanto estagnada ao nível da qualificação e desenho urbanos, onde claramente a preocupação com o espaço definido entre a cidade do habitante e o “lugar” do turista se foi perdendo.

As consequentes reflexões nos casos de estudo apresentados, as marginais atlânticas em contexto urbano, os seus desenhos, limiares, remates e múltiplos processos de transformação sofridos, criam a linha directriz anteriormente referida, estabelecendo as premissas para a investigação sequente, desenvolvida através do projecto de arquitectura do espaço público.

O estudo de casos elegerá locais criados para a cidade, espaços urbanos numa relação directa com o mar, onde os seus diversos conteúdos programáticos criaram e criam um papel determinante nas suas vivências. Privilegiaremos casos que ao longo dos tempos foram evoluindo e que contemporaneamente constituem obras de referência nacional e internacional, o que assim justifica a sua presença nesta prova.

OBJECTO

Ao longo dos tempos a frente atlântica portuguesa foi sendo alvo de diversas apropriações.

Em tempos frente de batalha, ponto de trocas e comércio, local de sustento e habitação. Todo esse jogo de tensões e forças desiguais, conduziram à criação de vilas e cidades.

As contínuas apropriações e desenvolvimento do lugar levaram ao que são hoje consideradas as frentes de mar, locais privilegiados que se inserem entre o espaço apropriado pelo homem e a imensidão natural do oceano, requerendo assim uma especial atenção na elaboração do seu desenho urbano.

A própria definição, frente de mar, surge com o aparecimento da vilegiatura marítima em Portugal, ao que as terras deixaram de ser simples e abandonados baldios, ou em alguns casos, terrenos povoados por pequenas comunidades piscatórias. Comunidades estas, que a partir dos finais do séc. XIX começaram a ter uma melhor definição e consciencialização ao nível urbano, congruentes com a sua ascensão demográfica e urbana.

Não correspondendo a toda a frente de mar da cidade, mas a trechos especificamente localizados, geralmente limitados por edifícios de excepção, praças ou incidentes topográficos, as marginais atlânticas, especificamente criadas como local de passeio e transição entre a cidade e o local de “ir a banhos”, tornam-se um elo de ligação entre duas atmosferas e suas vivências completamente distintas.

É este espaço, a marginal atlântica, o objecto a estudar na presente dissertação, e que utilizará como base de investigação, o estudo de cinco casos criteriosamente seleccionados.

Do norte ao centro litoral português, começando por Vila do Conde, seguindo por Leça da Palmeira, Matosinhos, Espinho e terminando na Nazaré, estes locais, que no passado seriam centros piscatórios e que nos dias de hoje são locais especialmente de usufruto veraneante, foram ao longo dos tempos sofrendo alterações e melhoramentos ao nível do desenho do espaço público.

À excepção da praia da Nazaré, todos os casos seleccionados foram alvo de reestruturação e reabilitação urbanas recentes, e daí a sua selecção como exemplos de projecto de arquitectura e desenho urbano, estabelecendo-se assim, a partir da análise quer da evolução histórica, quer sobretudo dos projectos actualmente construídos, as premissas necessárias para a proposta seguinte, a reflexão de um novo desenho urbano para a marginal da Nazaré.

OBJECTIVOS

A presente dissertação visa estudar, analisar e reflectir acerca de cinco marginais atlânticas portuguesas. De forma a dar uma resposta rigorosa ao estudo em causa, propôs-se cinco objectivos centrais como forma de organizar todo o método do estudo e para maior esclarecimento e entendimento do mesmo.

O primeiro objectivo reflecte-se no estudo da evolução e adaptação do litoral português ao longo da sua história, relacionando-o com as alterações geográficas e topográficas do terreno, a apropriação do Homem ao lugar, origem das cidades e seu desenvolvimento urbano.

O segundo objectivo, ir-se-á basear numa reflexão sobre o conceito de espaço público em diferentes épocas, onde este terá por base as praças, os 'passeio alegre', as alamedas, os jardins as marginais.

Quanto ao terceiro objectivo, este prende-se inicialmente com o impacto do Estado Novo no urbanismo em Portugal; a forma como o desenvolvimento da costa atlântica deu resposta ao crescente turismo balnear, através da construção das vias de acesso ao litoral, a construção de estâncias balneares, hotéis, casinos, marginais, entre outros.

No que se refere ao quarto objectivo, realizar-se-á uma análise sobre os modos de ordenamento do território e da orla costeira, entre a preservação natural e a pressão urbanística, tendo em conta os Planos Directores Municipais e a actuação do Programa POLIS.

No final, será apresentada uma proposta de requalificação para a marginal da praia da Nazaré com um novo desenho urbano, tomando como base o conhecimento adquirido no estudo dos casos escolhidos, a sua materialidade, desenho e teoria de projecto eminentes.

ESTRUTURA E MÉTODO

Uma ampla abordagem sobre o território nacional e a focagem posterior nos casos de estudo seleccionados, foi o primeiro passo no processo de investigação, tendo esta três fases distintas. Uma primeira abordagem remete-nos à análise de antigas cartografias que nos possibilitem compreender a apropriação humana no lugar ao longo dos tempos, a geografia do mesmo e as alterações que foi sofrendo ao longo dos tempos.

Recorrendo a bases de dados, como o Instituto Geográfico Português, surge a oportunidade de se realizarem, nesta fase restringindo aos casos de estudo, sínteses de carácter histórico e urbano rigorosas. Através de uma sobreposição gráfica de cartografias e plantas, tornar-se-á possível a visualização da expansão humana sobre o local, a forma como domou ou alterou a sua geografia e de que forma, consoante as necessidades, lhe cedeu lugar, conduzindo assim a uma maior compreensão do desenvolvimento e estado actual do local.

Numa segunda fase, utilizando a base de dados da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, obteve-se informação relativa a projectos propostos na época do Estado Novo, então coordenados pelo Eng. Duarte Pacheco. Estes planos foram maioritariamente realizados por autores internacionais, nas quais se torna perceptível as diferentes concepções urbanísticas, no modo de desenhar e carácter urbanos oriundos da restante Europa e que passaram a servir como base influente no desenvolvimento urbano nacional.

Os actuais projectos, realizados por autores contemporâneos como Álvaro Siza Vieira, Eduardo Souto de Moura e Carlos Prata nas marginais seleccionadas, representam uma terceira e última fase, em que Vila do Conde e Matosinhos se inserem no programa mais recente de reabilitação urbana a nível nacional, o programa POLIS, e os restantes aos Planos Directores Municipais, coordenados e propostos pelas próprias Câmaras Municipais.

Esta última fase, em conjunto com as anteriores, viabilizará a realização de uma síntese histórica/urbanística que servirá como referência teórica e projectual para a investigação subsequente, o projecto de arquitectura do espaço público na marginal da Nazaré.

I. AS CIDADES E A SUA FRENTE DE ÁGUA

“A água fornece-nos o exemplo mais óbvio, porque a transição entre esta e a terra constitui o maior contraste psicológico.

Cidades à beira mar deveriam viver sobre o mar, no sentido em que a presença visível do oceano deveria ser apreensível do maior número possível de locais na cidade (...).

*Para a cidade do litoral, o mar é a sua razão de ser(...)”*¹

Desde cedo que o mar estabelece uma ligação simbólica e directa com o Homem, a sua representação como meio de sustento, de comunicação, lazer e como porta para novos mundos.

Mesmo com a sua instabilidade eminente, que muitas vezes se tornava um obstáculo na sedentarização do Homem no litoral indomado, o mar proporcionava também uma grande vantagem na definição do seu território, um limite e barreira naturais.

Contudo, este mesmo limite passou a local de investidas e invasões, resultantes do desenvolvimento e usufruto dos meios marítimos, que consigo trouxeram conquista, descoberta, trocas de cultura e um mercado cada vez maior. A criação de cidades porto tornou-se cada vez maior e cidades como Veneza, Marselha, Lisboa, entre outras, localizadas geralmente entre águas marítimas e fluviais, tornam-se locais de referência e de maior desenvolvimento urbano.

Foram então estas cidades, e as suas frentes de mar, que passaram a adquirir um forte carácter, de tensão e de união entre os elementos água e terra. Ao que, não obstante a dificuldade de corresponder a ambos os lados, as frentes de mar têm vindo a assegurar as necessidades de cada época e cultura, tornando-se assim, num objecto em constante mutação.

Prova disso será a própria Revolução Industrial que deu origem, com o aparecimento do caminho de ferro e novas facilidades de transporte, a uma nova mobilidade e criação de novos pontos de mercado por todo o território.

O desenvolvimento ferroviário que por um lado levou a um cada vez maior abandono dos movimentados rios e seus portos de estuário, que até então eram o grande meio de transporte e de distribuição comercial; por outro, promoveu o desenvolvimento de muitas estâncias balneares através de uma maior facilidade de acesso a estas.

¹ Gordon Cullen, *A paisagem urbana*, Lisboa, Ed. 70, 1984, p. 193

A oportunidade de requalificar espaços industriais e portuários, e de explorá-los de diferentes formas, levou a que muitas frentes de água se tornassem num ‘laboratório experimental’² de novos desenhos urbanos e de arquitectura, às quais viriam a servir de palco de grandes exposições mundiais, zonas balneares e de lazer, o que levaria a estabelecer um ponto comum, de ligação entre a cidade consolidada e a margem natural que a limita.

“(...) Nos Estados Unidos dos anos 60 e 70 do século passado, como mais tarde na Europa dos anos 80 desse século, inúmeras áreas industriais e portuárias anteriormente fechadas à apropriação pública tornaram-se, progressivamente, em espaços abertos e disponíveis para usufruto lúdico dos cidadãos e turistas, resgatando algum do simbolismo, entretanto perdido, das velhas cidades marítimas ou fluviais.”³

Não obstante estas secções de frente de mar industriais - que eram tomadas como portos e que posteriormente sofreram diversos e novos tipos de uso - toda a restantes faixa costeira se encontrava inutilizável. A ‘moda de ir a banhos’ surge posteriormente, quando a zona litoral deixa de ter o anterior carácter de espaço de medos, receios e de desconhecido.

“A ‘moda de ir a banhos’ é posterior à revolução industrial, até quando persistiu uma repulsa pela beira mar, alimentada pelas ameaças reais ou mitológicas vindas do oceano.”⁴

Assim, apenas nos século XIX, surgem por toda a Europa o gosto e o hábito pelos banhos de mar. O desejo pela vilegiatura passa a unir-se aos fins terapêuticos, o que trará consigo um grande desenvolvimento e exploração das frentes marítimas europeias como local de recreio e terapia – embora a ‘independência’ da prática de banhos recreativa da prática terapêutica, se desse apenas pelos anos de 1920 / 30.

“Ao longo do século XIX, progressivamente, toda a Europa continental se inspirará nos modelos das primeiras estâncias balneares, dos seus edifícios e práticas, ao mesmo tempo que as orientações medicinais aconselham os ‘banhos de mar’ com fins terapêuticos.”

“Já no século XX, anos 1920-30, desenvolve-se uma nova relação com o corpo e com a água do mar, intensificando-se a prática de banhos recreativa.”⁵

² Referido em *Cidades e frentes de água*, Porto, FAUP, p.30

³ Nuno Grande in *Programa Polis, Passeio Atlântico*, Gabinete coordenador do Programa Polis, Lisboa, 2002, p. 71

⁴ Dória Santos, *Nazaré: Memórias de uma praia de banhos*, Nazaré, Gráfica Maiadouro, 2010, p.8

⁵ Dória Santos, *Nazaré: Memórias de uma praia de banhos*, Nazaré, Gráfica Maiadouro, 2010, p.8

CONCEPÇÃO DOS ESPAÇOS URBANOS

Tratando-se a presente dissertação de uma investigação e estudo, principalmente do espaço urbano, tornou-se inevitável a referência da sua origem e concepção na Europa.

De entre diversos autores que intervieram e requalificaram frentes de mar, o autor a mencionar como grande motivador e pioneiro nesta área será o arquitecto Solà-Morales, cujos projectos dedicados a frentes de água tiveram um novo impacto, do que era até então considerado o espaço urbano.

Uma das suas primeiras e mais relevantes intervenções neste âmbito, terá sido o projecto de requalificação da frente de mar de Barcelona aquando dos Jogos Olímpicos em 1992. Ao que em Portugal poderá equivaler, como primeiro projecto de larga escala e de requalificação de frente de água, a obra construída na margem do Rio Tejo no âmbito da Expo '98.

Assim, nos finais do século XX verificou-se uma nova e cada vez maior preocupação e adesão das cidades, à recuperação do seu espaço envolvente. O desenho do espaço público, a requalificação de antigos espaços industriais e vazios urbanos.

CONTEXTO EM PORTUGAL

Em tempos, as frentes marítimas portuguesas não seriam mais do que locais de conflito, guerra e conquista, levando à construção de fortes, muralhas e quaisquer outras estruturas que respondessem às necessidades de uma nação em formação, conduzindo à permanente redefinição humana da linha da costa.

Mais tarde com as descobertas marítimas e do que para lá do mar advinha, as margens portuguesas transformaram-se em pontos de chegada e partida, de trocas culturais e comerciais, elevando o país a um nível económico superior, trazendo consigo o desenvolvimento urbano das cidades costeiras. Outrora terrenos baldios ou utilizados apenas por pequenas comunidades piscatórias, passaram a servir como ponto de ligação a cidades de maior dimensão erguidas em locais mais distantes do litoral, resguardadas das fúrias invernais e instabilidade marítimas.

Não obstante as dificuldades de domaçaõ do litoral, nos finais do século XIX os banhos de mar, embora confinados a uma minoria da população, já eram conhecidos no país. Por volta da década de 1870, ir à praia já se encontrava nos costumes de lazer de muitos portugueses, passando assim os banhos frios e a vilegiatura banhar a corresponder aos primeiros actos de turismo em Portugal.

Com a cada vez maior apropriação da faixa costeira nos meses quentes do ano, passou a ser necessário o desenvolvimento e construção de estâncias balneares, e consigo também o desenvolvimento urbanístico e arquitectónico das zonas costeiras.

Assim, entre 1865 e 1934, surgiram os Planos Gerais de Melhoramentos, que abrangiam apenas as cidades de Lisboa e Porto. Mais tarde, sob a orientação do Engenheiro Duarte Pacheco entraram em vigor os Planos Gerais de Urbanização, inicialmente projectados por arquitectos e urbanistas estrangeiros, como Agache, Muzio e Gröer, que consigo trouxeram influências do desenho de estâncias balneares europeias e brasileiras, caracterizando assim o início do urbanismo português, como refere Souza Lobo em Planos de urbanização : a época de Duarte Pacheco.

Tendo-se iniciado os Planos Gerais com o projecto da Costa do Sol, pois no início da década de 1940 seria a área sub-urbana mais populosa e com maior afluência banhar do país.

Em continuidade realizaram-se projectos ao longo de toda a costa, em locais onde a adesão à prática da vilegiatura era cada vez maior. Sob as influências estrangeiras, os arquitectos portugueses intitulados de “A geração modernista”, como Luís Cristino da Silva, Carlos Ramos e Paulino Montez, desenharam e projectaram para inúmeras praias portuguesas, desde a praia da Rocha, Montegordo, Vieira de Leiria, Espinho, entre outras. Muitos deste projectos nunca chegaram a ser realizados, enquanto outros foram-no apenas em parte, contudo foram estes movimentos que deram origem e promoveram o urbanismo em Portugal.

Entre a morte de Duarte Pacheco (1943) e o fim do Estado Novo (1974), o urbanismo e a arquitectura em Portugal, sofreram grandes alterações. O grande controlo e cuidado imposto por Duarte Pacheco no que se referia a planos urbanísticos até então, foi substituído pela grande vontade do regime em impor um estilo oficial.

O Estado passa a definir e a comandar a cidade, dando início à construção de grandes avenidas, edifícios emblemáticos e grandes zonas periféricas de habitação. O que levou, com o surgimento do modernismo em Portugal, a um grande descontrole urbanístico, principalmente nas periferias das grandes cidades nos anos 60 e 70, onde edifícios de habitação colectiva – em blocos, torres ou bandas – se encontravam erguidos aleatoriamente pelo espaço, sem uma malha urbana em concreto ou ruas que orientassem a sua construção, originando um grande descontrole ao nível do espaço público restante e desenho do espaço urbano.

Após o final do Estado Novo, durante a década de 80, o crescimento explosivo – inicialmente dado nos dois grandes pólos Lisboa e Porto durante as décadas de 60 e 70 – passou a ocorrer por todo o país. Com a morte de Salazar e o final do regime, muitos arquitectos se deslocam para outras cidades a fim de elevar e melhorar a construção destas.

Com os anos oitenta do século XX, além da construção massiva, passam também a surgir estudos e preocupações de nível urbano. Muitas das situações já irremediáveis eram alvo de estudo e reflexão por Arquitectos como Nuno Portas, Nuno Teotónio Pereira, Gonçalo Byrne, João Paciência, entre outros, que levaria a uma época de revisão da cidade moderna tendo em conta uma maior preocupação com o território, geografia e planeamento urbano.

Durante a década de 90, os projectos urbanos passaram a ser responsabilidade das próprias Câmaras Municipais levando ao surgimento dos Planos Directores Municipais, intitulados de PDM's, onde a escolha dos autores e seus projectos passaria a ser a nível regional. Destes planos, serão estudados três dos cinco casos de estudo apresentados nesta prova: a marginal de Leça da Palmeira pelo Arquitecto Álvaro Siza Vieira, a nova marginal de Espinho da autoria do Arquitecto Carlos Prata e a frente de mar da Nazaré que inicialmente foi construída sobre a autoria do Engenheiro Ribeiro de Almeida, e que foi sofrendo ao longo dos tempos inúmeros acrescentos.

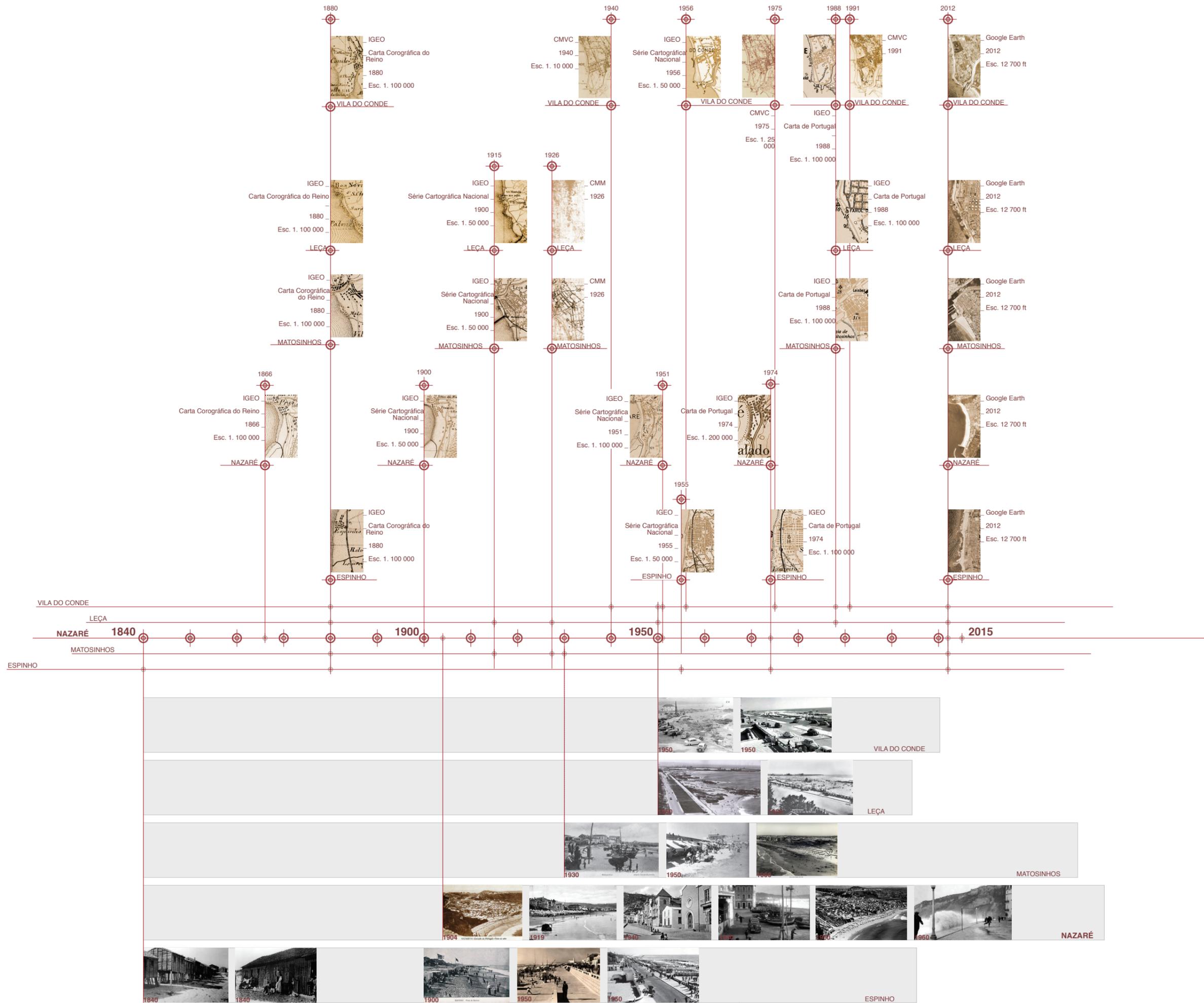
Os restantes casos foram já alvo de intervenção do programa POLIS, programa que surgiu no início do século XXI, tendo como principal objectivo a requalificação urbanística e ambiental de algumas das cidades portuguesas, com base em parcerias entre as Câmaras Municipais e o Estado.

Vila do Conde e Matosinhos, os dois casos anteriormente referidos, também abrangidos por este programa e projectados por Álvaro Siza Vieira e Eduardo Souto de Moura respectivamente, demonstram a nova preocupação a nível urbanístico e ambiental que o país tem vindo a demonstrar. Ao que, um dos principais objectivos do programa consiste em *“apoiar outras acções de requalificação que permitam melhorar a qualidade do ambiente urbano e valorizar a presença de elementos ambientais estruturantes tais como frentes de água ou de costa”*.⁶

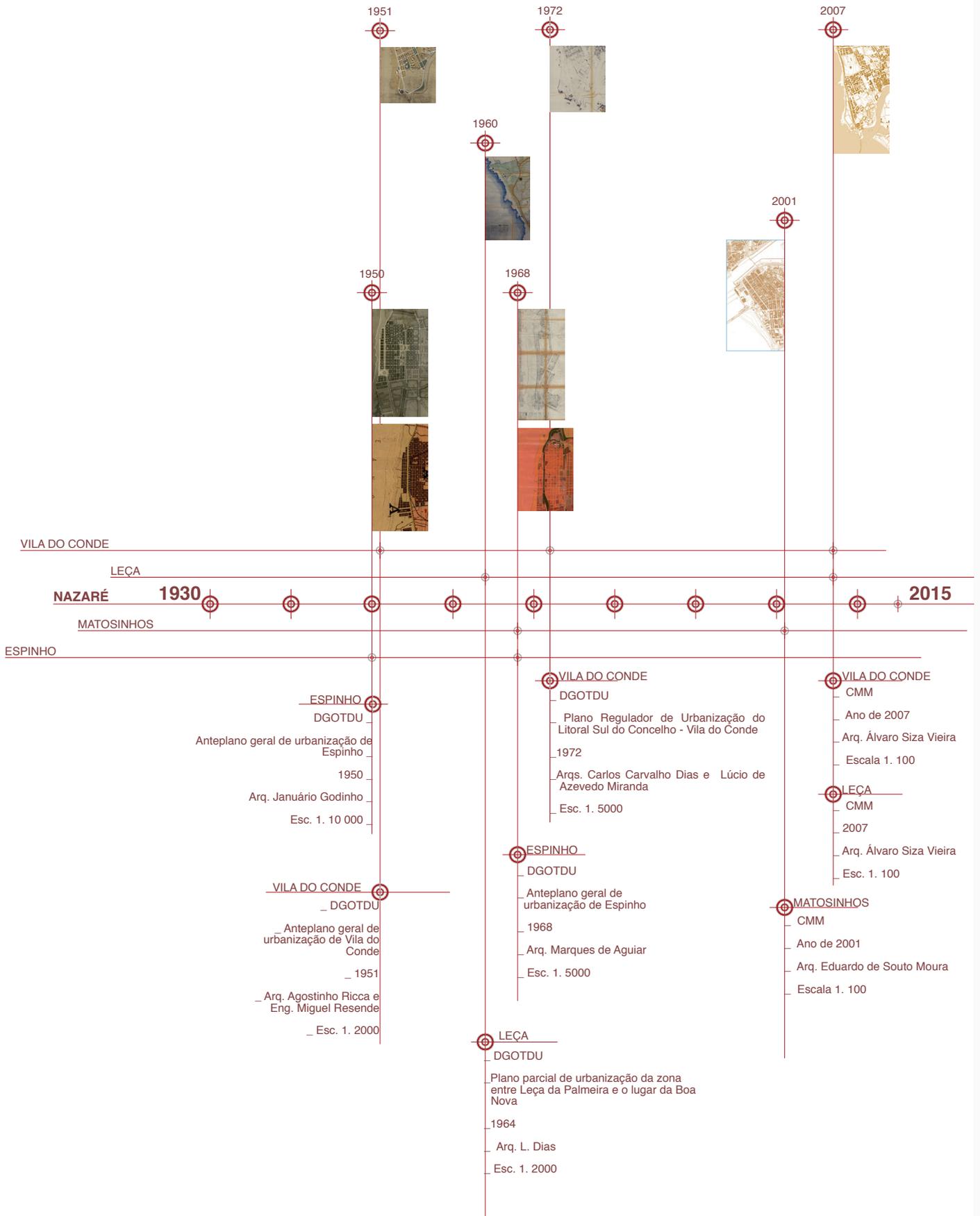
Assim, os casos seleccionados para análise foram alvo de uma reabilitação recente que resolvesse e correspondesse às suas necessidades. Isto é, um novo desenho do espaço urbano que acompanhe o desenvolvimento e expansão da cidade ao nível arquitectónico e populacional.

Há excepção da marginal da Nazaré, o único caso que, não obstante o seu crescimento como cidade, não obteve o acompanhamento urbanístico e desenho do espaço público necessários, o que nos permitirá utilizar os restantes casos como exemplos teóricos e práticos, de reflexão e extracção de conhecimento para uma proposta de desenhos urbano e arquitectónico adequados à mesma.

⁶ MAOT, 2000, p.27



CRONOGRAFIA PROJECTUAL



II . DO AREAL À MARGINAL E AO PROJECTO URBANO

“Também uma marginal se faz do que está por vir, do pensamento inventivo de quem pode transformá-la num espaço ainda mais vivo, a marginal sempre foi marginal.

O que a transformou verdadeiramente (mas não definitivamente, porque qualquer intervenção sobre o território – seja ela qual for – é apenas outra camada sobre um palimpsesto insaturável) foi uma ordenação (simples em aparência) dos elementos, dos materiais, das funções, dos percursos. O mar, as rochas, o areal, a maresia, os grandes navios ao longe e as traineiras mais junto à costa, os próprios, tudo parece mais nitidamente na sua relação com a linha do horizonte e a linha da margem.”¹

Quando se trata de dissertar acerca de projecto urbano, é necessário o estudo não só do conjunto, mas também do que este é feito. A aproximação gradual desde o território, ao lugar, às condições geográficas e topográficas do mesmo, os seus elementos, os limites, os remates.

Assim, o presente capítulo tenciona expor o tema de forma a reduzir e a determinar o campo de estudo, sendo realizada uma aproximação gradual ao objecto de estudo, de forma a enquadrá-lo no seu contexto e posteriormente proceder a uma análise mais aprofundada.

O AREAL

A transição entre o areal ainda virgem, as marginais e as suas respectivas cidades de frente de mar, deu-se de forma lenta e gradual até obter a forma e função que tem nos dias de hoje.

Uma primeira apropriação do lugar como um pequeno aglomerado de gente piscatória, traz consigo (mais concretamente nos casos de estudo seleccionados) uma futura fundação e desenvolvimento de uma vila que mais tarde se tornou cidade.

Nestes casos em que as cidades provêm de comunidades piscatórias, onde o areal servia de local de trabalho e de habitação, começou a certo momento a ser necessária a distinção e separação física destes dois ambientes.

As estruturas de madeira criadas; como os palheiros, que inicialmente serviam como arrumos de material ou até mesmo de habitação temporária; mantiveram-se sobre o areal, ao que, com a sedentarização destas comunidades, as habitações passaram a ter um carácter mais permanente, passando a ser construídas em terra firme.

¹ Centro de Estudos da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, *Cidades e frentes de água*, Porto : Faup Publicações, 1998, pág. 6

É esta separação entre os diferentes ambientes e suas respectivas utilizações que define o limiar. A vila passa a desenvolver-se para lá do caminho, ou seja, do lado oposto ao areal onde existe terra firme, e as estruturas, equipamentos e utensílios ligados à pesca mantêm-se no areal, o local e zona de trabalho.

Todos estes factores, levaram a que a cidade de beira mar se desenvolvesse de uma forma mais rápida e organizada, levando assim ao surgimento de arruamentos, de habitações de maior dimensão e com um carácter mais permanente e à abertura de espaços públicos, como praças ou largos.

Não obstante este crescimento, o desenvolvimento que mais caracterizou as vilas fundadas no litoral atlântico, e que levou ao seu reconhecimento nacional e internacional, deu-se com o surgimento do hábito veraneante durante o século XIX, embora, já no século XVIII, confinado a uma minoria burguesa, já existisse o hábito de ir a banhos na costa portuguesa.

AS MARGINAIS

“Uma marginal não se faz de elaboradas especulações conceptuais, de opiniões ramalhudas, de bandeirinhas de cidadania (...). Faz-se de pedra, de asfalto, de relva, de sinais luminosos, de automóveis parados e em movimento, de buzinas, de animais com trela e sem trela, de carrinhos de vender gelados ou língua da sogra, de esplanadas, de conversa, de confiança, de namoro.”²

O usufruto cada vez maior das frentes de mar nos meses de verão durante todo o século XX, trouxe consigo um grande desenvolvimento do edificado: edifícios públicos terapêuticos e de lazer foram erguidos, habitações e casas de verão foram construídas, e os acessos às praias facilitados.

Uma primeira e inicial preocupação surgiu com o desenvolvimento do edificado, que de seguida - entre os anos 30 e 50 do século XX - foi acompanhada pela construção e desenho de ‘passeios alegres’ e marginais.

² Álvaro Siza in *Álvaro Siza: Vinte e dois projectos recentes*, V.N. Gaia : CasadArquitectura, 2007, p. 86

O espaço público como praças, largos e marginais, passaram a ser calcetados e alvo de uma maior preocupação ao nível de desenho. A iluminação nocturna, embora primeiramente apenas em parte mas que rapidamente, ainda na segunda década do século, passou a funcionar durante toda a noite, tornou-se também num elemento a incorporar no desenho do espaço urbano.

Assim, durante o restante século XX a frente de mar destas cidades tornou-se no lugar e espaço de lazer mais frequentado da cidade, não só durante os meses de Verão, mas também nos meses de Inverno. Assim, a marginal foi-se mantendo e a cidade foi tendo um crescimento cada vez maior.

O PROJECTO URBANO

Com o desprovimento de planeamentos urbanos e a cada vez maior construção massiva de blocos de habitação colectiva e de edifícios públicos de grandes dimensões, característicos da década de 70 e 80 do século passado, levou ao surgimento de grandes vazios urbanos, e a um desenho de frente de mar estagnado e desqualificado.

Problemática esta que durante este século tem vindo a ser alvo de estudo e de requalificações por parte das Câmaras Municipais, Programas Nacionais de requalificação como o programa POLIS, ou até mesmo, de investigações em seminários e workshops.

O projecto urbano como complemento e elemento essencial do desenho da cidade, embora tardio no nosso país, traz consigo uma preocupação ao nível do espaço público que define e caracteriza a cidade. E não só ao nível do desenho das marginais como é aqui discutido, mas também com soluções de carácter viário, acessibilidade, higienização, mobiliário urbano, espaços arborizados, praças e largos. Embora na presente dissertação nos foquemos no desenho das marginais atlânticas, a influência do restante desenho urbano da cidade será pertinente, especialmente em casos como o início do calcetamento de praças, largos e avenidas intrinsecamente ligados à marginal.

II.1 O ESTUDO DE CASOS

QUAIS OS CASOS SELECIONADOS PARA ESTUDO?

Uma primeira observação sobre todo o território litoral português levou à escolha da Costa Verde e Costa de Prata como áreas a tomar no estudo das marginais atlânticas portuguesas. Compreendidas entre estas duas costas, as marginais de Vila do Conde, Leça da Palmeira, Matosinhos, Espinho e Nazaré, localizadas de Norte para Sul respectivamente, servirão como casos de estudo e exemplos de como se têm desenvolvido e qualificado as marginais e frentes de mar do nosso país.

QUAL O FUNDAMENTO DA ESCOLHA?

Para a selecção dos casos apresentados, foi determinante o facto de se tratarem de frentes de mar recentemente requalificadas de forma a corresponder às necessidades de cidades que essencialmente subsistem dos meses de vilegiatura ou da vida marítima.

Cidades estas, que ao longo dos tempos tomaram a água como principal elemento na sua criação como cidade. Por vezes e em alguns casos uma maior e inicial ligação fluvial, que posteriormente com um carácter mais de lazer do que laboral pelo que, a conexão com o meio marítimo, a terapia de banhos, vilegiatura e recreio, levou a uma maior apropriação do lado poente da cidade, a sua frente atlântica.

RELAÇÃO ENTRE OS CASOS A ANALISAR?

Com o crescente abandono da prática piscatória, e a cada vez maior preocupação ao nível turístico, as cidades de mar passaram a ser alvo de intervenções urbanas e arquitectónicas, que de uma forma positiva e benéfica tentam corresponder às necessidades das mesmas.

São estas intervenções o ponto em comum dos casos seleccionados. A construção e requalificação das frentes de mar seleccionadas, foram projectadas pelos Arquitectos Siza Vieira nos casos de Vila do Conde e Leça da Palmeira, Eduardo Souto de Moura em Matosinhos e Carlos Prata na marginal sul de Espinho. Isto, à excepção do caso da marginal da Nazaré, que desde o surgimento da moda de ir a banhos foi uma das praias mais requisitadas ao nível nacional, mas que no entanto, e até aos dias de hoje não sofreu qualquer tipo de requalificação do desenho urbano.

QUE SINGULARIDADES APRESENTAM?

Começando a norte com o caso de Vila do Conde, esta é a única cidade dos cinco casos apresentados que teve inicialmente uma sedentarização fluvial. Dedicada à exploração do Rio Ave, a cidade manteve-se afastada durante alguns séculos das agressivas investidas atlânticas na sua margem poente.

Posteriormente, em meados do séc. XIX com o início do uso das praias da Vila, a cidade foi-se desenvolvendo em direcção a poente, tornando-a nos dias de hoje numa das principais praias de banhos no norte do país.

Um pouco mais a Sul de Vila do Conde, a praia de Leça da Palmeira, de entre os casos estudados, será a marginal caracterizada por uma maior singularidade de natureza geográfica e topográfica, onde a sua constante e recortada frente rochosa a torna exclusiva.

A dificuldade de acessibilidade e de uniformização de uma longa frente de mar, que anteriormente era apenas definida por um caminho de areia e um velho carril que transportava terras e areias removidas a sul para a construção do porto de leixões, torna Leça da Palmeira num caso exclusivo a estudar, embora menos frequentada ao nível de banhos. Nos meses de veraneio enche-se de visitantes que percorrem a sua marginal, frequentam as suas piscinas e equipamentos ao longo de toda a sua extensão.

Separadas pelo porto de leixões desde os anos 80 do século XIX, as marginais de Leça da Palmeira e Matosinhos são duas cidades de frente de mar diversas. Os desenhos urbano e arquitectónico, embora sejam em ambas de carácter industrial e de grandes dimensões, interferem de diferentes modos na definição e desenho das suas marginais.

Matosinhos, praia dotada de um grande areal e fortemente industrializada, adoptou uma malha urbana, após o molhe sul do porto de leixões, de grandes dimensões e ortogonal, orientada no sentido Norte / Sul, o que criou uma grande área em forma triangular junto à sua praia, proporcionando assim uma grande via diagonal (hipotenusa deste triângulo), que se tornou no presente 'calçadão' de Matosinhos.

Seguida a Matosinhos, continuando a rumar a Sul, surge a frente de mar de Espinho, praia tipicamente piscatória caracterizada pelas inúmeras invasões atlânticas que ao longo de décadas foram destruindo e obrigando a cidade a recuar.

Após inúmeras intervenções, dois molhes artificiais foram construídos com o objectivo de assegurar a cidade e facilitar a prática piscatória. No entanto, com a chegada da vilegiatura a esta praia, esta actividade foi afastada para Sul, dando lugar às novas marginais e edifícios, frequentados pelos novos e temporários habitantes.

Por fim, como término dos casos seleccionados, surge a praia da Nazaré. Internacionalmente reconhecida pela vivência e cultura expostas no areal que, envolvidas directamente nos costumes e práticas dos seus habitantes sazonais, a tornavam única.

Embora tenha sido em tempos uma praia em constante desenvolvimento, pelos anos 80 do século XX, a preocupação com a marginal e restantes espaços urbanos deixaram de ser tratados de forma a que pudessem melhorar e responder a uma cidade com um cada vez maior numero de habitantes.

A sua marcante marginal, definida pelo grande cabo que a define a Norte, e o Porto de Abrigo a Sul, necessita cada vez mais de uma intervenção, como as anteriormente referidas dos casos a analisar.

QUE CONHECIMENTOS A EXTRAIR?

Como é possível verificar na tematização anterior, todas as quatro frentes de mar seleccionadas como casos a analisar, embora de formas diversas, foram recentemente requalificadas de forma a corresponderem ao continuo crescimento da sua cidade e ao seu aproveitamento turístico. Tanto em tempos de Verão como nos restantes meses do ano, para os habitantes permanentes e para os que se limitam apenas a visitá-la.

Quatro formas e soluções arquitectónicas em diversos contextos, que nos permitirão compreender e reflectir sobre o modo de intervir no limiar do natural e do construído, as dificuldades de desenhar uma linha material, a marginal, que consegue corresponder a duas realidades diversas, como apoio, estrutura e definição.

De entre os casos seleccionados, embora de formas distintas, são apresentadas soluções para complexidades da mesma natureza. Diferentes formas de intervir e solucionar, em escalas e ambientes diversos, questões como: como aceder ao areal?; que estruturas de apoio devem estar presentes? Sob que forma?; Que materiais?; Que medida?; Circulação automóvel?; Estacionamento?.

Todas as respostas a estas questões, embora de um modo divergente para cada um dos casos, consistentes conforme o lugar e a sua natureza, serviram como saber a extrair e que servirá de base para a realização de um novo projecto, a requalificação da frente de mar nazarena.

MÉTODO DE ANÁLISE PARA O ESTUDO DOS CASOS

“De tudo isto ficaram marcas no tempo longo da evolução das cidades. Umas, de que apenas há memórias ou nomes de sítios, outras, mais materiais, persistem e resistem na sua forma, função ou símbolo. São estas tensões que nos interessam, é nestas mudanças e no que delas ficou que encontramos o sentido das transformações que marcaram a condição marítima, fluvial ou lacustre das cidades ou de parte dessas cidades. É possível assim construir-se uma narrativa de tempos e espaços variáveis.”²

Apenas através da observação de longos períodos de tempo se torna possível a observação de modificações geográficas / topográficas do local; alterações culturais e antropológicas que conduzem às constantes metamorfoses do lugar, que não tendem mais do que a corresponder às necessidades e exigências dos seus habitantes e costumes; o conseqüente aumento do edificado para um crescente número de ocupantes locais e principalmente sazonais, tem conduzido a uma maior preocupação ao nível arquitectónico e de desenho urbano, que se evidenciou apenas nos finais do século XX.

A necessidade de criar habitações sazonais como habitações unifamiliares, hotéis; e equipamentos recreativos e de lazer, como os teatros, casinos, banhos, torna-se eminente, o que leva a um crescimento súbito destas cidades de mar.

Assim, para uma melhor compreensão das alterações tempo/espaço, foram realizadas análises e sínteses da história urbana, de cada um dos casos a analisar.

Partindo de uma criteriosa selecção e organização cronológica de cartografias, foi criado um sistema gráfico que possibilita uma melhor e objectiva leitura do espaço; as suas alterações geográficas e topográficas; a adaptação do Homem ao lugar; e o constante desenvolvimento do que é o espaço urbano, o seu desenho e importância no desenvolvimento da cidade, numa progressiva aproximação à zona da cidade em questão, a sua marginal.

Para a realização das análises e sínteses anteriormente referidas, sistematizaram-se todas as cartografias recolhidas na bases de dados dos institutos IGEO, DGOTDU e disponibilizadas por cada uma das Câmaras Municipais das cidades seleccionadas.

² Centro de Estudos da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, *Cidades e frentes de água*, Porto, Faup Publicações, 1998, p. 6

Com um carácter essencialmente geográfico, as cartografias apresentadas pelo Instituto Geográfico Português fornecem-nos a informação necessária para compreender e visualizar as alterações que o território de cada um dos casos - embora não muito rigorosamente, devido à falta de meios de observação aérea do lugar - foi sofrendo. Desde os avanços e recuos do oceano atlântico, à direcção dos rios e suas fozes e primeiras apropriações humanas do lugar.

Mesmo com uma natureza completamente diversa, as plantas apresentadas e fornecidas pelo Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, fornecem-nos toda a informação correspondente aos projectos de desenho urbano propostos desde 1944 (data de criação deste departamento, embora tenha vindo a ter diferentes designações), neste caso em concreto, de todas as marginais escolhidas como caso de estudo, e espaços a elas adjacentes.

Embora em grande parte, estes planos não tenham sido executados, fornecem-nos uma visão do que era o desenho urbano e os seus objectivos nessa mesma época, tal como, a comparação do que era proposto e de como a cidade se desenvolveu.

Por fim, foram solicitadas a cada uma das cinco Câmaras Municipais as cartografias actuais – ou seja a representação do real, do construído – bem como os intitulados Planos Directores Municipais, tratando-se assim de uma recolha de desenhos de arquitectura e espaço urbano dos projectos realizados ou propostos, e do estado actual de cada uma das cidades.

De forma a ter uma leitura simultânea de toda esta informação, foi criada uma linha visual composta por todos os elemento gráficos fornecidos pelas bases e instituições anteriormente referidas, o que poderá ser observado na análise de cada um dos casos no capítulo seguinte, o que as actuais cidades de Vila do Conde, Leça da Palmeira, Matosinhos, Espinho e Nazaré eram, poderiam ter sido e o que nos dias de hoje são.

Remetendo a uma primeira sedentarização humana no lugar, à cidade dos dias de hoje, que sofreu inúmeras alterações ao longo dos tempos e a recente preocupação do desenho do espaço urbano.

Posteriormente, numa aproximação à unidade real, serão apresentadas apenas algumas das cartografias e projectos recolhidos, ou seja, os considerados pertinentes para uma melhor observação crítica dos aspectos significativos no percurso e desenvolvimento destas cinco cidades, suas frentes de mar e respectivas marginais.

Como conclusão dos dados recolhidos, será realizada uma esquematização visual do desenho do edificado, de cada uma das cartografias e a sua posterior sobreposição, onde ficará demonstrada de forma simples a evolução e alterações da cidade, resultantes dos hábitos e necessidades da população sintetizados agora numa única imagem.

De forma a proceder a uma esquematização consciente do existente, foi necessária a visita ao local e comparação do desenho cartográfico com a realidade. De forma a que fosse possível omitir e apresentar apenas a informação necessária para uma melhor compreensão e análise do lugar.

Este processo focou-se duplamente, no edificado e no espaço público, ao que será possível visualizar como o espaço público deixou de ser a área disponível, 'vazia', e passou a ter um desenho, uma definição e finalidade.

Por fim, serão também apresentados em paralelo todos os projectos propostos mas nunca realizados na totalidade, disponíveis na base de dados DGOTDU, que possibilitam a visualização das ideias propostas, as alterações que propunham, as soluções que apresentavam e o rumo que o desenho da cidade tomou e que se pretendia que tomasse.

Estes projectos, como afirmámos anteriormente, nunca chegaram a ser realizados na totalidade, serviram no entanto como base para projectos posteriormente realizados, como conceito, ou por terem sido realizadas apenas pequenas frações do projecto proposto.

II.II . CASOS DE ESTUDO

VILA DO CONDE

LEÇA DA PALMEIRA

MATOSINHOS

ESPINHO

NAZARÉ

VILA DO CONDE

“É talvez a menos frequentada pelos banhistas, o que não obsta a que seja uma das mais pittorescas e mais bellas povoações marítimas de Portugal.

(...)

O unico defeito de Villa do Conde, como estação de banhos, é a distancia que medeia entre a praia e as casas da villa, unidas todavia por uma boa estrada (...).”

Ramalho Ortigão, *As Praias de Portugal*



Vila do Conde nos anos 50

A vila, que principiou por se desenvolver a nascente, no ponto mais alto da margem norte do Rio Ave, onde tirava partido deste como meio de subsistência, limite, comércio e segurança, passou a partir do final do século XIX a desenvolver-se para poente.

Uma grande via foi criada, interligando o centro histórico medieval, distinto pela sua malha urbana irregular, a uma nova e ortogonal parte da cidade, a cidade que agora se volta para poente usufruindo da sua frente de mar.

“Vila do Conde, por seu lado, era uma das praias menos frequentadas e tinha igualmente uma feição aristocrática, oferecendo um reparador descanso, que Antero de Quental retrata: « aqui as praias são amplas e belas, e por elas passeio ou me estendo ao sol...» De qualquer forma, havia quem confiasse no futuro banhar da vila e pelos anos oitenta já existia uma avenida até à praia (...).”¹

Adjacentes à nova ligação com o litoral da cidade, surgem edifícios e estruturas de apoio que visavam corresponder e apoiar as necessidades de uma praia de banhos - estruturas essas como hotéis, casinos, restaurantes, entre outros - e uma crescente expansão da população e habitação locais, criando e definindo assim cada vez mais a sua frente de mar.

Embora a sua origem, hábitos e história remeterem a uma vila piscatória, Vila do Conde passou no entanto a ser verdadeiramente reconhecida pelas suas praias de banhos, o que levou a uma maior preocupação ao nível urbanístico de forma a que a cidade conseguisse responder ao seu cada vez maior número de habitantes e visitantes dos tempos de Verão.

Evidencie-se a eminente discrepância entre os meses de Verão, em que os turistas entre os finais de Julho a Setembro, enchiam as cidades e as suas praias de actividade - proporcionando meses de maior lucro aos locais - contrastando com os meses de inverno - meses em que a cidade se tornava vazia dos seus visitantes, os ganhos bastante inferiores, a pesca mais escassa e o mar mais perigoso.

¹ Luís Paula Saldanha Martins, *Banhistas de mar no século XIX – Um olhar sobre uma época*, REVISTA DA FACULDADE DE LETRAS – Geografia, I Série, Vol. V, Porto, 1989, p. 52

Assim, à medida que a cidade se foi desenvolvendo a poente, algumas vias, edifícios, passeios, marginais e acessos viários foram criados.

No entanto, a primeira preocupação municipal com o espaço urbano da cidade foi tomada em 1997, com o programa 'Projectos Pilotos Urbanos', que levou a cabo a reabilitação do seu centro histórico e a criação de mais e melhores acessos viários.

Posteriormente, a cidade de Vila do Conde, tendo sido seleccionada para o programa POLIS, foi globalmente intervencionada, tendo como principais objectivos a revalorização da frente atlântica, parque urbano da cidade e a sua zona ribeirinha, sendo o projecto de requalificação da autoria de Álvaro Siza Vieira, o seleccionado e realizado.

Deste projecto foi-nos então possível, através da observação e análise do projecto tanto em desenho como em visita à obra, extrair princípios de projecto e soluções para a proposta a desenvolver na marginal da Nazaré.

Como principais ilações, destes espaços públicos, serão de referir os pontos de inflexão que a marginal vai sofrendo ao longo de todo o percurso e a sua resolução ao nível de desenho; a relação e distância das cotas entre a marginal e o areal; os inúmeros e diversos acessos desenhados para responder a todo o tipo de necessidades; e a capacidade de resposta a duas atmosferas distintas como a zona de passeio, a marginal e a zona de banhos.

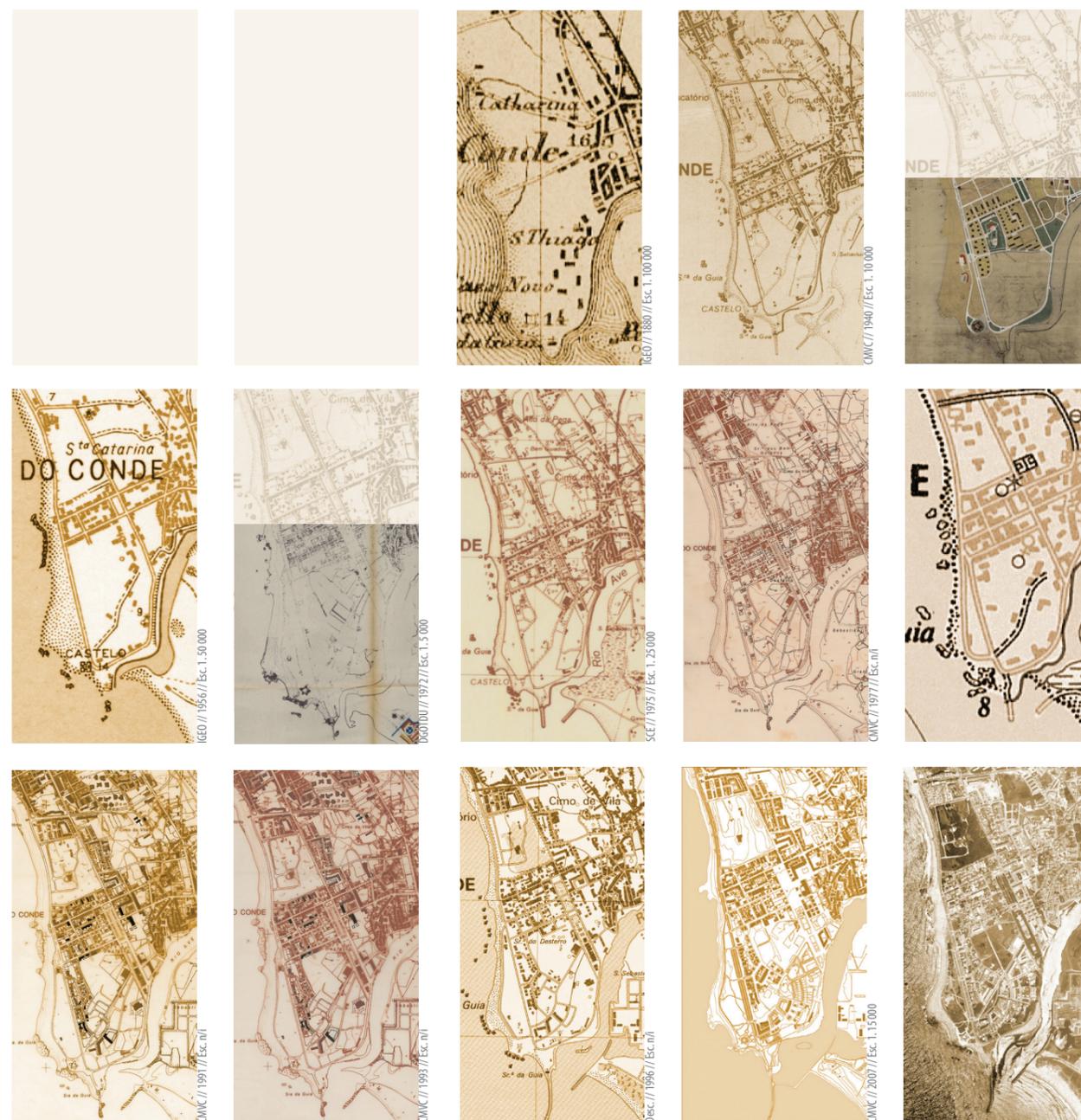
CARTOGRAFIA

Compiladas na página seguinte encontram-se todas as cartografias de Vila do Conde recolhidas e utilizadas na presente dissertação.

Nesta primeira fase, apresentadas cronologicamente e em simultâneo, as cartografias geológicas, militares e de ordenamento do território permitem uma observação rápida e global desta fracção urbana, e as suas diferentes formas de representação e a contínua e crescente consolidação do mesmo.

Das treze cartografias apresentadas, oito foram seleccionadas para uma abordagem mais fundamentada, as datadas de 1880, 1940, 1951, 1972, 1977, 1993, 2007 e 2012, seguidamente apresentadas numa dimensão superior e acompanhadas de observações que melhor ajudaram a compreender o desenvolvimento desta frente de mar.

Foram então, seleccionadas por se tratarem de cartografias que melhor refletem a sua época, e que tornam possível a visualização das semelhanças e contrastes entre elas. Épocas que se evidenciaram pela expansão da cidade para poente (1940), pela preocupação urbana na criação de projectos para a sua marginal (1951), criação de vias entre toda a frente de mar e o interior da cidade (1972), desenvolvimento da marginal sul e estruturas de apoio à zona balnear (1977), maior densidade habitacional na zona sul da vila (1993), e posteriormente a intervenção por parte do programa POLIS, na requalificação de toda a marginal Sul da frente de mar vilacondense.



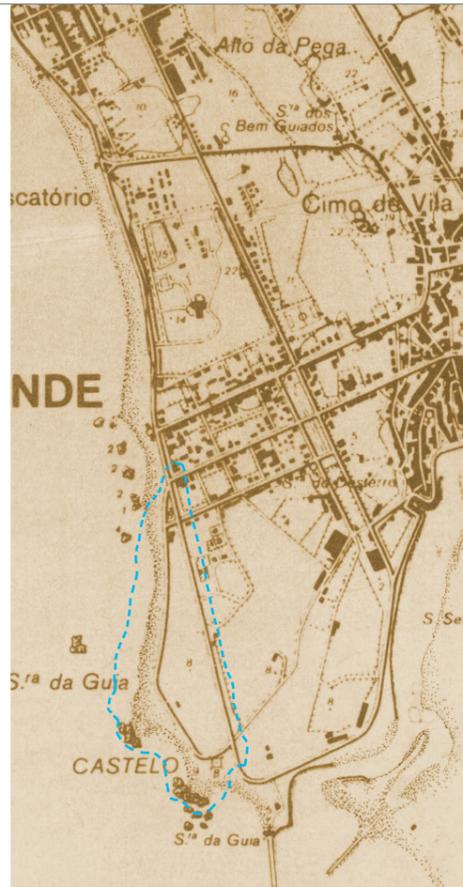


IMG1 Vila do Conde // 1880 // 1.20 000

- Carta fornecida pelo IGEO;
- "Carta Corográfica do Reino", datada de 1880;
- Escala original de 1: 100 000;

Obs.

- Apenas nesta cartografia é visível um riacho que delimita a zona de estudo a norte;
- É visível um primeiro acentamento na margem norte do rio Ave, e não na marginal atlântica a poente;
- Comunicação da cidade com o mar apenas através de dois caminhos rurais, que ligam o centro histórico à zona oeste;
- Elemento de excepção e de remate do território - o forte.



IMG2 Vila do Conde // 1940 // 1.20 000

- Carta fornecida pela CMVC, datada de 1940;
- Desenhada a uma escala de 1: 10 000;

Obs.

- O desenvolvimento da cidade passa a ser orientado para poente, onde são criadas duas grandes vias perpendiculares à já existente marginal;
- Aglomerado habitacional com uma malha mais regular, ortogonal;
- Ligações periféricas, ao longo de toda a península, criando ligações entre centro histórico, frente de rio, frente de mar e novo centro habitacional.
- É possível observar-se através da trama criada, que a marginal da zona Sul a ser analisada, passa, além do forte, a ter um novo remate, o pequeno riacho que é possível observar na cartografia anterior de 1880.



IMG3 Vila do Conde // 1951 // 1.20 000

- Carta fornecida pela DGOTDU, datada de 1951;
- "Anteplano de Urbanização de Vila do Conde";
- Arq. Agostinho Ricca e Eng. Miguel Rezende;
- Desenhada a uma escala de 1: 2 000;

Obs.

- Planeamentos com carácter urbanístico, unindo a zona habitacional através de caminhos e marginais pedonais, acompanhadas de zonas verdes e parques públicos, ao longo da frente fluvial e atlântica.
- Alteração do desenho da Marginal Atlântica composto por uma linha recta quebrada num único ponto, atravessando e alterando a geografia do local (zona de dunas).
- Problemática do vazio urbano no lado Sul da Vila mantem-se.

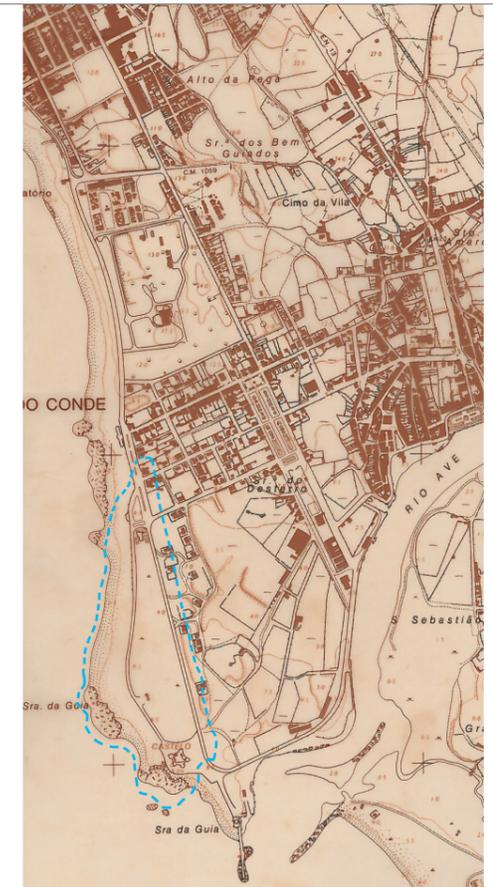


IMG4 Vila do Conde // 1972 // 1.20 000

- Carta fornecida pela DGOTDU, datada de 1972;
- "Plano Regulador de Urbanização do Litoral Sul do Concelho de Vila do Conde";
- Arq. Carlos Carvalho Dias e Arq. Lúcio de Azevedo Miranda;
- Desenhada a uma escala de 1: 2 000;

Obs.

- Novos Planeamentos propostos para a margem sul da cidade, tentando ampliar a mesma.
- É visível na zona Sul da cidade uma proposta de organização do espaço até então desocupado.

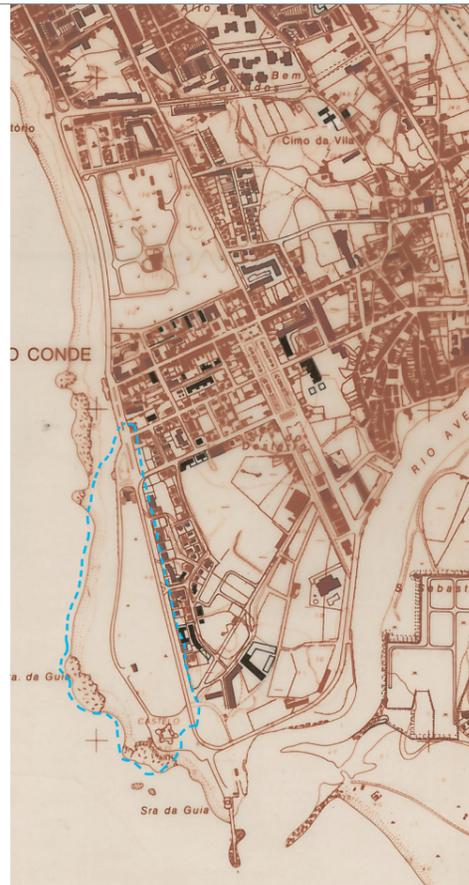


IMG5 Vila do Conde // 1977 // 1.20 000

- Carta fornecida pela CMVC, datada de 1977;
- Desenhada a uma escala de 1: 10 000;

Obs.

- Verifica-se além de uma maior densificação do edificado, um desenho mais rigoroso e representativo da Marginal Atlântica;
- Zonas de recepção (género de largos) onde a Av. do Brasil e a Marginal Atlântica (Av. Manuel Barros), se cruzam;
- Avenidas já acompanhadas por novos edifícios e equipamentos de apoio à zona balnear;
- Já se torna possível a observação de algumas tentativas de organização e planeamento urbano na zona Sul da Vila.

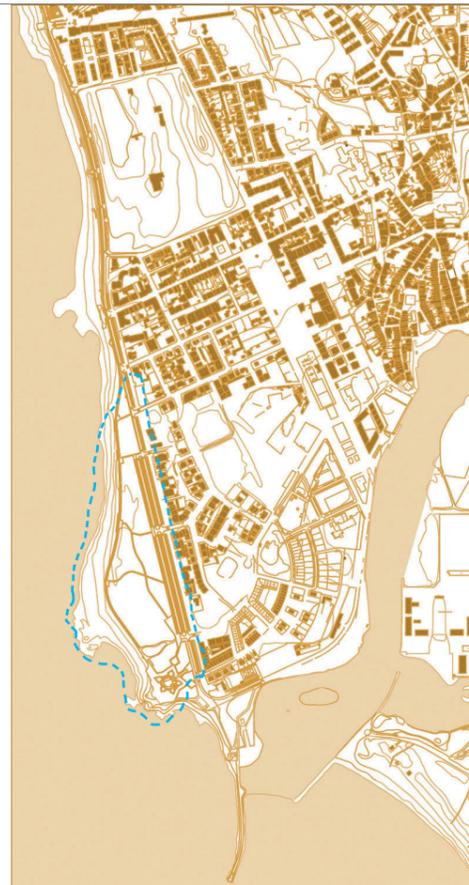


IMG6 Vila do Conde // 1993 // 1.20 000

- Carta fornecida pela CMVC, datada de 1977;
- Desenhada a uma escala de 1: 10 000;
- É notável a massificação frente ao areal;

Obs.

- A malha urbana torna-se mais densa por toda a cidade, com uma nova escala de edifícios, definindo e gerando uma mais coesa frente de mar;
- Maior ligação com o mar tornando e dirigindo a cidade para oeste ao invés do rio;
- Frente de mar mais edificada, dando uma maior consistência e definição à Av. do Brasil;
- Continua a existir um enorme vazio urbano na zona Sul da cidade, contendo agora, apenas um edificado consistente junto à marginal.

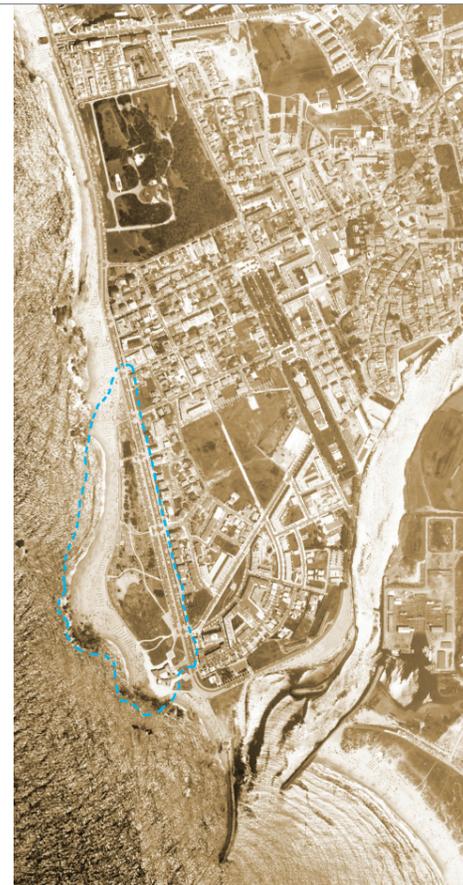


IMG7 Vila do Conde // 2007 // 1.20 000

- Carta fornecida pela CMVC, datada de 2007;
- Programa Pólis Vila do Conde
- Desenhada a uma escala de 1: 20 000;
- Arq. Álvaro Siza Vieira

Obs.

- Projecto focado no espaço público, onde a marginal de Vila do Conde foi estudada e trabalhada para responder às necessidades da cidade e da zona balnear;
- Zonas pedonais, de circulação e estacionamento automóvel fortemente estudadas;
- Novas ligações pedonais que unem a Marginal Atlântica à Av. do Brasil, atravessando o corpo de dunas existente entre ambas.



IMG8 Vila do Conde // 2012 // 12 700 ft

- Imagem de Satélite, Google Earth, 2012;
- Panorama actual
- Fotografia tirada a 12 700 pés

Obs.

- Panorama da actual Vila do Conde, onde é visível o projecto construído do Arq. Álvaro Siza Vieira;
- Melhor percepção da densidade urbana;
- Ainda presente a dificuldade de organização e planeamento urbano da zona Sul da cidade, intrinsecamente ligada com o local de estudo, a Marginal Atlântica.

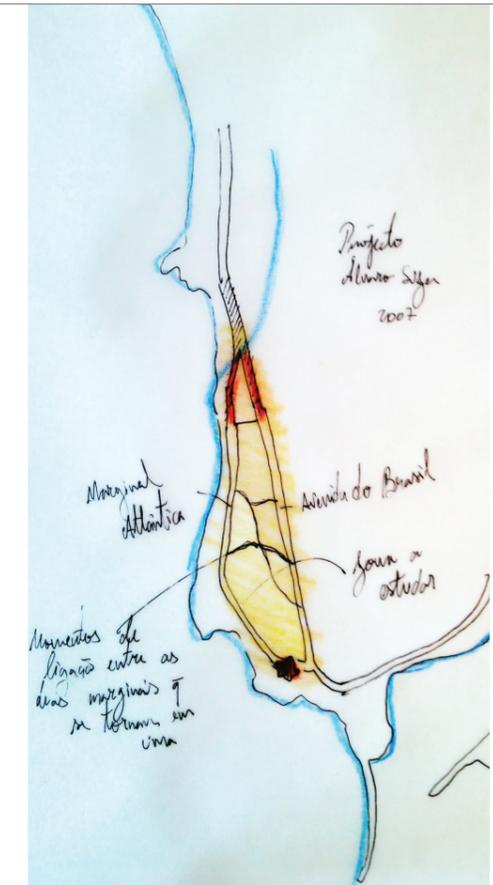


IMG9 Vila do Conde // 2012

- Síntese do autor, 2012;
- Análise síntese, Limiar, Remate
- Escala 1: 20 000;

Obs.

- Sinalização dos limites / remates que definem a zona a estudar. O forte de São João e a junção da Marginal Atlântica com a Av. do Brasil;
- O limiar (a Marginal Atlântica), que se encontra entre o corpo de dunas e o areal.

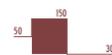


IMG10 Vila do Conde // 2012

- Síntese do autor, 2012;
- Análise do projecto do Arq. Álvaro Siza Vieira, 2007 (img.7)
- Escala 1: 20 000;

Obs.

- Sintetização em quatro pontos:
 - Dois limites, o forte e o encontro da Marginal Atlântica com a Av. do Brasil;
 - O limiar, a marginal que estabelece ligação entre a zona de banhos e a zona de passeio;
 - O segundo limiar, a Av. do Brasil que estabelece a ligação directa entre a zona de lazer, com o trânsito e o edificado, ou seja, a cidade;
- Distância entre os dois limites com cerca de 855m.





Síntese do edificado // Vila do Conde em 1880



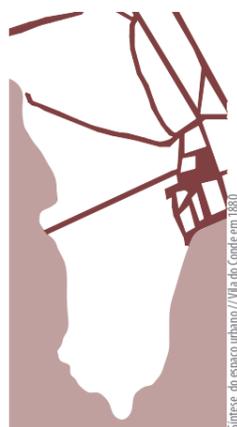
Síntese do edificado // Vila do Conde em 1940



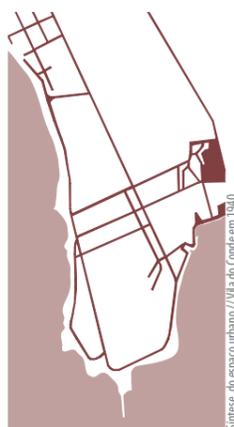
Síntese do edificado // Vila do Conde em 1993



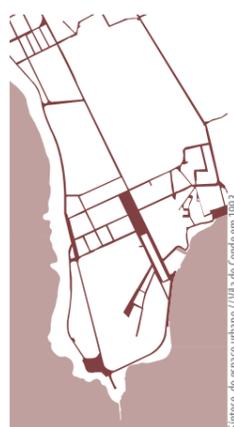
Síntese do edificado // Vila do Conde em 2012



Síntese do espaço urbano // Vila do Conde em 1880



Síntese do espaço urbano // Vila do Conde em 1940



Síntese do espaço urbano // Vila do Conde em 1993



Síntese do espaço urbano // Vila do Conde em 2012

ANÁLISE E SÍNTESE DO DESENVOLVIMENTO HISTÓRICO | URBANO

Após a anterior observação sobre as oito cartografias previamente seleccionadas, foi efectuada uma nova selecção. Uma escolha para uma melhor compreensão e visualização gráfica do desenvolvimento da cidade recaiu então sobre as plantas de 1880, 1940, 1993 e 2012. Esta selecção que advém do facto de se tratarem das épocas mais relevantes e marcantes no desenvolvimento da cidade, tais como, alterações geográficas e urbanas, de acessibilidade e utilização do território, culturais e arquitectónicas.

O desenho da cidade e a forma como o seu povo se sedentarizou, ou seja a escolha do local baseada nas características topográficas, geológicas e nos seus recursos, levou a uma primeira e irregular malha urbana criada na margem Norte do Rio Ave (img. síntese do edificado 1880).

“A escolha do sítio e a sua marcação, isto é, a apropriação dos elementos topomorfológicos da paisagem territorial como premissa da criação de lugares, constituía o início do processo de fixação do Homem e de uma urbanidade geográfica.”²

Já nos finais do século XIX e início do século XX, a vida e cultura fluviais deixariam de ter o carácter de outrora. Com a chegada da ‘moda de ir a banhos’, a cidade de Vila do Conde passa a expandir-se para poente, sendo, por volta dos anos de 1870 primeiramente construída uma longa estrada. *“O unico defeito de Villa do Conde, como estação de banhos, é a distancia que medeia entre a praia e as casas da villa, unidas todavia por uma boa estrada (...).”³*, é esta a estrada que posteriormente se torna na principal e estruturante via, que acompanhada por outras paralelas e perpendiculares a esta, passaram a unir o antigo centro histórico ao litoral atlântico, criando um novo e ortogonal núcleo habitacional (imgs. síntese do edificado 1880 – 1940).

“(...) A expansão urbana de Vila do Conde nos séc. 19 e 20 desenvolveu-se numa área a O. do respectivo centro histórico segundo um padrão ortogonal.”⁴

² Maria Madalena da Silva, *Forma e circunstância a praça na cidade portuguesa contemporânea*, FAUP, Porto, p.343

³ Ramalho Ortigão, *As Praias de Portugal*, Magalhães & Moniz – Editores, Porto, 1876, p. 85

⁴ http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=6147

Após esta súbita expansão, a cidade passou a usufruir cada vez mais da sua costa marítima. Os edifícios passaram a erguer-se voltados para poente, dando-se início ao desenvolvimento dos percursos junto à costa, inicialmente com o seu pavimento em terra, mas que já nos anos de 1950 se encontravam calcetados. Como se poderá observar na fotografia de abertura do caso de estudo e na imagem síntese do espaço urbano de 1940, as marginais e estradas junto à frente de mar já se encontravam definidas e posicionadas, tal como nos dias de hoje, embora, obviamente tenham vindo a sofrer transformações e alterações de escala, quer do edificado quer especificamente de projecto e desenho do espaço público (imgs. Síntese do espaço urbano de 1940 – 2012).

As marginais e caminhos junto à frente de mar já se encontravam efectivamente definidos; contudo, a frente de mar, enquanto conceito contemporâneo, apenas se definiu pelos anos de 1980 e 90, o que se consegue facilmente verificar nas imgs. 2, 5 e 6. Ou seja, as frentes de mar e suas marginais não se definem por elas mesmas, a cidade que cresce frente a ela é que lhe confere a força, consistência e carácter necessário, na sua formação de espaço singular.

Nos anos de 1940 a 70, as marginais já se encontravam, de certa forma, definidas e calcetadas, o que levou ao surgimento dos primeiros edifícios públicos de apoio à zona balnear.

No entanto, a massificação habitacional que surge com o pós 25 de Abril, por volta dos anos 80 e 90, apesar do inexistente projecto urbanístico tal como na qualidade arquitectónica, é que acabará por conferir a densidade e limites necessários para a definição da frente de mar de Vila do Conde, podendo-se verificar na img. 6 datada de 1993, onde os quarteirões que se encontram logo após a marginal, passam a ser preenchidos por equipamentos de apoio à época balnear, habitações e espaços de lazer.

Durante os finais do séc. XX aos dias de hoje, a frente de mar vilacondense tornou-se cada vez mais edificada e habitada durante todo o ano.

O que antigamente se reflectia num verão intensamente preenchido de habitantes, actividades e vivências, contrastava com um inverno de escassez, onde a grande maioria dos edifícios junto à sua frente de mar ficariam vazios e inabitados, aguardando pelos próximos meses de calor.

Nos dias de hoje, a população que outrora habitava mais no interior da cidade passou a preencher o grande espaço que 'pertencia' aos visitantes e banhistas, a sua grande e privilegiada faixa costeira.

Apenas com o crescimento urbano e arquitectónico dos anos 80 e 90 do século XX, é que passaram a surgir por todo o país frentes de mar definidas por planos construídos, embora na maioria das vezes desprovidos de uma especial atenção ao espaço público.

Como se pode verificar nas imagens de síntese de edificado de 1940 a 1993, o edificado junto à frente de mar era ainda pouco denso, no entanto na marginal junto ao areal (a Marginal Atlântica ou Avenida Manuel de Barros), e a Avenida do Brasil já se encontravam construídas.

Reforçando o que fora referido anteriormente, sublinhamos o grande desenvolvimento e súbito crescimento urbano ocorridos durante o século XX, conduzindo a uma melhor definição da Actual Av. Do Brasil.

Neste caso de Vila do Conde no ano de 2007, (img. 7) torna-se já possível observar que na zona de passeio e banhos junto ao forte de S. João Baptista, intitulada de praia do forno, e que nesse mesmo ano foi alvo do programa POLIS, era uma das zonas da cidade menos habitada e utilizada pelos seus turistas e habitantes locais.

No entanto, o forte, os rochedos salientes e as dunas que se debruçam sobre o areal, sempre foram um grande ponto de atracção do litoral vila-condense (local escolhido da frente de mar de Vila do Conde como caso de estudo).

Assim, analisando o projecto executado nesta fracção de frente de mar de Vila do Conde, tornou-se possível compreender como em certas circunstâncias intervir, desenhar e resolver uma marginal e todos os espaços circundantes a esta, nomeadamente, a acessibilidade, funcionalidade e materialidade desta.

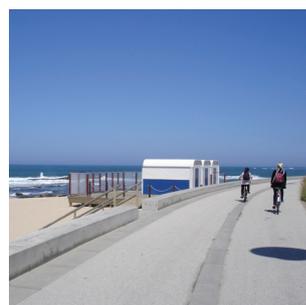
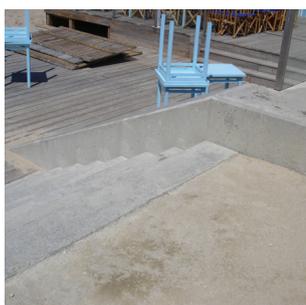
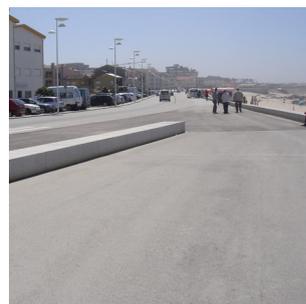
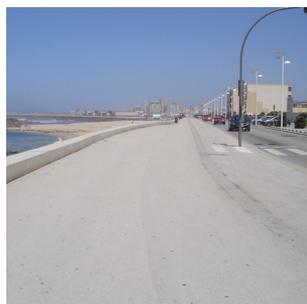
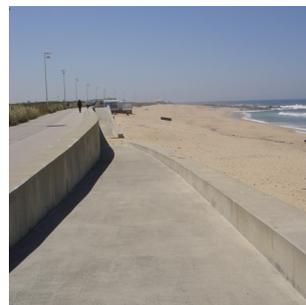
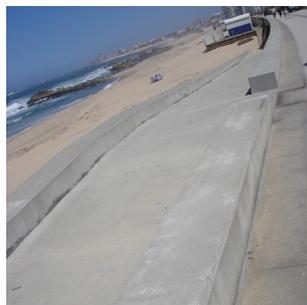
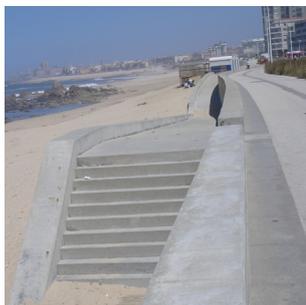
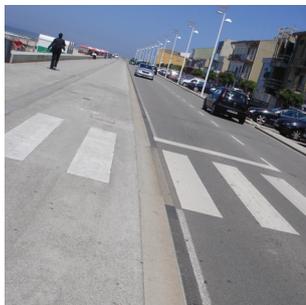
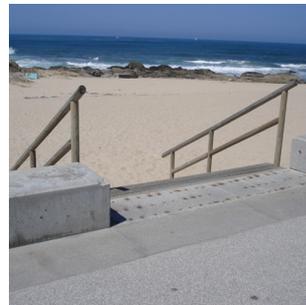
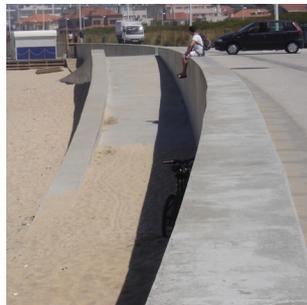
Com o projecto do Arquitecto Álvaro Siza Vieira num caso como a frente de mar de Vila do Conde, focando-nos na zona da Marginal Atlântica, em que se trata de um caminho composto por longas curvas e inflexões onde, principalmente as soluções de acessibilidade e de construção de apoio à zona balnear, se tornam de alguma forma, de uma mais difícil resolução.

Assim como, os principais problemas de desenho observados em Vila do Conde - constituindo como exemplo de projecto à proposta da marginal da Nazaré - de que forma foram resolvidos os acessos ao areal, como escadarias perpendiculares à marginal; rampas de acesso, que mantendo-se paralelas à forma e alinhamento da marginal, surgem como uma transformação e alteração da sua cota ao invés de estruturas independentes e anexadas; o estabelecimento de ligações entre a Marginal Atlântica e a Avenida do Brasil, atravessando a zona de dunas; (1) momentos de paragem, que consistem em pequenos largos criados ao longo da marginal; (2) espaços que proporcionam a colocação de equipamentos de apoio à zona balnear; (3) zona de circulação e estacionamento automóvel integradas ao nível de materiais e cotas com a restante envolvente, como os passeios, ciclovias e marginal; e por fim, (4) o tratamento do passeio junto ao edificado e praças e largos adjacentes a este.

Geograficamente é possível verificarem-se as alterações ou permanências na configuração e 'limites' do lugar, como a linha de água que recuando e avançando ao longo dos séculos, foi alterando o desenho da costa atlântica (embora se tenha sempre em consideração a possibilidade de estas variações decorrerem de diferentes e cada vez mais aperfeiçoadas técnicas de levantamento e processamento de desenho), além da natureza intrinsecamente variante da linha água-terra, ao longo dos dias e ano. Contrastando com o grupo de dunas sedimentado entre a praia de banhos e a grande avenida, que determinaram e desenharam limites que se mantiveram.

No estudo deste caso é de reforçar então, que a firmeza geográfica e topográfica do lugar levou a uma definição e delimitação da sua marginal ao longo dos tempos.

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO



LEÇA DA PALMEIRA

“Em Leça encontram-se pequenas casas confortaveis um pouco mais baratas que na Foz, de apparencia mais modesta, e, para assim dizer, mais rustica. (...)”

Leça é nos suburbios do Porto a praia preferida pela colonia ingleza, cujos habitos, cavallos, trens, toilettes imprimem ao sitio a principal animação do seu aspecto exterior. (...)”

O miramar é destinado a dar senha aos barcos de pesca que passam á vista da costa em dias de mar bravo.

A fortaleza da população (...) construcção militar é do gnero d'aquellas que existem na maior parte das praias portuguezas e que foram construidas sob a direcção do conde Lipe.”

Ramalho Ortigão, *As Praias de Portugal*



Leça da Palmeira nos anos 60

Leça da Palmeira, principiando por ser uma pequena aldeia piscatória ligada a Matosinhos pela Ponte da Pedra, veio a revelar-se, entre os finais do século XIX e início do século XX, um aglomerado preocupado e determinado com a sua evolução urbana de forma a corresponder da melhor forma às necessidades das colónias britânicas que o habitavam.

Uma vila, que tinha como subsistência a pesca, formou-se junto da margem Norte do Rio Leça em meados da Idade Média, dando assim origem a uma malha urbana medieval que trouxe consigo a criação de edifícios de excepção como a Igreja Matriz, o Forte e os faróis da vila.

Mais tarde, com a chegada dos seus primeiros banhistas, por volta dos anos 20 e 30 do séc. XIX, Leça da Palmeira iniciou-se na exploração das vantagens que a sua frente de mar lhe oferecia; no entanto, apenas nos finais do século XIX é que se torna uma praia de banhos reconhecida em todo o país.

“Leça passou a ser, na década de setenta – século XIX -, a praia preferida da colónia inglesa(...).”

“Estava-se no final da década de oitenta, com o gosto pela orla litoral e pelos banhos de mar já firmado, no limiar de uma nova fase de ocupação do litoral (...)”¹

A vila, que começou por ser um local de retiro e habitação permanente por parte da colónia Inglesa, tornou-se rapidamente frequentada pela burguesia portuense que usufruía da calma distante da grande cidade, e pelos trabalhadores das aldeias circundantes que se deslocavam numa tentativa de aumentar as suas vendas. Embora a construção do porto de Leixões em meados do século XX e o desenvolvimento dos meios de transporte tenham afastado a comunidade britânica desta praia, a facilidade de transportar e de se deslocar a respeito dos negócios ao Porto, Leça continuou a dedicar-se ao desenvolvimento da sua praia de banhos.

¹ Luís Paula Saldanha Martins, *Banhistas de mar no século XIX – Um olhar sobre uma época*, REVISTA DA FACULDADE DE LETRAS – Geografia, I Série, Vol. V, Porto, 1989, p. 46

Nos finais do século XIX, Leça já apresentava edifícios de banhos quentes e frios, doces ou salgados “em ruas chegadas ao mar”², e uma preocupação com o conforto dos veraneantes junto à foz do Rio Leça, onde passaram a surgir barracas de pano e barcos de aluguer que proporcionavam o usufruto e criação de percursos ao longo do rio.

Em contraste com o seu litoral a Norte, em que a prática balnear era muito escassa, a cidade de Leça tinha um desenvolvimento demográfico cada vez maior, com a conotação de ‘subúrbio’ ou ‘dormitório’ da cidade do Porto, - que tinha um cada vez maior número de habitantes durante o final do séc. XIX - onde as residências, terrenos e actividades lúdicas eram mais económicas. O que levou à fixação dos burgueses ingleses que “ (...) a todos os arredores do Porto, prefere Leça da Palmeira (...) a facilidade da viagem do Porto onde os ingleses têm os seus escritórios, converte Leça num bairro afastado, onde se pode habitar sem se estar muito perto nem muito longe do Porto”³.

Mais com um carácter de praia de passeio do que de banhos, os seus visitantes desfilavam vestidos com as suas bengalas, cartolas e floreados, passeavam de barco e assistiam a provas de natação. Eram estas actividades que caracterizavam a praia de Leça e que se realizavam em grande parte junto da frente flúvio-marítima, o que nos confirma que, nos finais do século XIX, a cidade já se encontrava com condições urbanas e arquitectónicas de forma a corresponder ao uso balnear e veraneante do seu cada vez maior número de visitantes.

Relativamente ao número de residências para aluguer aumentou e passaram a localizar-se junto, e voltadas, para a frente marítima da praia de Leça, devido em grande parte à desvalorização das terras e habitações localizadas junto do porto de Leixões.

A preocupação constante da comunidade de Leça da Palmeira a respeito da imagem urbana, e sua consequente promoção turística, devia-se ao facto da sua economia depender em grande parte desta fase do ano. As grandes dificuldades económicas durante os meses de Inverno provocaram uma grande vontade - por parte da sua população e antes de cada época balnear - de remodelar e criar melhores arruamentos, saneamentos, iluminação em algumas zonas públicas, segurança pública e limpeza dos areais.

² José Maria Oliveira, *Leça da Palmeira: lazer e evolução urbana litoral entre finais do século XIX e meados do século XX*, REVISTA DA FACULDADE DE LETRAS – Geografia, I Série, Vol. XV/ XVI, Porto, 1999-2000

³ PIMENTEL, Alberto in *Leça da Palmeira: lazer e evolução urbana litoral entre finais do século XIX e meados do século XX*

Com a viragem para o século XX, um outro grande factor promoveu o crescimento urbano de Leça da Palmeira: o grande número de transportes públicos de que esta beneficiava, desde o eléctrico ao comboio e posteriormente com o porto de Leixões como local de embarque e desembarque de passageiros ao longo de todo o ano. No entanto, a preocupação da comunidade em encontrar motivos de atracção à sua praia era constante, desde novos edifícios como hotéis, teatros, jardins, alamedas e construção de uma Avenida Marginal, a espetáculos e eventos como festivais, touradas, campeonatos de polo aquático, provas de natação e de remo.

Contudo, durante a segunda metade deste século - principalmente nas décadas de 70 e 80 - o desenvolvimento urbano da cidade, ou a massificação das construções em betão que se dava por todo o país, não atingiu Leça da Palmeira e que se poderá correlacionar com o estabelecimento da Petrogal e todo o seu desenvolvimento industrial nos terrenos do lado Norte da cidade. No entanto, é de referir a construção dos edifícios, que ainda hoje se apresentam como edifícios de excepção ao longo da marginal desta praia, que são a Casa de Chá da Boa Nova e a Piscina de Marés, ambos da autoria do Arq. Álvaro Siza Vieira.

Contudo, a inércia edificatória induzida pela refinaria é vencida no final do século XX, através do surgimento de alguns edifícios de habitação colectiva erguidos voltados e ao longo da frente de mar, e a preocupação em criar uma frente marginal que correspondesse tanto às novas necessidades de mobilidade automóvel, como à promoção e requalificação de um local que é frequentado e visitado ao longo de todo o ano.

CARTOGRAFIA

Com uma dimensão inferior, serão apresentadas inicialmente todas as cartografias compiladas para uma melhor compreensão e análise do caso de estudo exposto.

Expostas de forma cronológica e continua, estas 10 cartografias, plantas ou propostas, proporcionam uma rápida leitura do que foi, do que é e em que se tornou a cidade de Leça da Palmeira.

Após a passagem para uma dimensão superior das imagens apresentadas, de forma a analisar-se mais concretamente as alterações urbanas e arquitectónicas desta frente atlântica, foram então seleccionadas as referentes aos anos de 1880, 1915, 1944, 1960, 1963, 1983, 2007 e 2012. Ao que entre elas apresentam elementos recolhidos no IGEO, no DGOTDU, cartografias do município, e plantas do projecto realizado na marginal de Leça.





IMG1 Leça da Palmeira // 1880 // 1.20 000

- Carta fornecida pelo IGEO;
- "Carta Corográfica do Reino", datada de 1880;
- Escala original de 1: 100 000;

Obs.

- Local inabitado, mas onde é possível já identificar um caminho ao longo da costa, unindo Leça à Boa Nova;
- Fixação do primeiro aglomerado urbano junto à margem Norte do Rio Leça.



IMG2 Leça da Palmeira // 1915 // 1.20 000

- Carta fornecida pelo IGEO;
- Série Cartográfica Nacional, datada de 1915;
- Desenhada a uma escala de 1: 50 000;

Obs.

- Verifica-se uma pequena expansão de Leça para Norte ao longo da frente de mar, começando a ultrapassar o limite criado pelo porto de leixões;
- A linha que une Leça à Boa Nova, ainda se trata de um mero caminho rural.



IMG3 Leça da Palmeira // 1944 // 1.20 000

- Carta fornecida pela CMM, datada de 1944;
- Desenhada a uma escala n/i;

Obs.

- No início dos anos 40, embora sem uma grande ocupação habitacional na frente de mar de Leça, esta já se encontra com um desenho definido e regular;
- Os terrenos planos e ainda virgens, adjacentes à marginal ainda com um carácter rural, serão posteriormente alvos de apropriação habitacional e industrial.

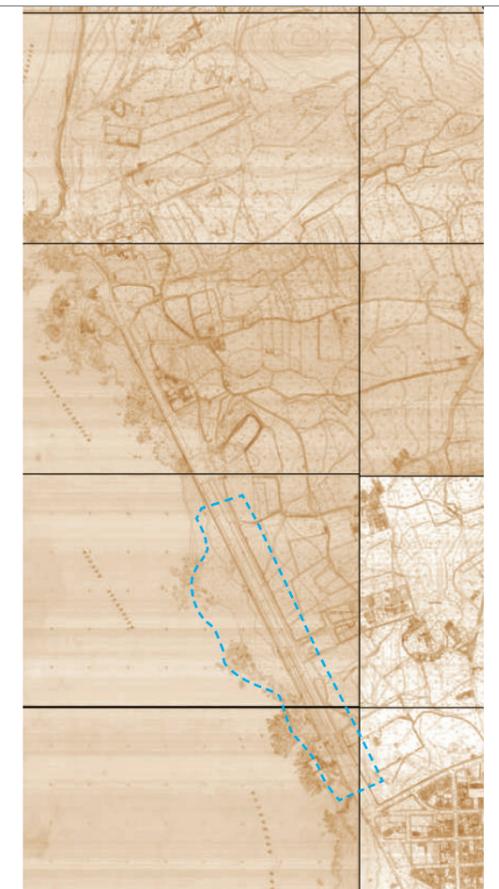


IMG4 Leça da Palmeira // 1960 // 1.20 000

- Carta fornecida pela DGOTDU, datada de 1960;
- "Plano Parcial de Urbanização da Zona entre Leça da Palmeira e a Boa Nova";
- Arq. L. Dias;
- Desenhada a uma escala de 1: 2 000;

Obs.

- Nesta proposta é evidenciada a importância dos meios de ligação viária;
- A criação de estradas e vias passam a ter uma escala superior, ligando Leça de uma forma mais directa e facilitada às suas cidades vizinhas;
- Neste projecto é já possível identificar-se uma preocupação com o espaço balnear, como equipamentos de apoio e espaços de paragem;
- A faixa que define a marginal passa a ser mais complexa e visa a ligação com a Casa de Chá da Boa Nova.

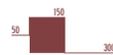


IMG5 Leça da Palmeira // 1963 // 1.20 000

- Carta fornecida pela CMM, datada de 1963;
- Desenhada a uma escala n/i;

Obs.

- Desde a cartografia apresentada de 1944, as principais diferenças, são o subtil crescimento da malha habitacional de Leça e o início das intervenções da piscina de Leça, projectada pelo Arq. Alvaro Siza Vieira (1961 - 1966).





img6 Leça da Palmeira // 1983 // 1.20 000

- Carta fornecida pela CMM, datada de 1983;
- Desenhada a uma escala n/i;

Obs.

- Nesta cartografia consegue-se observar o grande crescimento industrial que Leça sofreu na sua zona Norte junto à Boa Nova;
- Relativamente ao desenvolvimento urbano, verifica-se que Leça da Palmeira, não foi alvo do crescimento súbito da época do Estado Novo;
- Apresentando apenas o aumento de edificado na sua área mais interior.

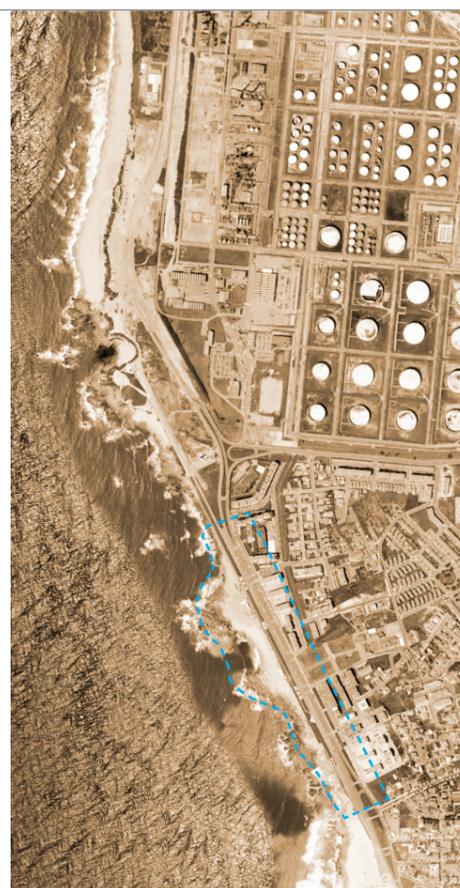


img7 Leça da Palmeira // 2007 // 1.20 000

- Carta fornecida pela CMM, datada de 2007;
- Desenhada a uma escala 1.20 000;
- Arq. Álvaro Siza Vieira

Obs.

- Marginal que promove um espaço de circulação e recreio para todo o tipo de actividades;
- Grande preocupação em separar dois ambientes como a circulação e estacionamento automóveis e a zona pedonal;
- Grande número de acessos ao areal durante todo o percurso da marginal;
- Foi criada uma faixa construída - a marginal - que une toda a frente de mar de Leça, desde o molhe Norte do Porto de Leixões ao farol da Boa Nova.



img8 Leça da Palmeira // 2012 // 12 700 ft

- Imagem de Satélite, Google Earth, 2012;
- Panorama actual
- Fotografia tirada a 12 700 pés

Obs.

- Visualização aérea da actual cidade de Leça da Palmeira;
- Consegue-se observar uma malha mais concentrada e orgânica no extremo Sul da marginal;
- Um aglomerado habitacional mais recente forma-se frente à marginal, onde edifícios de grandes dimensões são acompanhados por vantajosos espaços verdes;
- A marginal marca uma grande linha reguladora de toda a frente de mar.



img9 Leça da Palmeira // 2012

- Síntese do autor, 2012;
- Análise síntese, Limiar, Remate
- Escala 1: 20 000;

Obs.

- Sinalização dos limites / remates que definem a fracção de marginal a estudar. As Piscinas das Marés e o farol da Boa Nova;
- O limiar que consiste em toda a marginal que regulariza a frente de mar acidentada e rochosa.

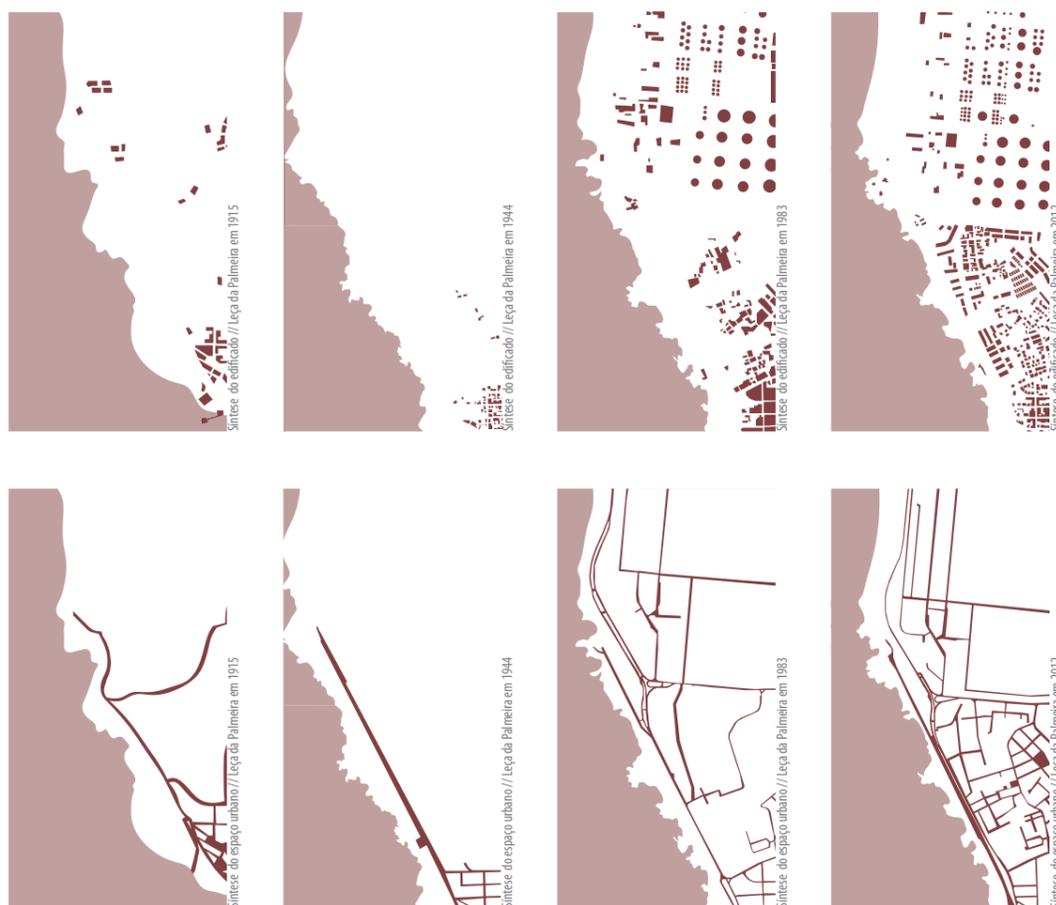


img10 Leça da Palmeira // 2012

- Síntese do autor, 2012;
- Análise do projecto do Arq. Álvaro Siza Vieira, 2007 (img.7)
- Escala 1: 20 000;

Obs.

- Sintetização em quatro pontos:
 - Dois limites, as Piscinas das Marés e o farol da Boa Nova;
 - O limiar, a marginal como linha condutora e regularizadora da topografia do lugar;
 - O segundo limiar, a faixa que se estende após o farol até à Casa de Chá da Boa Nova;
- Distância entre os dois limites com cerca de 994m.



ANÁLISE E SÍNTESE DO DESENVOLVIMENTO HISTÓRICO | URBANO

De forma a facilitar cada vez mais a leitura da evolução e alterações urbanas do caso a estudar, foi efectuada posteriormente - à análise presente nas páginas seguintes acompanhada de observações chave - uma nova selecção da cartografia recolhida de forma a sintetizá-la numa forma visual.

Para tal, foram escolhidas as cartografias datadas de 1915, 1944, 1983 e 2012 que nos fornecem um rápida percepção da evolução da cidade e das suas épocas mais marcantes.

Procedendo-se à observação da primeira img. síntese do edificado, de 1915, consegue-se facilmente compreender – embora o rigor da cartografia que serviu como base não seja fiel à forma real do aglomerado urbano – que a origem da vila de Leça da Palmeira teve lugar junto à marginal Norte do Rio Leça e voltando ‘costas’ à sua frente de mar.

Contudo, a vila de Leça teve uma época de grande divulgação e construção como centro urbano e balnear durante os anos de 1920 / 30, que trouxe consigo uma nova preocupação no desenho do espaço público, nomeadamente com a construção da Avenida Marginal, acessos ao areal, construção de jardins, calçamento de um maior número de ruas, início do saneamento e uma cada vez mais abrangente iluminação pública.

“(…) em Leça concluiu-se há pouco, uma grade em cimento, e uma escada para a praia, que dão ao aprazível lugar um aspecto muito agradável.”⁴

Já nos anos de 1930, a prática balnear na cidade do Porto encontrava-se em declínio devido ao grande crescimento e impacto do porto de Leixões, o que promoveu a praia de banhos de Leça como praia de sossego, de passeio e carácter romântico. Assim, a construção e desenvolvimento da Avenida Marginal por toda a frente atlântica era cada vez mais necessária, tanto como local de passeio como de acesso à Boa Nova e ao seu farol; no ano de 1928 foi terraplanada uma faixa paralela à linha de mar com 1500 m, estabelecendo uma ligação desde o molhe Norte do porto de Leixões ao farol da Boa Nova.

⁴ O Monitor, 28.08.1926 in *Leça da Palmeira: lazer e evolução urbana litoral entre finais do século XIX e meados do século XX*

No ano de 1934 encontravam-se apenas 500 metros construídos e calçadados da Avenida Marginal. Embora esta iniciativa tenha gerado a vontade de unir toda a frente de mar até à cidade de Vila do Conde, apenas no ano de 1953 é que se iniciou a construção da parte Norte da mesma. No entanto, observando a *img. síntese do espaço urbano de 1944*, é possível verificar uma maior regularização das ruas e a faixa paralela à linha do mar que une Leça à Boa Nova, que mais tarde com o seu calçamento se tornou na Avenida Marginal da praia de Leça.

Nesta mesma década de 40, surge também o anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos – Leça, do arquitecto Moreira da Silva, com o objectivo de urbanizar toda a área litoral, com a construção de uma frente urbana atlântica de carácter residencial e turístico. Ao que era defendido um zoneamento habitacional e espaços públicos complementares como a construção de um Centro de Desportos, Mercado, Centro Comercial, Piscina e um hotel.

Embora o projecto de Moreira da Silva não tenha sido realizado na íntegra, o constante aumento de banhistas, movimento automóvel e de vivência balnear, promoveram a construção de espaços de estar adjacentes e ao longo da sua Avenida Marginal. Estes espaços refletiam-se em, um maior número de bancos, zonas de paragem e alargamentos de acesso ao areal; e uma maior preocupação com o bem estar dos seus visitantes, que muitas vezes eram perturbados com a poeira que se levantava nas suas estradas ainda de terra batida, levando a uma constante rega destas.

Posteriormente a esta fase de desenvolvimento da frente de mar de Leça, seguiram-se as décadas de 50 e 60, que foram marcadas essencialmente pela construção de dois edifícios de excepção, a Casa de Chá da Boa Nova em 1963 e a Piscina de Marés em 1966 – sendo também de referir o projecto proposto de um restaurante entre estes edifícios, mas que nunca foi construído - ambos do Arquitecto Álvaro Siza Vieira, interligadas por uma marginal ainda muito precária. Mais tarde em, 1970 deu-se a construção da refinaria Petrogal (*img. síntese do edificado de 1983*), que poderá ter sido um dos factores para a não construção habitacional, intensiva e característica destas últimas décadas do século XX, embora já na última década deste mesmo século, tenham começado a erguer-se edifícios de habitação colectiva definindo uma frente de marginal de Leça.

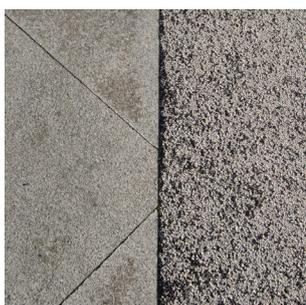
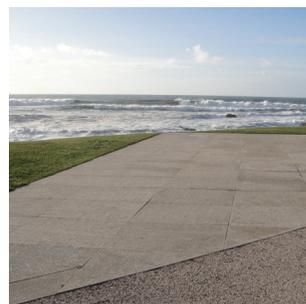
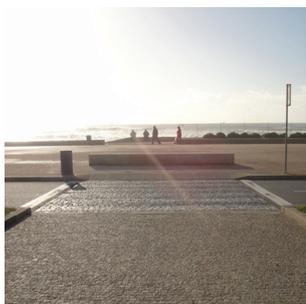
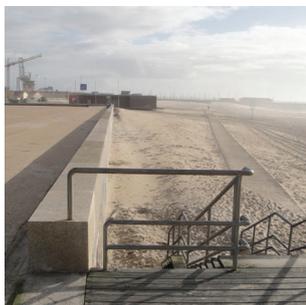
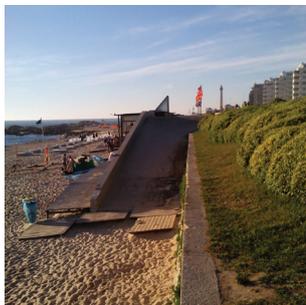
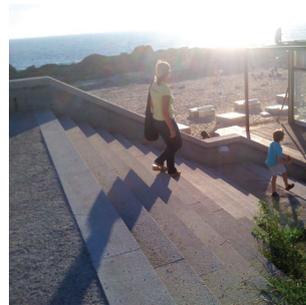
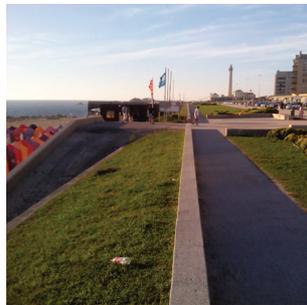
Poder-se-á então afirmar que os grandes desenvolvimentos urbanísticos da cidade de Leça da Palmeira se deram durante a primeira metade do século XX e no início do século XXI (img. síntese do edificado 2012), em que a proposta e construção da marginal – entre 1998 e 2006 - projectada pelo Arq. Siza Vieira promoveu a toda a frente de mar de Leça da Palmeira um dos espaços de passeio e recreio mais requisitados da sua área metropolitana.

O intervalo entre os dois períodos anteriormente referidos, surgiram devido à construção do porto e da refinaria Petrogal, que geraram uma certa estagnação da construção e desenvolvimento urbanos.

Como soluções de desenho e resolução do espaço urbano, neste caso em concreto, será de referenciar o modo como o arquitecto controlou o grande comprimento desta marginal, seja através de inúmeros acessos ao longo do percurso acompanhados de zonas de paragem, seja pelo controlo de escala através da largura da mesma.

A criação de uma marginal, que é distanciada da primeira linha de edificado por duas faixas de circulação automóvel, consegue no entanto relacionar-se com esta através do controlo de cotas entre pavimentos, tornando-os fluidos ainda que apresentem naturezas distintas. Além das soluções de (1) acessos ao areal; (2) de momentos de paragem de forma a tornar o longo comprimento da marginal faseado; (3) e estacionamento ao longo da marginal, o projecto da marginal de Leça da Palmeira corresponde também a uma grande necessidade de controlo e acesso às condutas da empresa Petrogal, o que levou a uma maior preocupação ao nível da estrutura, construção e escolha de materiais.

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO



MATOSINHOS

“A pequena povoação de matosinhos, com a sua igreja e a sua enorme imagem do Senhor, tão sympathica á devoção dos mareantes, é extremamente aceada, alegre, bem lavada de areis. Tem novas casas modernas, elegantes, muito bem repartidas, construidas recentemente pela Companhia Edificadora Portuense.”

Ramalho Ortigão, *As Praias de Portugal*



J. N. B.—339

Mattosinhos

Arnaldo Soares—Registrado.

Matosinhos nos anos 30

De todos os casos apresentados, Matosinhos é o que apresenta um maior e repentino crescimento urbano. Não obstante a sua história e vestígios de épocas passadas, esta cidade, que começou por se desenvolver junto das marginais do Rio Leça e que se dedicava a actividades marítimas, tornou-se numa das principais cidades portuárias do país.

Já em épocas de descobrimentos, Matosinhos tornara-se num dos principais locais de partida, demonstrando assim o seu já desenvolvimento em construção naval e conhecimento de navegação em alto mar. No entanto o feito que marcou esta cidade deu-se três séculos mais tarde, com a idealização e construção de um porto que correspondesse ao desenvolvimento industrial que se verificava nesta zona do país, o intitulado Porto de Leixões, que já nos finais do século XIX se encontrava em desenvolvimento e que se concluiu durante a segunda década do século XX, continuando no entanto a crescer ao longo dos anos.

Enquanto que nas suas vilas vizinhas, Leça da Palmeira e Porto, se desenvolviam as marginais e ‘passeios alegres’, se praticava a grande ‘moda de ir a banhos’ e o gosto pelos passeios à beira mar, em Matosinhos era o grande desenvolvimento industrial que se demarcava.

Não obstante o rumo e carácter industriais que a cidade de Matosinhos tomava, a sua praia e extenso areal eram local de visita de muitos banhistas desde o início do século XIX, vindos principalmente da cidade do Porto e das suas vilas circundantes, que muitas vezes se instalavam junto do molhe Sul do porto de Leixões de forma a abrigarem-se dos ventos de Norte.

“A Foz, bem como Matosinhos, eram estadias abastadas do Porto durante o Verão e o Outono (...)”¹

¹ Luís Paula Saldanha Martins, *Banhistas de mar no século XIX – Um olhar sobre uma época*, REVISTA DA FACULDADE DE LETRAS – Geografia, I Série, Vol. V, Porto, 1989, p. 48

O centro da vila que se caracterizava por um pequeno aglomerado urbano junto à margem do Rio Leça, após o início das obras do seu porto, começou a expandir-se em direcção a Sul acompanhado de uma malha urbana ortogonal de grandes dimensões, – característica de um grande desenvolvimento industrial – definida por largas ruas que deram origem a quarteirões de grandes dimensões.

Como reflexo deste rápido desenvolvimento, Matosinhos tornou-se no local de maior evolução urbana do concelho do Porto entre 1900 e a actualidade, onde o elevado comércio, industrialização, desenvolvimento da pesca para uma escala exportadora e a construção naval, foram os principais factores que a elevaram a cidade em 1984.

Um outro grande factor, que impulsionou e valorizou esta cidade deu-se com a selecção da cidade de Matosinhos como local de intervenção para o programa POLIS. Em 2001 este programa impulsionou a reformulação e requalificação da sua frente de mar, que englobava a construção e definição de uma marginal, o actual 'calçadão' projectado pelo arquitecto Eduardo Souto de Moura.

Este grande projecto de requalificação, para além dos objectivos anteriormente referenciados, visava a união e continuidade da frente de rio e mar vinda da cidade do Porto, então, recentemente projectada e construída, o Passeio Atlântico da autoria do arquitecto Solá-Morales e a margem fluvial do arquitecto Manuel Fernandes de Sá.

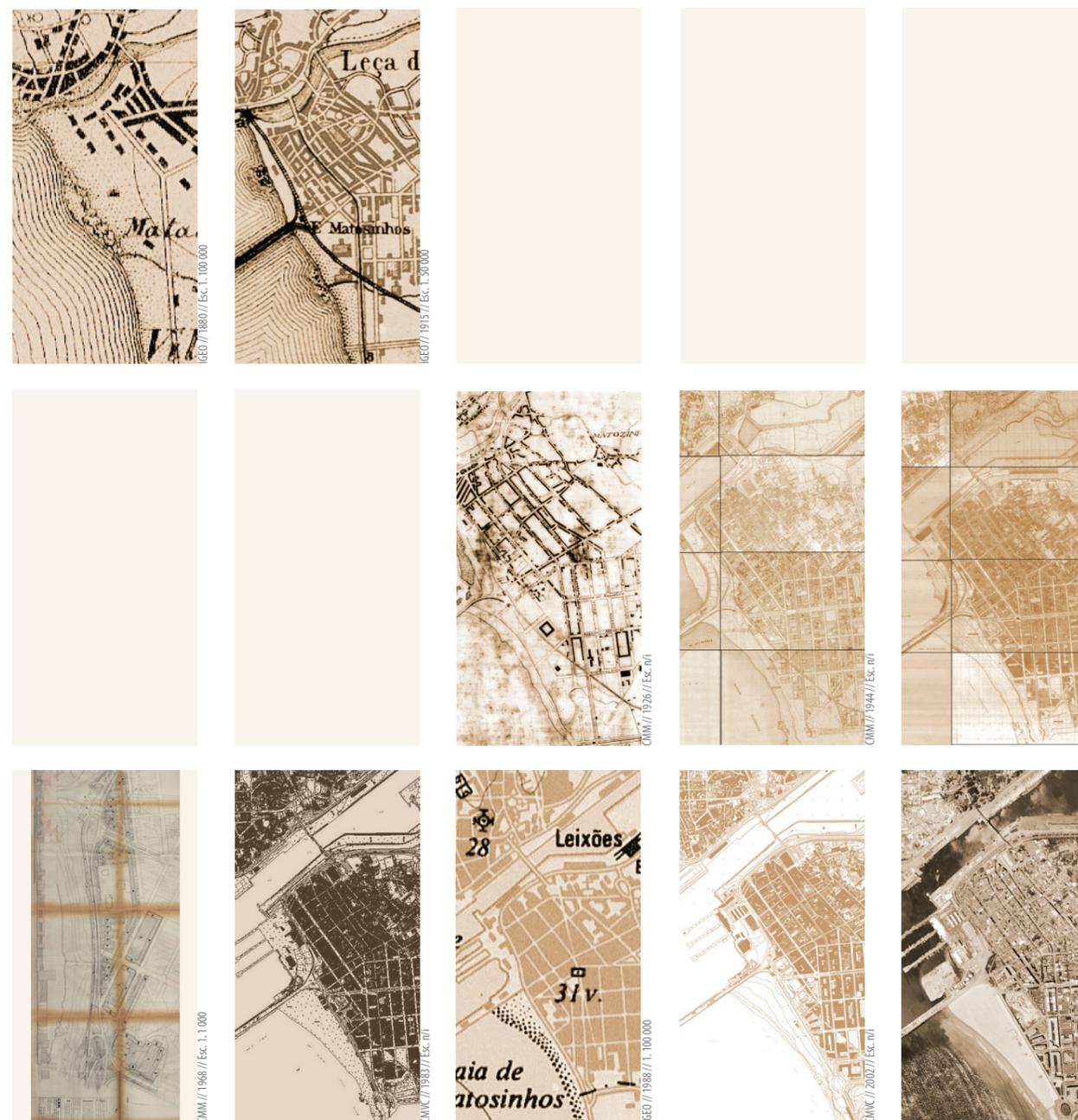
CARTOGRAFIA

Na página seguinte serão apresentadas todas as cartografias da cidade de Matosinhos, recolhidas de forma a permitir o estudo e análise da sua história e desenvolvimento urbanos.

Apresentadas nesta primeira fase com uma dimensão inferior às futuramente apresentadas, as cartografias organizadas cronologicamente e numa só página, permitem uma leitura facilitada e objectiva das alterações que a cidade foi sofrendo desde a sua origem à actualidade.

Das dez cartografias apresentadas, foram seleccionadas para uma análise mais fundamentada as datadas de 1880, 1915, 1926, 1944, 1963, 1983, 2002 e 2012, que com uma dimensão superior serão acompanhadas de comentários que facilitaram a compreensão do desenvolvimento desta cidade.

Épocas marcantes como a construção do porto de Leixões e a intervenção do programa POLIS tornam-se facilmente identificáveis nesta fase do trabalho, tal como o rumo que a cidade tomou após essas mesmas intervenções.





IMG1 Matosinhos // 1880 // 1.20 000

- Carta fornecida pelo IGEO;
- "Carta Corográfica do Reino", datada de 1880;
- Escala original de 1: 100 000;

Obs.

- Já se identifica um pequeno aglomerado junto à marginal sul do rio Leça em direcção a Poente;
- O desenho de um caminho no sentido Sul ao longo do areal já se encontra definido, onde se encontram desenhados pequenos volumes que poderão se referir aos equipamentos das comunidades piscatórias aí existentes.



IMG2 Matosinhos // 1915 // 1.20 000

- Carta fornecida pelo IGEO;
- Série Cartográfica Nacional, datada de 1915;
- Desenhada a uma escala de 1: 50 000;

Obs.

- Verifica-se uma grande expansão de nível urbano, no sentido Sul;
- É criada uma malha ortogonal que se expande a partir do molhe Sul do porto;
- A cidade ainda não se volta para o mar, e o transporte ferroviário é efectuado junto ao areal.



IMG3 Matosinhos // 1926 // 1.20 000

- Carta fornecida pela CMM, datada de 1926;
- Desenhada a uma escala n/i;

Obs.

- Expansão da vila dá-se pela contínua construção de largas ruas e vias que definem novos quarteirões;
- Torna-se possível observar nesta cartografia o contraste das malhas urbanas que se dá entre as zonas a Norte e a Sul da diagonal que parte do molhe Sul do porto de Leixões;
- A frente de mar continua ainda por habitar e desenvolver.

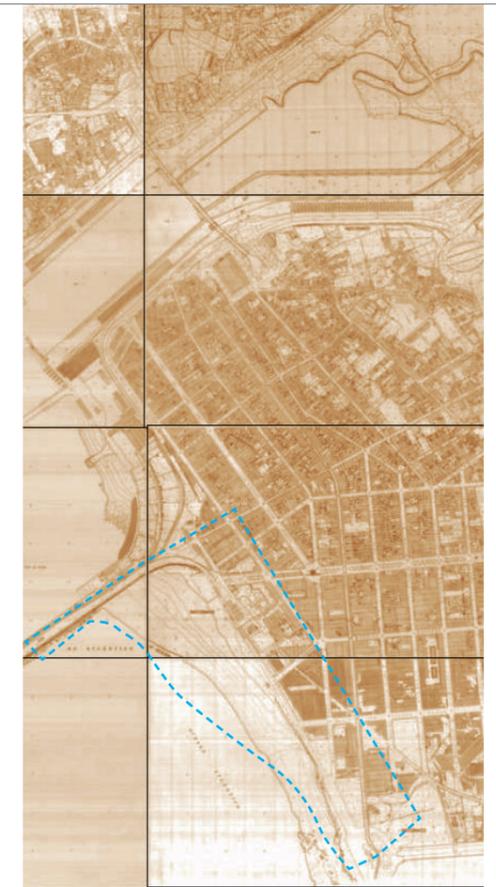


IMG4 Matosinhos // 1944 // 1.20 000

- Carta fornecida pela CMM, datada de 1944;
- Desenhada a uma escala n/i;

Obs.

- Nesta cartografia já se torna perceptível a cidade como unidade, com uma maior densidade e quarteirões completamente edificados;
- A frente de mar já se apresenta construída, onde a cidade se passa a voltar para o mar;
- É também possível de se observar um alargamento na frente marginal, antes da chegada ao porto de Leixões.

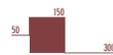


IMG5 Matosinhos // 1963 // 1.20 000

- Carta fornecida pela CMM, datada de 1963;
- Desenhada a uma escala n/i;

Obs.

- O alargamento anteriormente referido, demonstra nesta cartografia um desenho mais definido, com um de praça;
- O local onde actualmente se encontra o 'calçadão' de Matosinhos ainda se encontrava por definir e construir, no entanto a direcção desta mesma faixa já se encontrava definida.





IMG6 Matosinhos // 1983 // 1.20 000

- Carta fornecida pela CMM, datada de 1983;
- Desenhada a uma escala n/i;

Obs.

- Criação do elo de ligação entre a marginal de Matosinhos e a actual Avenida da Boavista;
- Já se torna possível observar uma regularização da frente de mar com alguns volumes pontuais adjacentes a esta.



IMG7 Matosinhos // 2002 // 1.20 000

- Carta fornecida pela CMM, datada de 2006;
- Desenhada a uma escala 1: 20 000;
- Arq. Eduardo Souto de Moura

Obs.

- Criação do elo de ligação entre a marginal de Leça e a avenida da Boavista;
- Construção de uma faixa regularizadora da frente de mar, o 'calçadão' de Matosinhos, acompanhada de equipamentos de apoio balnear;
- O quarteirão mais a Norte adjacente à marginal já se encontra actualmente edificado.

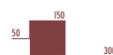


IMG8 Matosinhos // 2012 // 12 700 ft

- Imagem de Satélite, Google Earth, 2012;
- Panorama actual
- Fotografia tirada a 12 700 pés

Obs.

- Fotografia aérea da actual frente de mar de Matosinhos;
- Consegue-se observar uma malha mais concentrada e orgânica junto à margem Sul do Rio Leça;
- O edificado junto à marginal foi construído apenas no final do século XX e início do século XXI;
- O 'calçadão' regulariza toda a frente de mar, numa faixa recta que une o molhe Sul do porto de Leixões à rotunda onde se ergue a escultura de Janet Echelman, a Anémone.

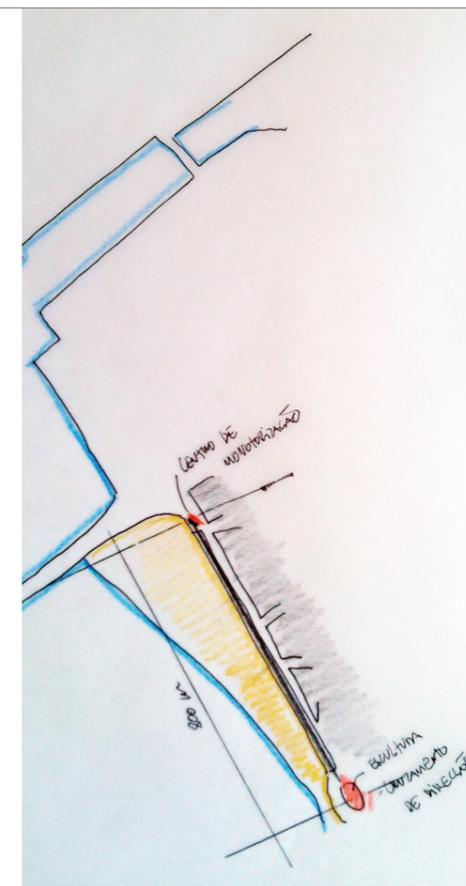


IMG9 Matosinhos // 2012

- Síntese do autor, 2012;
- Análise síntese, Limiar, Remate
- Escala 1: 20 000;

Obs.

- Sinalização dos limites / remates do lugar a analisar. O centro de monitorização a Norte e a rotunda de entrada de Matosinhos que é representada com a escultura intitulada de Anémone;
- O limiar que consiste em toda a marginal que regulariza a frente de mar através de um largo e contínuo 'calçadão'.

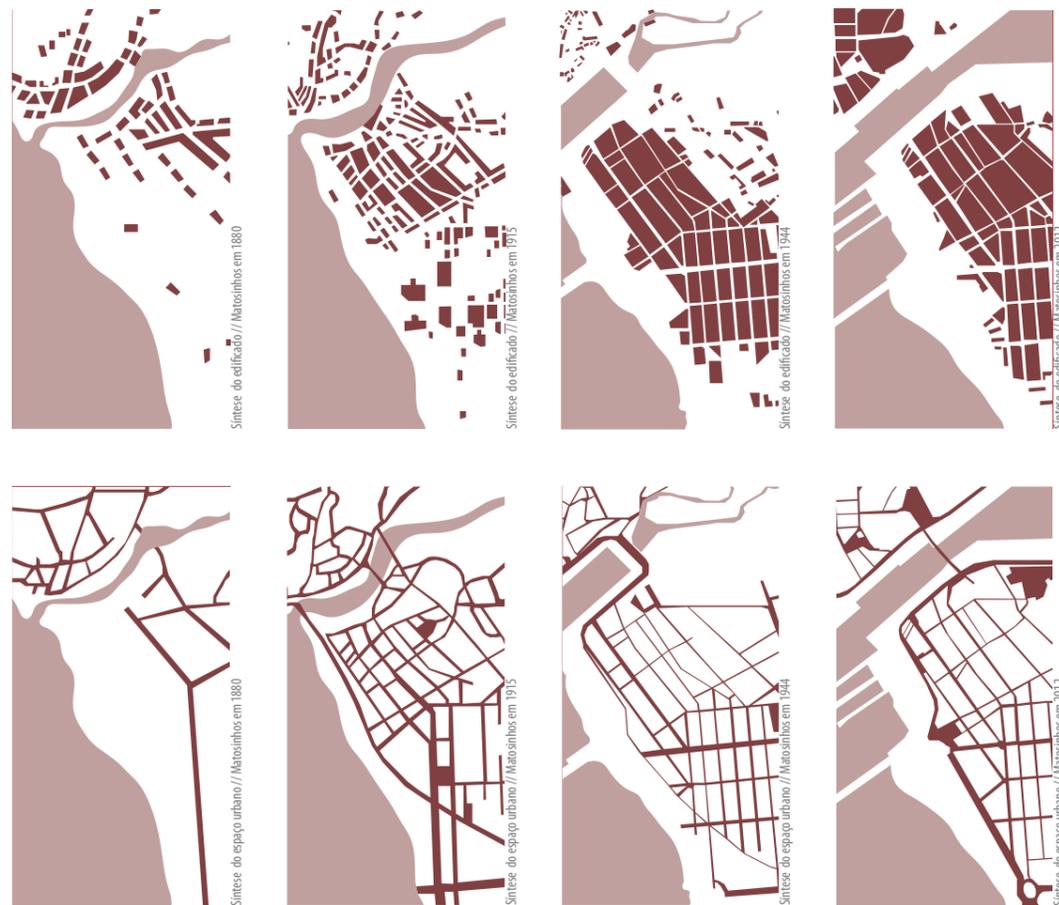


IMG10 Matosinhos // 2012

- Síntese do autor, 2012;
- Análise do projecto do Arq. Eduardo Souto de Moura, 2002 (img.7)
- Escala 1: 20 000;

Obs.

- Sintetização em três pontos:
- Dois limites, o Centro de Monitorização e a escultura Anémone;
- O limiar, a 'calçadão' largo e recto;
- Distância entre os dois limites com cerca de 800m.



Posteriormente à observação das oito cartografias apresentadas e comentadas, foi efectuada uma nova selecção. Uma escolha sobre as cartografias dos anos de 1880, 1915, 1944 e 2012, foi efectuada de forma a desenvolver uma melhor forma gráfica de compreensão do desenvolvimento da cidade. A escolha destas cartografias advém do facto de retratarem quatro das épocas mais relevantes do lugar em causa: o início e formação do primeiro aglomerado urbano (1880); o surgimento do grande impulsionador da cidade, o porto de Leixões (1915), a época de maior expansão urbana da cidade (1944); e o estado actual da cidade (2012).

Como na grande maioria das cidades portuárias, a sua sedentarização deu-se junto das margens de um rio, que posteriormente se foi desenvolvendo em direcção ao mar. A vila de Matosinhos que se foi desenvolvendo a Sul da margem do Rio Leça - rio que servia como charneira entre as vilas de Matosinhos e Leça - teve um dos desenvolvimentos urbanos mais repentinos do país, facto que se poderá verificar nas imagens de síntese do edificado de 1880 e 1915.

A decisão de se criar um porto de grandes dimensões na foz do Rio Leça, trouxe consigo a necessidade de criação de uma cidade que correspondesse ao carácter deste. Partindo do molhe Sul do porto, consegue-se observar uma grande via diagonal – antiga linha ferroviária que ligava a cidade do Porto a Matosinhos e Leça – no sentido NO / SE, que separa o antigo aglomerado urbano, com uma malha ainda medieval, do novo centro da cidade desenhado e definido por longas e largas vias sobre um desenho ortogonal.

Certamente por se localizar entre duas grandes praias de banhos, a da Foz do Porto e a de Leça da Palmeira, a praia de Matosinhos não obteve durante o início do século XX tanta afluência quanto estas, facto que provavelmente potenciado pelo seu maior e evidente carácter industrial.

A criação da malha ortogonal de grande escala que ainda hoje define Matosinhos, passou a apresentar a partir dos anos 40 do século XX uma maior densidade do construído (img. síntese do edificado 1944), o que anteriormente eram grandes áreas vazias definidas por largas vias (img. síntese do espaço urbano 1915), passaram a ser edificadas, contendo inúmeras habitações de forma a albergar o seu cada vez maior número de habitantes e trabalhadores, ou grandes armazéns que serviam a vertente industrial, mas principalmente comercial, da cidade.

Relativamente à segunda metade do século XX, embora Matosinhos também tenha sido alvo da construção massiva característica das décadas de 80 e 90, esta não interferiu de forma tão marcante como em muitas outras cidades do país. Esta maior 'disciplina' ter-se-á devido definição e consistência da sua malha urbana inicial, que se consolidou e densificou ao longo do desenvolvimento da sua cidade.

No entanto, o factor de maior importância desta época referente à praia de Matosinhos deve-se à consolidação da sua frente de mar, onde os edifícios passam a ser construídos virados para este, e surge uma já definida marginal dedicada ao passeio, à já prática comum de ir a banhos e à ligação que a cidade tem, cada vez mais, com a sua frente de mar.

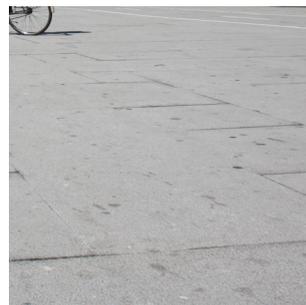
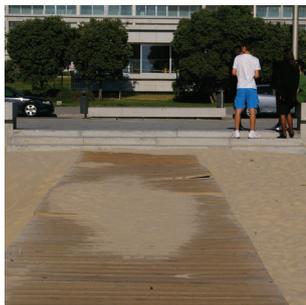
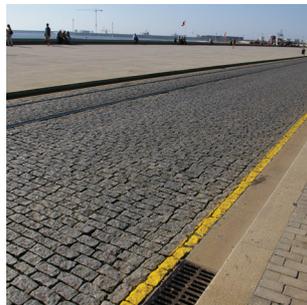
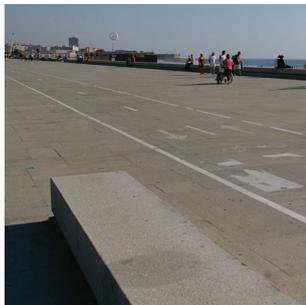
Já na viragem para o século XXI e considerado como local de grande desenvolvimento urbano, a cidade de Matosinhos que desde os finais do século XIX começou a ter uma maior preocupação a respeito da sua frente de mar e potencialidade balnear, tornou-se num dos locais de eleição para a intervenção do programa POLIS. Ao que o arquitecto Eduardo de Souto Moura, foi escolhido como autor da obra a apresentar (imags. Síntese do edificado e espaço urbano em 2012).

A necessidade de criar uma marginal que conseguisse comportar a enorme escala desta cidade e de lhe fornecer os apoios balneares e viários necessários, tornaram-se nos principais objectivos a cumprir.

Para tal, o arquitecto desenhou uma longa e recta faixa regularizadora, que se limita a Sul pela rotunda que actualmente possui um dos símbolos da cidade, a escultura intitulada de Anémone, e a Norte pelo centro de monitorização e interpretação ambiental de Matosinhos da autoria da arquitecta Filipa Guerreiro com Tiago Correia, Bruno Figueiredo e Pedro Alves, que consequentemente estabelece uma ligação com o molhe Sul do porto. Faixa esta que pontualmente se quebra de forma a permitir acessos ao areal.

Relativamente à marginal estudada e analisada, as ilações tomadas recaem principalmente (1) na clareza e objectividade do desenho da marginal; (2) na escolha dos materiais utilizados; (3) ao estacionamento paralelo à marginal; (4) na forma e desenho dos acessos ao areal, e à forma simples e dura de como o material da marginal termina.

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO



ESPINHO

“A povoação de Espinho divide-se em dois bairros diferentes, separados pelo largo do mercado. Para o nascente, até á estação do caminho de ferro, fica o bairro novo e caro; para poente, até a praia, acha-se o antigo bairro pobre.

Pequena povoação de pescadores do concelho da Feira, no districto de Aveiro, Espinho deve ao caminho de ferro o seu aspecto actual.

As antigas barracas de madeira dos primitivos habitantes acham-se mascaradas para o lado da estrada pelas edificações modernas que se alinham com uma certa grandeosidade burgueza, nas duas principaes ruas novas, a da Ansembleia e a do Bandeira de Mello.”

Ramalho Ortigão, *As Praias de Portugal*



Espinho nos anos 50

A praia de Espinho, que se encontra limitada a Norte por Vila Nova de Gaia e a Sul por Miramar e a praia da Granja, começou por se desenvolver junto do caminho que a unia a estes seus limites territoriais.

Um pequeno aglomerado piscatório, que se fixou junto à foz do Rio do Mocho, o lado e limite mais a Norte da Vila, deu origem a uma praia que primeiramente teve um grande desenvolvimento industrial ao nível internacional, e que posteriormente se tornou numa das praias seleccionadas pelos banhistas em tempos de Verão.

O aglomerado que nos finais do séc. XVIII, era descrita como um grande areal onde os pescadores, a maioria vindos das vilas vizinhas, se instalavam com os seus barcos e redes desde o início da Primavera aos primeiros dias de Inverno.

Começaram assim a surgir estruturas de madeira, que não só serviam para guardar os materiais dos pescadores, mas também como habitação temporária. Seriam elas, os palheiros – estruturas em madeira e outros elementos vegetais - assentes em pilastras, tão característicos desta praia, bem como os abrigos e barracões de madeira, assentes directamente no areal onde no interior, era apenas utilizado junco sobre este.

Embora a praia de Espinho tenha sempre tido um mar irrequieto, com a chegada da ‘moda de ir a banhos’ no início do séc. XIX a Portugal, tornou-se numa das principais estâncias balneares do país.

O desenvolvimento industrial e urbano da cidade de Espinho deu-se em grande parte devido à chegada dos seus banhistas veraneantes.

O concelho passou a dedicar mais recursos ao desenvolvimento e cuidados urbanos da cidade, que se encontrava em grande parte degradada, como nos descreve Agostinho de Andrade *“Por meados da década de sessenta, – do século XIX - Espinho não passava de algumas choças de pescadores (...)”*¹, e como defendia o Padre André de Lima *“Durante o Inverno, para aqui ficávamos sem luz, sem polícia, sem limpeza, como se isto fosse um burgo reles e podre; as nossas ruas cheias de covas chegaram quase a dissolver-se em areias; as suas arborizações estavam reduzidas a meia dúzia de exemplares, raquíticos e enfezados (...), as valetas estavam transformadas em monturos de porcaria e quanto a melhoramentos de abertura e balastramento de ruas era caso para mandar repicar os sinos, quando aparecia uma vereação que se dava à prodigalidade daqui despender alguns centos de mil réis nesses serviços.”*².

¹ Agostinho Rodrigues de Andrade – Dicionário Choro Gráfico do Reino de Portugal, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1878 in Luís Paula Saldanha Martins, *Banhistas de mar do século XIX*, p.50

² <http://deespinhoviva.blogspot.pt/>

Assim, pelo início do século XX, Espinho já se encontrava com ruas arborizadas e limpas, com novas regras de higiene e salubridade, abastecimento de água e com iluminação pública a tempo parcial, data que foi aprovada e realizada a planta topográfica desenhada pelo Engenheiro Augusto Neiva (img.3) que se manteve até aos dias de hoje, sofrendo obviamente ao longo dos tempos alterações, mas mantendo sempre a base original.

Relativamente à sua frente de mar, como em quase todos os outros casos nacionais, passou a ser qualificada com um projecto urbano, apenas pelos anos 80 e 90 do século XX. Um primeiro projecto concretizado deu-se na marginal Norte, com o projecto do Arquitecto Marques de Aguiar no ano de 1996 que, na sequência dos projectos já realizados para a Esplanada Dr. Oliveira Salazar, em 1971, e da Esplanada da Beira Mar, também do mesmo autor, foi proposta a requalificação da área de Passeio e Esplanada da Zona Norte.

Deste projecto é de referir a intenção de continuidade do existente, mas com uma maior preocupação ao nível de estacionamento e acesso pedonal.

A ligação entre as esplanadas existentes através de um passeio apenas pedonal paralelo às piscinas de Espinho, sem zonas de sombreamento artificial ou através da massificação de árvores, torna-se numa zona de pouco conforto e que não proporciona locais de paragem.

Com uma solução muito mais eficaz para a frente de mar de Espinho, surge a intervenção do Arquitecto Carlos Prata na marginal Sul, realizado no ano de 2002. Este projecto é para nós um exemplo para estudo e extracção de ideias e conceitos, contribuindo para a abordagem e solução a propor à marginal da Nazaré.

É de referir que os principais temas e soluções desenhadas, consistem na forma como o Arquitecto solucionou as zonas de sombreamento; os acessos ao areal; a diferenciação de cotas entre a zona pedonal e a circulação automóvel e seu estacionamento.

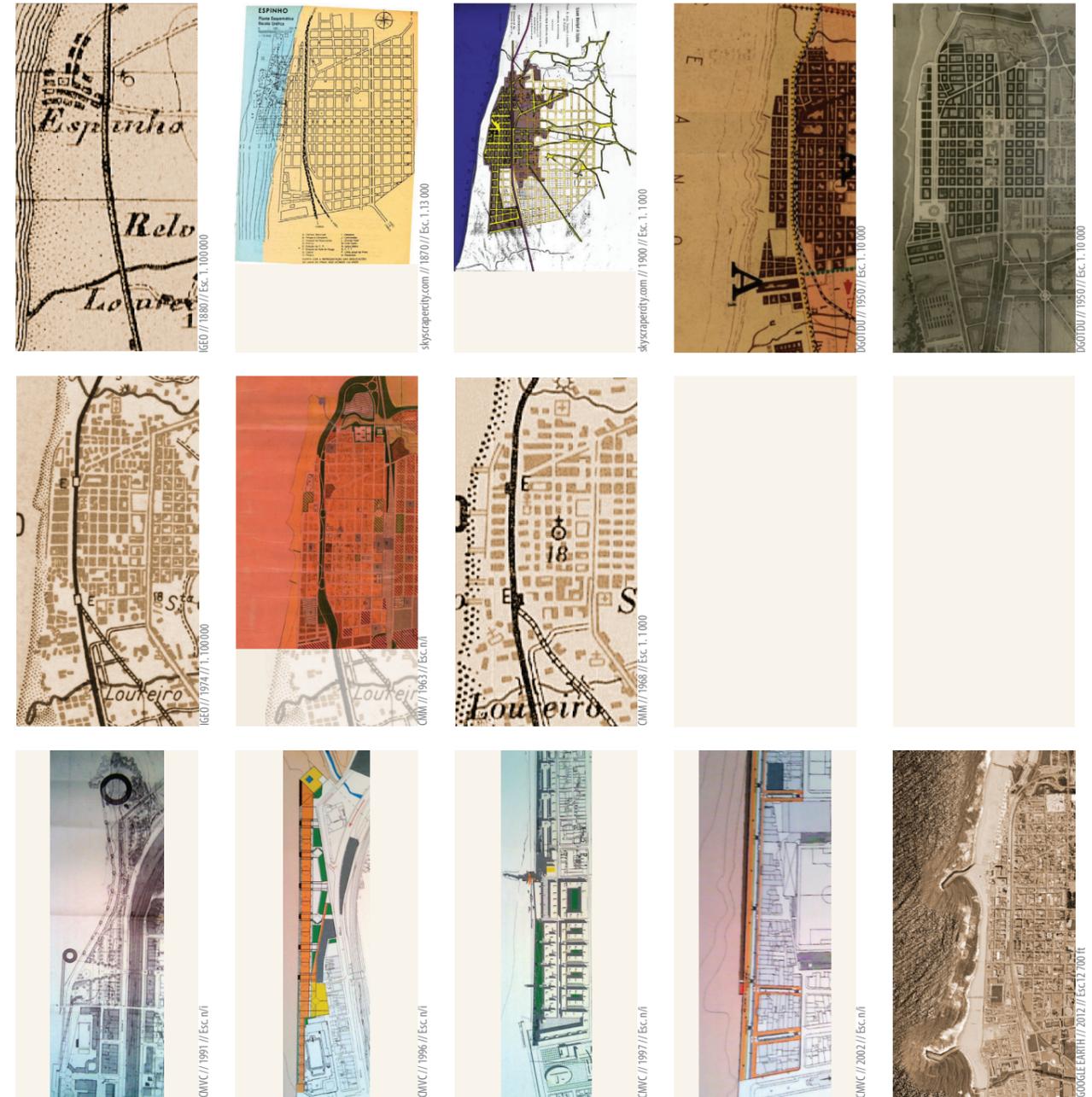
CARTOGRAFIA

Na página seguinte são apresentadas todas as cartografias recolhidas e estudadas da cidade de Espinho para a realização da presente dissertação.

Apresentadas como nos restantes casos de estudo, paralela e cronologicamente, as imagens permitem-nos uma imediata percepção do desenvolvimento da cidade a estudar e as diversas formas de representação desta ao longo de épocas.

Das treze imagens, compostas por plantas, cartografias e fotografias aéreas, foram seleccionadas para uma crítica e observação mais aprofundadas, nove do total. Entre elas, projectos propostos fornecidos pelo DGOTDU, cartografias do IGEO, projectos municipais e uma fotografia de satélite que nos permite observar o que está actualmente construído.

Datadas de 1880, 1900, 1950, 1955, 1968, 1974, 2002 e 2012, estas cartografias são as que, apresentadas com uma dimensão superior, permitiram criticar e perceber de que forma se deu o desenvolvimento urbano e a evolução no desenho do espaço público da cidade de Espinho.





img1 Espinho // 1880 // 1.20 000

- Carta fornecida pelo IGEO;
- "Carta Corográfica do Reino", datada de 1880;
- Escala original de 1: 100 000;

Obs.

- Ao longo da costa de Espinho, por esta época é apenas identificado o pequeno aglomerado piscatório existente e um longo caminho que o une a Norte com Gaia, e a Sul com Santa Maria de Feira;

- Falta de informação ao nível do desenho do aglomerado urbano, que poderá advir da escala a que foi desenhada a cartografia.



img2 Espinho // 1900 // 1.20 000

- Carta fornecida pelo skyscrapercity.com;
- Planta topográfica de Espinho, datada de 1900;
- Eng. Augusto Júlio de Bandeira Neiva;
- Escala original de 1: 1 000;

Obs.

- Planeamento urbano proposto e realizado pelo Eng. Augusto Neiva, da cidade de Espinho que se manteve até hoje;

- É possível observar-se o grande núcleo piscatório original que existia junto ao areal, actualmente desaparecido.



img3 Espinho // 1950 // 1.20 000

- Carta fornecida pelo DGOTDU, datada de 1950;
- "Esquema Geral de Urbanização de Espinho",
- Arq. Januário Godinho
- Desenhada a uma escala de 1: 10 000;

Obs.

- O antigo caminho transforma-se na principal Avenida da cidade;

- A cidade vira costas à sua frente de mar agitada e inconstante;

- Malha urbana ortogonal, tendo como eixo principal a avenida da linha ferroviária.



img4 Espinho // 1950 // 1.20 000

- Carta fornecida pelo DGOTDU, datada de 1950;
- "Anteplano Geral de Urbanização de Espinho",
- Arq. Januário Godinho
- Desenhada a uma escala de 1: 10 000

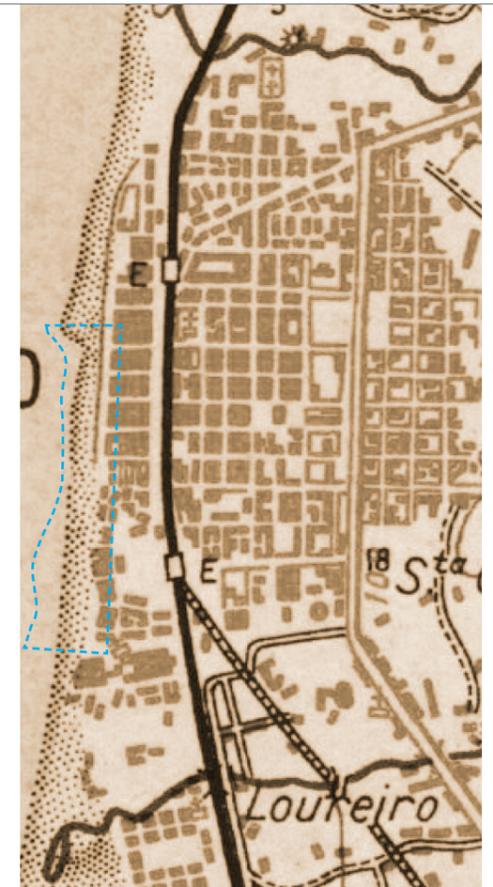
Obs.

- Grande projecto de intervenção urbanística, onde já existe uma marginal frente à zona balnear;

- É criada uma avenida principal paralela à marginal, no interior dos quarteirões;

- Remate da marginal e da avenida numa grande praça a Sul;

- Projecto similar com o do Arq. Cristino Silva, na Praia de Montegordo (1941).



img5 Espinho // 1955 // 1.20 000

- Carta fornecida pelo IGEO;
- "Série Cartográfica Nacional", datada de 1955;
- Desenhada a uma escala de 1: 50 000;

Obs.

- Cartografia não tão rigorosa como as anteriores, mas que reflete o que existia efectivamente construído na época.

- Existência de uma matriz ortogonal que organiza o planeamento da cidade (img.2);

- Zona junto ao areal, matem a Norte, uma organização ortogonal, desfragmentando-se mais a Sul, onde se encontravam os pescadores, os seus palheiros, barracões e casas;

- O caminho N/S mantém-se e com funcionamento ferroviário.

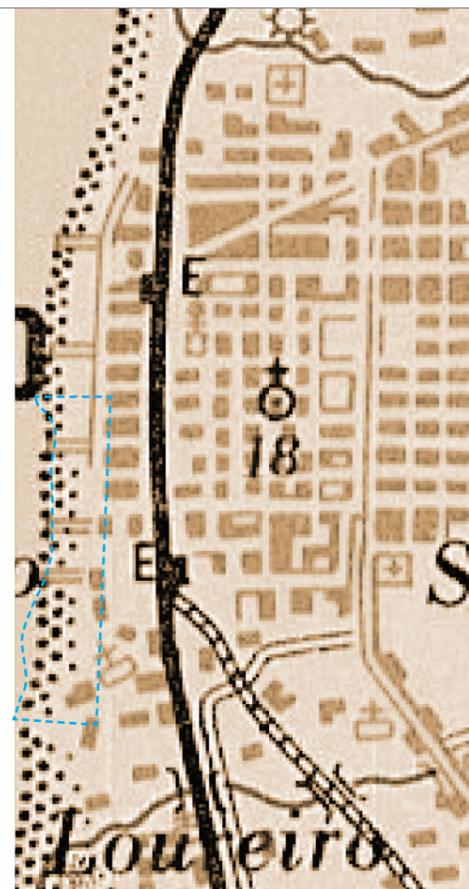


img6 Espinho // 1968 // 1.20 000

- Carta fornecida pelo DGOTDU, datada de 1968;
 - "Anteplano de Urbanização da Vila de Espinho";
 - Arq. Marques de Aguiar;
 - Desenhada a uma escala de 1: 5 000;

Obs.

- Plano posteriormente apresentado, onde a malha ortogonal se mantém ao longo de toda a cidade, e a avenida higiênica apresentada no plano anterior é substituída por um grande parque avenida.



img7 Espinho // 1974 // 1.20 000

- Carta fornecida pelo IGEO;
 - Carta de Portugal, datada de 1974;
 - Desenhada a uma escala de 1: 100 000;

Obs.

- Embora a cartografia date de 1974, a informação não corresponde na totalidade, às descrições e fotografias da época;
 - Desenho a uma escala de 1. 100 000, o que justifica a falta de informação gráfica;
 - É de salientar a linha que define a marginal a Norte, separando-a fisicamente do areal;
 - Assinalados também, cinco molhes em direcção ao mar, perpendiculares à marginal.



img8 Espinho // 2007 // 1.20 000

- Carta fornecida pela CMM, datada de 2007;
 - Desenhada a uma escala 1. 100;
 - Arq. Carlos Prata

Obs.

- Através da sobreposição do projecto na imagem de satélite verifica-se que o projecto abrange meia frente de mar;
 - A preocupação de lição e regularização entre a marginal já existente a Norte e o vazio urbano a Sul é elevada;
 - O projecto do Arq. Carlos Prata, ao contrário da marginal Norte apresenta espaços de paragem, sombreamento e balneários;
 - Melhor acessibilidade e estacionamento automóvel.

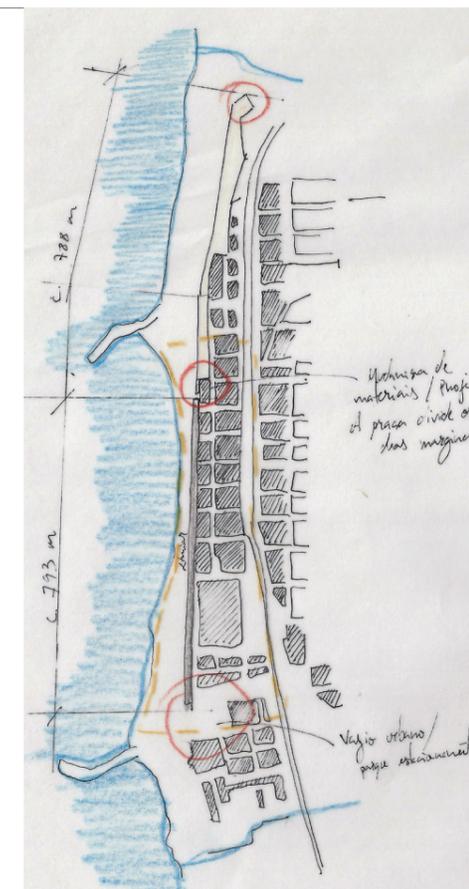


img9 Espinho // 2012 // 12 700 ft

- Imagem de Satélite, Google Earth, 2012;
 - Panorama actual
 - Fotografia tirada a 12 700 pés

Obs.

- Visualização aérea da actual cidade de Espinho;
 - É possível observar-se o quanto o mar avançou sobre a antiga cidade de Espinho;
 - Os actuais molhes que controlam as correntes de Norte e Sul;
 - Todo o planeamento ficou regido segundo o desenho do Eng. Julio Neiva;
 - Visualiza-se o desenho da frente de mar, fragmentada em duas marginais distintas.

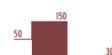


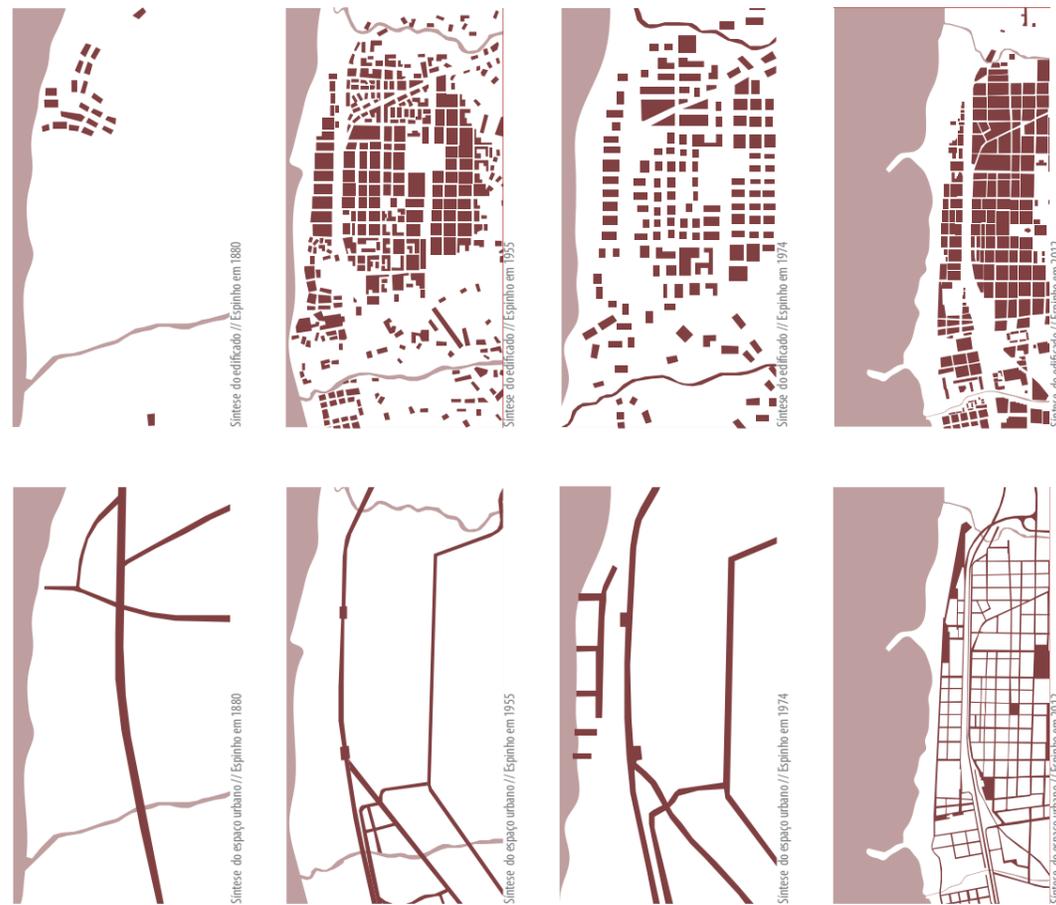
img10 Espinho // 2012

- Síntese do autor, 2012;
 - Análise do projecto do Arq. Carlos Prata, 2007 (img.8)
 - Escala 1: 20 000;

Obs.

- Divisão da frente de mar em duas partes:
 - Marginal Norte do Arq. Marques Aguiar com um comprimento de cerca de 788m, limitada pelo Ribeira do Mocho a Norte e pela praça Oliveira Salazar a Sul;
 - Marginal Sul do Arq. Carlos Prata com 793m de comprimento, em que o seu remate a Norte é a praça Oliveira Salazar, e a Sul o vazio urbano que actualmente serve como parque de estacionamento;





Posteriormente à observação de todas as cartografias e plantas desta cidade, foram seleccionadas as datadas de 1880, 1955, 1974 e 2012, para uma melhor percepção ao nível gráfico e visual do desenvolvimento da cidade de Espinho. Embora por vezes a falta de rigor, devido à falta de meios de levantamento topográfico da época ou simplesmente devido à escala a que foi desenhada, esteja presente nas cartografias seleccionadas, torna-se possível perceber e observar as alterações ocorridas.

A primeira escolha do lugar, visível na síntese do edificado em 1880, demonstra a importância do meio marítimo para a sua fixação. A proximidade com o limite atlântico revela que esta pequena comunidade sobrevivia e dedicava-se à vida marítima, à pesca e a outros pequenos recursos que estes terrenos proporcionavam.

A sua localização entre duas grandes vilas como era Vila Nova de Gaia e Santa Maria de Feira, era marcada por um longo caminho que atravessava o seu território no sentido Norte / Sul, limitando-a inicialmente a poente, mas que mais tarde passou a delimitar a zona Poente da zona Nascente da vila (img. Síntese do espaço urbano em 1880).

Assim, apenas algumas famílias se mantinham nesta pequena vila nos meses quentes entre a Primavera e o início do Inverno, abandonando as suas efémeras casa de madeira durante os meses frios e de escassez de peixe. No entanto, com a descoberta da conservação em salmoura, que permitia a conservação do peixe durante longos períodos de tempo, a vila passou a ser habitada durante todo o ano e com cada vez mais habitantes.

Não obstante o crescimento da vila como comunidade piscatória, com a evolução da sociedade portuguesa ao nível industrial no final do século XIX, Espinho obteve um crescimento ainda mais súbito.

A abertura da Estação de Caminhos de Ferro de Espinho em 1874 , a fundação da fábrica “Brandão, Gomes & Ca.” em 1894, e a classificação de Espinho como uma das melhores praias de banhos em Portugal, foram os grandes impulsionadores para o desenvolvimento desta cidade.

Em 1900, fora já aprovado o plano organizador da cidade, desenhado pelo Eng. Augusto Neiva, que se mantém nos dias de hoje. Uma malha urbana regular e quase na sua totalidade ortogonal, o que demonstra o quanto a cidade de Espinho se desenvolvera num tão curto espaço de tempo.

Ao que observando a imagem de síntese do edificado em 1955, se poderá verificar toda a área que entre o Norte e o centro da cidade já se encontrava construída e inserida na malha ortogonal, ao contrario da área Sul que foi recebendo os pescadores, os seus palheiros, casas e barracões de madeira, afastados cada vez mais da zona balnear.

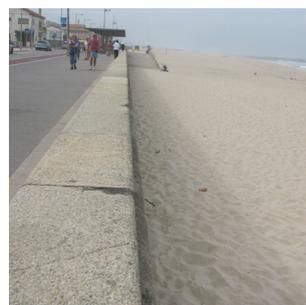
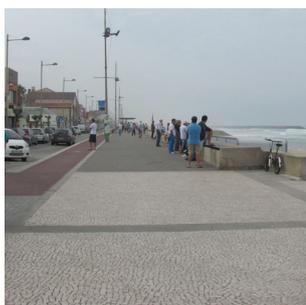
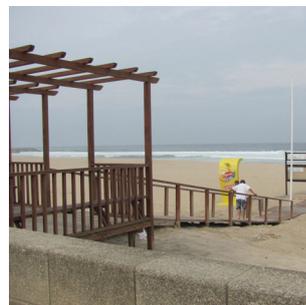
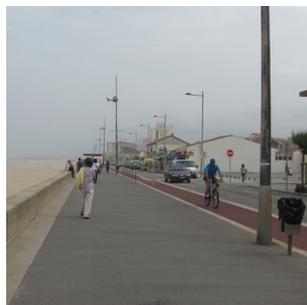
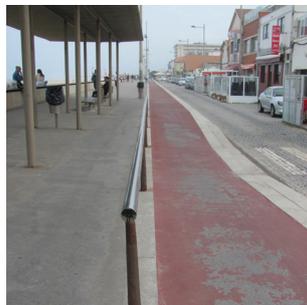
Já em 1974 os dados da cartografia, embora mais esquematizados devido à escala em que fora realizada a original (img. 7), fornecem-nos uma maior informação relativa à frente de mar e à sua primeira marginal. É desenhado um caminho entre o areal e a primeira faixa edificada, e apresentados inúmeros molhes perpendiculares a esta, que tentavam defender a cidade e a praia de Espinho das investidas do mar (img. Síntese do espaço urbano em 1974).

Por fim é apresentada a síntese no ano de 2012, onde a fracção a estudar e a analisar já se encontra intervencionada, a marginal da zona Sul de Espinho, projectada pelo Arq. Carlos Prata e executada no ano de 2002.

Embora não sejam apresentadas cartografias dos anos 80 e 90 do século XX, foram intervenções a mencionar, a Esplanada da Beira Mar na Zona Sul da marginal, construída em 1991 e projectada pelo Arq. Marques de Aguiar, e o Passeio e Esplanada da Zona Norte, do mesmo autor, construídos no ano de 1996.

Relativamente à secção da frente de mar a analisar, a marginal Sul da praia de Espinho, as inferências recaem essencialmente (1) nas soluções de sombreamento; (2) na distinção de percursos ora pedonais, cicloviários ou automóveis, através da diferenciação material ou de cota e (3) o estacionamento automóvel e o condicionamento de circulação do mesmo.

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO



NAZARÉ

“Situada a breve distância das Caldas da Rainha a praia da Nazareth, assim como a de S. Martinho do Porto, convida naturalmente as pessoas que fazem uso das águas sulpheras. Assim a Nazareth é principalmente occupada pelos banhistas das Caldas e pessoas d’aquellas redondezas da Extremadura: Pombal, Leiria, Torres Novas, Santarém. A praia propriamente dita, o logar dos banhos, fica entre antiga villa da Pederneira, situada n’um alto e o sitio da Nazareth que se eleva em outro alto.”

Ramalho Ortigão, *As Praias de Portugal*



Nazaré anos 40

A vila da Nazaré formou-se inicialmente sobre a serra da Pederneira no século XII e lá manteve o seu centro político até ao final do século XIX, tendo principiado a aglomerar-se junto da beira-mar no início do século XVIII.

Ao longo deste século, a chegada de um cada vez maior número de pescadores oriundos principalmente de Paredes e Aveiro, e o desenvolvimento da prática piscatória, levaram à criação de um novo aglomerado na zona Norte do areal, protegido dos ventos pela grande escarpa que se ergue.

Relativamente a todos os outros casos de estudo, a Nazaré será a mais recente em termos de origem e história, visto o seu primeiro aglomerado urbano junto da frente de mar ter surgido apenas durante os finais do século XVIII. No entanto, a vila sofreu um rápido desenvolvimento urbano, na medida que, com o reconhecimento do seu potencial como local de pesca, passou a albergar um cada vez maior número de habitantes e trabalhadores das vilas vizinhas.

Ainda que reconhecida como local de pesca, a praia da Nazaré rapidamente se tornou referência como praia de banhos salgados, pelo que já no início do século XIX, diversas famílias se deslocavam à praia da Nazaré em época balnear.

“(…) Em 1815, as melhores casas que aqui existiam pertenciam às abastadas famílias Caldas, Quelhas e Veiga, que as mandaram edificar para residência durante a época balnear.”¹

De referir será também a propagação da vila no cimo do promontório, o Sítio, também terra de pescadores e que se desenvolveu em torno de uma das grandes atracções turísticas da vila, o Santuário da Nossa Senhora da Nazaré. O único e grande obstáculo era a acessibilidade entre este e a praia, levando assim à construção de um funicular inaugurado no ano de 1899, o ‘elevador’.

Ainda nesse mesmo ano, na frente de mar nazarena, deu-se início ao calcetamento da antiga praça do comércio, actual Praça Sousa Oliveira, e de uma das principais ruas da vila, a Rua Adrião Batalha, perpendicular à marginal.² Esta intervenção proporcionou o início da construção do paredão-cais no ano de 1904, que apenas atingiu o seu comprimento máximo após a construção do porto de abrigo já na década de 80 do século XX.

¹ Dória Santos, *Nazaré: Memórias de uma praia de banhos*, Nazaré, Gráfica Maiadouro, 2010, p.8

² Raimundo Ventura, *Histórias dos Sítios e das Gentes*, Nazaré, Notícias da Nazaré – Editores, 1995, p. 26

Com o aumento populacional e principalmente de veraneantes, a necessidade de um desenvolvimento urbano tornou-se cada vez mais evidente, pelo que, durante a primeira metade do século XX o aglomerado, que inicialmente se mantinha na enseada Norte, principia a estender-se para Sul, em direcção à foz do Rio Alcoa.

Uma das principais causas da expansão para Sul deveu-se às novas preocupações de higienização, que começaram a afastar as embarcações e tratamento de peixe do areal a Norte, agora ocupado por barracas e actividades balneares.

Contudo, a necessidade de um porto de abrigo era cada vez maior, o que levou, no ano de 1921, a uma solicitação para a sua construção por parte do povo ao Ministério do Comércio. Deu-se origem ao estudo e projecto a propor, tendo sido aprovado o projecto do engenheiro Sousa Birne no ano de 1929, mas que acabou por não ser executado.

As dificuldades dos pescadores durante os meses de Inverno continuaram a aumentar, e a vila passou a dedicar-se cada vez mais à época balnear através do aluguer de casas, barracas e serviço de banhos, de forma a criarem um meio de sustento alternativo.

No ano de 1940, o governo de Oliveira Salazar, de forma a apoiar o povo da Nazaré, concedeu uma verba para a construção da Casa dos Pescadores, que foi inaugurada no ano seguinte, bem como o início da construção do bairro de pescadores.

Durante os anos 50 inaugurou-se a lota, onde passou a ter lugar o mercado, que anteriormente se situava sobre o areal tal como o arranjo do peixe. Até este, ainda não existia registo da marginal pavimentada, que apenas se começou a expandir durante os anos 60 e que finalmente atingiu o seu limite Sul com a construção do porto de abrigo após o 25 de Abril, no ano de 1979.

Já nas décadas de 80 e 90, a vila da Nazaré, tal como em muitos outros casos em Portugal, teve um grande aumento de construção de edificado sem qualquer coordenação urbana. Até então a vila limitava-se ao aglomerado habitacional situado na zona Norte, expandido assim toda a vila em direcção a Sul e Nascente.

Posteriormente a este crescimento, nas últimas décadas do século XX, surgiu uma única proposta de intervenção para a frente de mar da vila da Nazaré, o projecto 'Nazaré XXI', que consistia numa expansão do porto de abrigo para Norte, criando zonas de lazer como jardins e parques.

Não tendo sido realizada a proposta, poder-se-á afirmar que a marginal e frente de mar da praia Nazaré encontra-se estagnada e sem ter sido alvo de qualquer tipo de intervenção ou requalificação urbana. O que motivou e levou à elaboração da presente dissertação, de forma a propor, após a análise de quatro outros casos, um projecto de requalificação à marginal da Nazaré.

CARTOGRAFIA

Referente ao caso de estudo da praia da Nazaré, o número de cartografias compiladas, em comparação com os casos anteriores, foi menor, o que poderá ser uma consequência do menor desenvolvimento urbano desta vila.

Assim, as cartografias apresentadas a uma pequena e primeira dimensão, representam todas as categorias recolhidas, como cartas geográficas, militares e de projectos propostos mas nunca realizados, fornecidos pela Câmara Municipal da Nazaré.

Posteriormente, serão apresentadas todas estas cartografias com uma dimensão superior acompanhadas por observações e sínteses a respeito da evolução e desenvolvimento urbanos que a cidade tomou ao longo da sua história.





IMG1 Nazaré // 1866 // 1.20 000

-Carta fornecida pelo IGEO;
- "Carta Corográfica do Reino", datada de 1866;
- Escala original de 1: 100 000;

Obs.

- É visível um primeiro acentamento na zona norte, protegida pelo cabo existente, o "sítio" que protege toda a vila dos temporais vindos de norte.

- Existência já de um caminho que percorre toda a frente de mar até à foz do rio Alcôa, com alguns elementos construídos ao longo do percurso.



IMG2 Nazaré // 1900 // 1.20 000

-Carta fornecida pelo IGEO;
- "Série Cartográfica Nacional", datada de 1900;
- Escala original de 1: 100 000;

Obs.

- É notável um crescimento a nível populacional, onde a habitação se vai dispersando ao longo da costa.

- A malha urbana tem um crescimento conforme as necessidades, orgânico.



IMG3 Nazaré // 1951 // 1.20 000

-Carta fornecida pelo IGEO;
- "Carta de Portugal", datada de 1951;
- Escala original de 1: 100 000;

Obs.

- A malha urbana tem um crescimento muito significativo, abrangendo já toda a frente de mar;

- É visível um caminho junto ao edificado que percorre todo o litoral;

- Começo de uma organização ao nível da malha urbana.



IMG4 Nazaré // 1955 // 1.20 000

-Carta fornecida pelo CMN;
- "Carta de Portugal", datada de 1955;
- Escala original de 1: 2000;

Obs.

- Já se torna possível a observação do aglomerado habitacional a Norte;

- Malha urbana muito densa e com as principais ruas perpendiculares à frente de mar de forma a evitar os ventos e areias vindos do oceano.

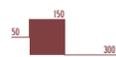


IMG5 Nazaré // 1974 // 1.20 000

-Carta fornecida pelo IGEO;
- "Carta de Portugal", datada de 1951;
- Escala original de 1: 200 000;

Obs.

- Maior acentuação gráfica na via de circulação, periférica da vila, e de uma marginal definida e acentuada.



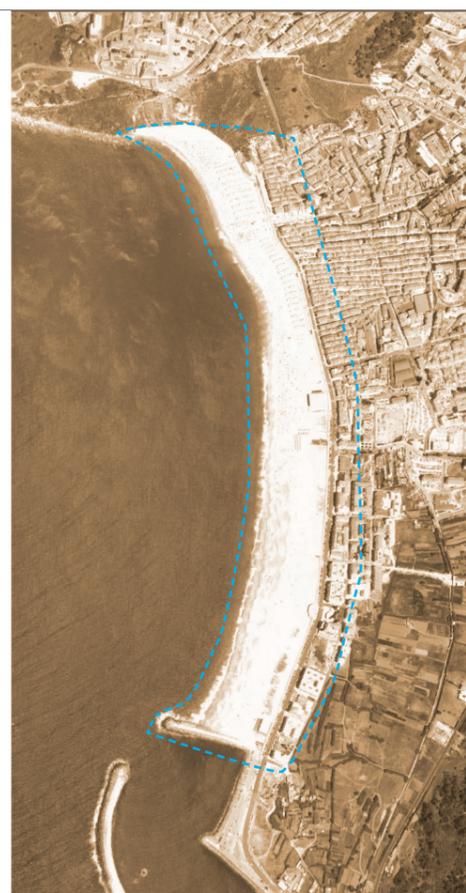


IMG6 Nazaré // 2004 // 1. 20 000

-Carta fornecida pelo CMN;
- "Nazaré XXI", datada de 2004 ;
- Escala original de 1: 100;

Obs.

-Projecto proposto que visava a extensão do porto de abrigo para Norte através dos terrenos baldios, tornando-o numa marina;
- Além da extensão do porto, eram também proposto a construção e parques adjacentes a este.



IMG7 Nazaré // 2012 // 12 700 ft

- Imagem de Satélite, Google Earth, 2012;
- Panorama actual
- Fotografia tirada a 12 700 pés

Obs.

- Visualização aérea da actual frente de mar nazarena;
- É possível observar-se que a marginal surge apenas como continuidade da faixa de circulação automóvel;
- Distingue-se facilmente o centro histórico a Norte;
- Escala do edificado entre a zona Norte e Sul discrepantes;
- Visualiza-se que a maior ocupação do areal se dá na zona Norte do areal.

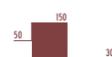


IMG8 Nazaré // 2012 // 1. 20 000

- Desenho do autor
- Proposta à frente marginal da Nazaré
- Escala 1. 20 000

Obs.

- Desenho de uma nova proposta para requalificação da marginal nazarena;
- Ligação mais directa entre a vila e o areal;
- Nova circulação viária.

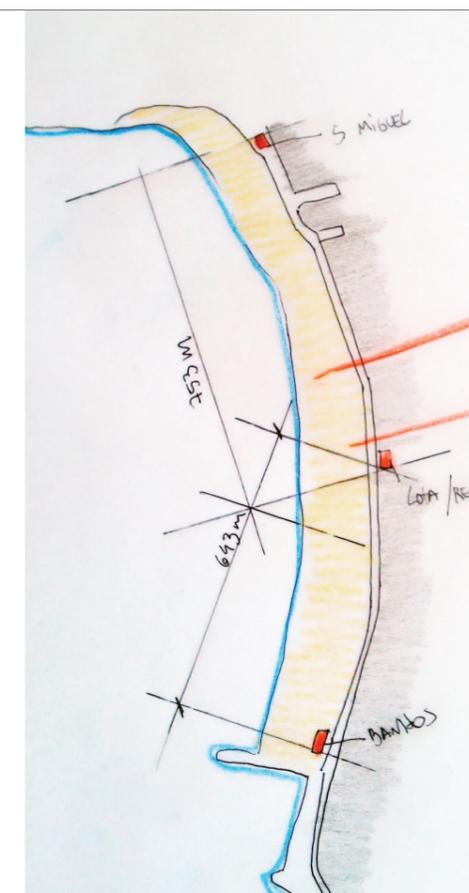


IMG9 Nazaré // 2012

- Síntese do autor, 2012;
- Análise síntese, Limiar, Remate
- Escala 1: 20 000;

Obs.

- Sinalização dos limites / remates e inflexões da marginal. Edifício S. Miguel no extremo Norte, Antiga lota junto da inflexão no centro da marginal e os novos banhos quente no extremo Sul;
- O limiar que consiste em toda a marginal, ocorrendo uma inflexão no centro do percurso.

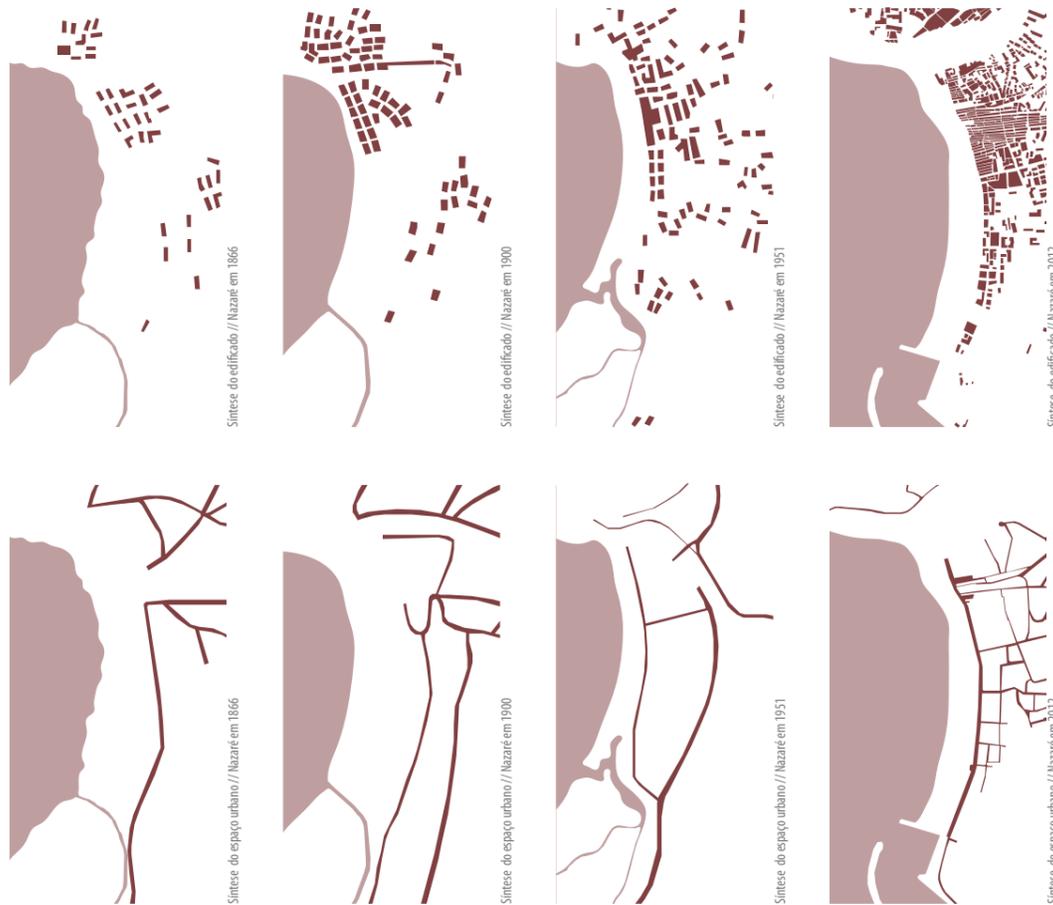


IMG10 Nazaré // 2012

- Síntese do autor, 2012;
- Análise do actual projecto
- Escala 1: 20 000;

Obs.

- Sintetização em quatro pontos:
- Dois limites, o edifício S. Miguel e os novos banhos quentes;
- Inflexão junto de um edifício de excepção, a antiga lota;
- O limiar, toda a faixa ao longo do areal;
- Distância da primeira fracção de 753m e na segunda de 643m.



De forma a sintetizar o desenvolvimento histórico | urbano da vila da Nazaré, e de entre as cartografias recolhidas, foram seleccionadas as dos anos, 1866, 1951, 1974 e 2012, por distinguirem as épocas mais representativas do desenvolvimento do espaço urbano.

Uma primeira escolha do lugar, aquando da deslocação da comunidade para a frente de mar, visível na síntese do edificado de 1866, é feita a Norte junto do promontório, onde o mar se torna mais calmo e os ventos mais brandos.

No ano de 1888 foram já construídos os primeiros banhos junto do recente aglomerado habitacional a Norte, e uns segundos banhos em 1903, que passariam a ter uma grande afluência durante a época balnear. O tratamento através de banhos quentes ou de mar tornaram-se no grande ponto de atracção da vila, e o seu número de habitantes aumentava consideravelmente (img. síntese do edificado em 1901).

Com o aumento populacional e principalmente de veraneantes, a necessidade de um desenvolvimento urbano tornou-se cada vez mais evidente, pelo que, durante a primeira metade do século XX (img. síntese do edificado em 1951), o aglomerado que inicialmente se mantinha na enseada Norte começou a estender-se para Sul, em direcção à foz do Rio Alcoa.

Uma das principais causas da expansão para Sul prendeu-se com as novas preocupações de higienização, que começaram a afastar as embarcações e tratamento de peixe do areal a Norte, agora ocupado por barracas e actividades balneares.

Após o calcetamento da praça principal – a Praça Sousa Oliveira – no final do século XIX, tornou-se cada vez mais necessária a construção de um paredão-cais, de forma a controlar as investidas invernais do mar e a propiciar o usufruto da frente de mar aos seus visitantes de Verão. Em 1904 foi solicitada ao Engenheiro Ribeiro de Almeida uma solução para a frente de mar da Nazaré, e nesse mesmo ano deu-se início à construção do paredão-cais.

“Em 11 de agosto de 1904, iniciaram-se as fundações para a construção do paredão (...). Três dias depois foi colocada a primeira pedra revestida de betão, onde se assentaria a alvenaria. Três semanas depois estavam construídos sete metros, daquela que viria a ser a grande muralha.”¹

¹ Raimundo Ventura, *Histórias dos Sítios e das Gentes*, Nazaré, Notícias da Nazaré – Editores, 1995, p. 52

O paredão iniciado em 1904 manteve-se em construção até ao ano de 1917, abrangendo assim cerca de 500 metros da frente de mar, com início na praça Sousa Oliveira e terminando junto da Avenida Vieira Guimarães, onde se situava a rampa Sul que servia de cais para as embarcações.

Após a construção desta fracção do paredão-cais, em 1921 foi proposta a construção de um porto de abrigo mas que apenas foi construído no pós 25 de Abril. Durante as décadas de 30 e 40, o acontecimento mais relevante no desenvolvimento da vila deu-se no ano de 1940, quando uma verba foi cedida para a construção da Casa e Bairro dos Pescadores.

Construídos a Sul da Avenida Vieira Guimarães, estes elementos marcantes da vila, marcaram a extensão da vila para Sul nos anos de 1940 e 1950 (img. síntese do edificado em 1951).

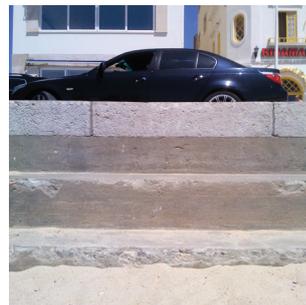
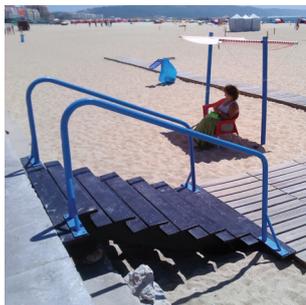
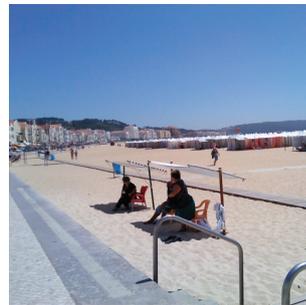
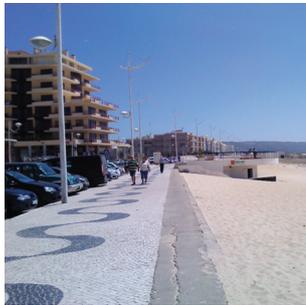
A construção de um outro edifício emblemático da vila, deu-se no ano de 1957 com a inauguração da antiga lota, actual Centro Cultural, que, também erguida a Sul da Avenida Vieira Guimarães, levou à extensão do paredão-cais.

A evolução urbana durante as décadas de 60 e 70 do mesmo século foi praticamente nula. Contudo o início da construção do porto de abrigo no ano de 1979 levou a uma cada vez maior expansão da vila para Sul. Assim, durante os anos 80 e 90, as áreas envolventes ao núcleo histórico a Norte e toda a faixa de frente de mar a Sul foram alvo de um súbito desenvolvimento urbano, levando à construção massiva e desordenada de edifícios de maiores dimensões característicos daquela época por todo o território português.

Por fim, a respeito do século XX e início do século XXI, verificou-se apenas o contínuo crescimento da vila em direcção a nascente com um carácter quase exclusivo de habitação, assim como na frente da marginal a Sul. Contudo, será de referenciar a proposta 'Nazaré XXI' que visava a extensão do actual porto de abrigo para Norte, levando à construção de uma marina na área de terrenos baldios por detrás da marginal Sul, e em que se propunham zonas verdes como jardins e parques.

Não tendo sido este projecto executado, poder-se-á afirmar que a vila da Nazaré se encontra subdesenvolvida no que respeita ao desenho do espaço urbano, visto não existirem quaisquer novas intervenções neste âmbito.

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO



II.III CIDADE QUE DEFINE MARGINAL / MARGINAL QUE DEFINE CIDADE

O início da formação e definição das cidades diverge de caso para caso, consoante o seu país, o seu lugar, as suas características geográficas / topográficas, a cultura e hábitos do seu povo.

No caso das frentes de mar seleccionadas como casos de estudo, a questão surge na cumplicidade entre a criação e origem das cidades e das suas marginais: se surgem simultaneamente, ou em épocas espaçadas, se a condição do lugar as definiu, ou se simplesmente uma deu origem a outra.

Assim, o desenho das marginais poderá ser - de uma forma sintética - a consequência da cidade criada, ou seja, como construção que surge depois da formação da cidade; ou pelo contrário, onde o que surge primeiramente é o caminho paralelo à linha de água - mais tarde transformado num grande 'passeio alegre' ou marginal - e que consigo trará uma nova localidade urbana, o início de uma nova cidade.

Das frentes de mar seleccionadas, através da análise e síntese cartográficas apresentadas posteriormente em cada um dos casos de estudo, será possível observar-se de uma forma sintética e objectiva, de que forma a marginal foi ou não definida, se é um reflexo e consequência do edificado que a determina, ou se terá sido o caminho que deu origem à fixação da cidade naquele lugar.

No caso de Vila do Conde, inicialmente fixou-se no interior, junto à sua marginal fluvial, e posteriormente estendeu-se até à sua frente marítima, onde as habitações e edifícios públicos se organizavam numa malha ortogonal definida pela avenida principal, perpendicular à sua frente de mar.

A cidade cresceu e foi dando forma a toda a sua frente de mar, gerou ruas e vias, e os caminhos ainda 'selvagens' junto à sua frente de mar, mais tarde passaram a ser pavimentados e desenhados como espaço público, tornando assim, este caso numa cidade que definiu marginal.

Por oposto, o terreno onde agora se encontra a cidade de Leça da Palmeira, que inicialmente consistia num longo e plano espaço de terrenos baldios, ou em alguns casos explorados apenas para cultivo, era definido por um longo caminho que unia a zona da foz do Rio Leça à Boa Nova.

Caminho este que serviu como base para o transporte das terras e areias removidas para a construção do porto de Leixões até à Praia do Aterro, transformando-se posteriormente na longa marginal de Leça da Palmeira.

Inicialmente um caminho que se transformou numa via, num passeio e por fim numa marginal, respondendo à cada vez maior utilização da sua praia como local de banhos e recreio. Conduzindo assim a um maior crescimento do edificado e desenvolvimento da cidade, que se expandiu paralela e perpendicularmente ao limiar entre praia e mar, o caminho que unia dois pontos, a actual marginal.

“Com a construção desta via Marginal, o espaço próximo do litoral organiza-se em função da beira mar (...).”¹

Logo após a foz do Rio Leça, a Sul, estende-se a cidade de Matosinhos, que logo desde início teve um forte desenvolvimento industrial devido à criação e grande utilização, a nível nacional e internacional, do porto de Leixões. Partindo deste, longas e largas vias foram traçadas e acompanhadas de quarteirões de grandes dimensões.

A cidade que se foi desenvolvendo no sentido Norte / Sul levou à criação de uma avenida que separava os quarteirões do areal, actual ‘calçadão’ de Matosinhos, marginal e espaço de lazer que delimitam a cidade do seu areal.

Com um carácter completamente diverso em termos de desenvolvimento urbano, surge a praia de Espinho, que ao longo de décadas foi lutando contra as constantes investidas do mar.

Tendo como principal eixo de orientação a via que a unia às suas cidades vizinhas a Norte e a Sul, a cidade foi-se desenvolvendo numa malha urbana ortogonal, orientada sobre os pontos cardeais N/S e E/O, que perdura até aos dias de hoje.

A grande dificuldade para esta frente de mar era a criação de um limite que evitasse as constantes invasões atlânticas. Não sendo possível nem prático para a cidade e suas gentes a criação de um muro ou barreira, acabou por se construir dois molhes artificiais que se estendem ainda nos dias de hoje, de terra firme por ‘mar adentro’, que assim criaram uma baía artificial, evitando as grandes correntes de Norte e Sul que agitavam o mar de Espinho.

Assim, neste caso é possível verificar que não seria apenas o desenho da cidade que viria a definir a sua futura marginal, mas sim a conquista e domínio do Homem sobre a natureza do lugar.

¹ José Maria de Oliveira, *Leça da Palmeira: lazer e evolução urbana litoral entre finais do século XIX e meados do século XX*, REVISTA DA FACULDADE DE LETRAS – Geografia, 1 Série, Vol. XV/ XVI, Porto, 1999-2000, p. 110

Por fim, como último caso de estudo surge a cidade da Nazaré, cidade que se foi erguendo ao longo do caminho que dividia o areal dos terrenos de cultivo, conduzindo os habitantes do seu primeiro aglomerado residencial, a Norte, à foz do Rio Alcoa, a Sul.

Delimitado pelos pontos anteriormente referidos, a Norte e a Sul, o caminho que posteriormente se tornou num paredão-cais, levou à construção de barracões de salga e de arrumos, à lota, às tabernas e ao bairro dos pescadores, ao longo do seu comprimento.

Tal como no caso de Leça da Palmeira, embora de uma forma um pouco diversa, a actual marginal da Nazaré definiu, limitou e levou à construção da sua cidade.

III . “NEM TANTO AO MAR NEM TANTO À TERRA”

Nem tanto ao mar, nem tanto à terra

Nem uma coisa nem outra. Sem exageros. Com equilíbrio. ¹

Utilizada como provérbio, a expressão que intitula este capítulo consegue, de forma simples e intuitiva, definir o objecto de estudo da presente dissertação: as marginais, o espaço que se encontra entre duas realidades, não pertencendo a nenhuma destas, mas correspondendo a ambas.

“(...) são fronteira entre duas partes, interrupções lineares na continuidade, costas marítimas ou fluviais (...); tais limites podem ser barreiras mais ou menos penetráveis que mantêm uma região isolada das outras, podem ser costuras, linhas ao longo das quais regiões se relacionam e encontram. (...)” ²

Será, portanto, neste capítulo realizada uma dissecação compositiva assente em três conceitos do que constitui uma frente de mar: o limiar, os remates, e a sua métrica, de maneira a compreender estas partes que a concebem e de que forma.

Assim repartido, o objecto de estudo visará refletir, inicialmente, sobre o conceito de limiar, o espaço que separa dois diferentes ambientes: o areal e terra firme. Espaço este que servirá como barreira mas também como ligante, entre duas zonas distintas, como a zona balnear e a cidade, e o areal e o ‘chão urbano’.

Posteriormente, relativamente ao segundo conceito, os remates, serão expostas as diversas formas a que estes podem corresponder: (1) acidentes topográficos, (2) espaços de carácter único como praças, cruzamentos, parques, entre outros, e (3) edifícios de excepção.

Por fim, numa última e terceira fase, será analisada a métrica definida pelos elementos anteriormente referidos. É esta métrica que, embora formalizada por inúmeros e diversos factos ou razões, se mantém de alguma forma no desenho das marginais atlânticas portuguesas.

¹ www.dicionarioinformal.com.br

² Kevin Lynch, *A imagem da cidade*, Lisboa, Ed. 70, 2009 (1ª Ed. 1999), p. 52

III. I LIMIAR

Limiar; designado como início de um limite, zona de transição entre um espaço e outro.

Nas frentes de mar, o limiar poderá ser entendido como um primitivo caminho que delimita o areal - espaço em que o material, a areia, lhe concede um carácter mais efémero - e dá início à terra firme, à zona de construção ou de cultivo, em suma, de permanência e domesticação.

"(...) o areal onde sentia o martelar dos estaleiros; os postos de acostagem da faina da pesca ou do movimento das mercadorias; a terra firme onde se erguiam os armazéns, os arsenais e as feitorias." ³

É este espaço a que nos referimos, o 'entre' que consegue limitar e predefinir duas realidades. A sua maior dificuldade é conseguir responder às necessidades de ambas, e de as qualificar de forma equilibrada e igual, um espaço que alberga dois mundos, os limita e os apoia.

De forma a compreender os dois ambientes que se geram a par deste espaço, será realizada uma primeira abordagem de como as comunidades piscatórias que os habitavam, viam e distinguiam os espaços antes e depois do seu limiar. Onde, como e que construir sobre eles; as construções em areia e em terra firme.

Após esta análise, será posteriormente, numa segunda abordagem, estudada a forma de como intervir e construir sobre o limiar, tendo este como estrutura independente e construída; Independente no sentido de não pertencer a nenhum dos dois ambientes, pois, no que respeita à cumplicidade para com estes, essa é irrevogável.

³ Centro de Estudos da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, *Cidades e frentes de água*, Porto, Faup Publicações, 1998, p. 7

CONSTRUIR NA AREIA / CONSTRUIR EM TERRA

“Nos casos mais antigos, definidos e exclusivos, os grupos piscatórios concentram-se junto à praia, em bairros típicos, ou dispersam-se na área rural ou urbana mais para o interior, vendo-se então na praia apenas os barracos de abrigo e arrecadação. Habitação temporária deles ou dos cabaneiros lavradores - sargaceiros da região (...)”⁴

Uma primeira apropriação ao areal por parte dos habitantes que passaram a dedicar-se à arte da pesca, trouxe consigo a necessidade de construir espaços e estruturas que apoiassem essas práticas. Inicialmente, apenas numa abordagem sazonal, a pesca trazia a algumas praias de Portugal um considerável número de habitantes dedicados à arte da pesca durante os meses de Verão, que aí se mantinham até ao início do Inverno.

Para tal, passou a ser necessária a construção de estruturas que permitissem uma habitação temporária e o resguardo dos materiais necessários à prática da pesca. Passando assim a surgir construções de madeira designadas de palheiros, inicialmente construções térreas e de pequena dimensão, revestidas com tabuado, assentes directamente na areia e sem soalho, utilizando apenas algumas camadas de junco seco para cobrir a areia.

Mais tarde, correspondendo de forma mais adequada à topografia e condições climatéricas do lugar, surgiram os palheiros assentes em estacaria à vista e sem qualquer revestimento, que permitiam a passagem da areia arrastada pelo vento, evitando assim as suas constantes invasões nas já permanentes casas dos pescadores.

Posteriormente, com o aumento gradual do número de palheiros e de forma a proteger-se do forte vento que se gera no litoral atlântico, a comunidade piscatória deixou de construir de forma individual e dispersa ao longo do areal, passando assim a erguer os seus palheiros numa faixa contínua e no sentido do vento.

⁴ Ernesto Veiga de Oliveira, Fernando Galhano, *Arquitetura tradicional Portuguesa*, - 1ª ed. - Lisboa : Dom Quixote, 1992, pág. 227

Com uma fixação cada vez maior dos pescadores no litoral, os palheiros e as casas de madeira erguidas sobre o areal começaram a servir de habitação permanente, passando a ser necessária uma melhoria das condições e habitabilidade das casas, a sua dimensão, interiores e reforço material, mas ainda construídas com o material que as identifica, a madeira.

“(…) Mas supomos de considerar também uma razão cultural, prolongamento de uma tradição anterior: estas casas representam conceitos diferentes e próprios da classe (...) a de madeira, como o barco, para o pescador e o cabaneiro pobre, sem eira nem beira, a que aceitam sem estranheza e se acomodam com a sua construção improvisada, incerta, provisória, quase volante, como tudo na sua vida.”⁵

Mais tarde, no final do século XIX, com o desenvolvimento das estâncias balneares, passou a ser obrigatória a urbanização dos núcleos habitacionais e a definição e alinhamento de ruas, conduzindo assim à origem dos característicos bairros de pescadores, agora construídos sobre terra.

Com a deslocação dos pescadores para espaço construído, os característicos palheiros erguidos sobre o areal passaram a ser utilizados como estruturas de apoio balnear. Este facto originou, mais tarde, a construção de habitações em madeira, baseadas na forma destes, agora com maiores dimensões e qualidades construtivas, direccionadas para o turismo veraneante.

Nos dias de hoje, as estruturas construídas sobre os areais apresentam um carácter diverso, deixando de ter uma ligação directa com a vida laboral dos pescadores. Estas novas estruturas remetem essencialmente para espaços de lazer ou de apoio balnear, tais como: cafés, bares, restaurantes, toldos de sombreamento, ‘barracas’ de praia, balneários, pontos de pronto-socorro ou espaços para armazenamento.

Com o uso cada vez maior das praias portuguesas como estâncias balneares, os pescadores, as suas construções e vivências, que ocorriam sobre o areal, foram sendo cada vez mais afastadas do seu local de origem, tanto por questões de higienização como por hierarquia.

Se inicialmente ocorreu uma deslocação ainda sobre o areal, mas distante das zonas de banhos, rapidamente se transferiram essas práticas para construções sobre terra firme.

⁵ Ernesto Veiga de Oliveira, Fernando Galhano, *Arquitectura tradicional Portuguesa*, - 1ª ed. - Lisboa : Dom Quixote, 1992, pág. 260

Para lá do caminho, oposto ao areal, passaram a surgir bairros dos pescadores, barracões e armazéns que serviriam de resguardo a todos os equipamentos de pesca, ou como local de secagem e armazenamento de peixe - mais tarde designados por lota. As casas e palheiros, inicialmente construídos em madeira, passaram a ter um carácter mais permanente aquando da sua deslocação para terreno construído.

Os bairros dos pescadores agora construídos em pedra e cal, para além de trazerem consigo um melhoramento do nível de vida destas comunidades piscatórias, levaram a uma maior preocupação relativa ao desenho do espaço urbano.

As habitações construídas em banda, e ocupando uma parte já considerável da cidade, passaram a organizar-se segundo uma malha urbana predefinida, organizada e constituindo claramente uma parte da cidade.

Contemporaneamente, as cidades apresentam uma escala muito superior e discrepante relativamente aos antigos bairros. A ligação entre estes dois espaços da cidade torna-se de cada vez mais complexa, remetendo a sua resolução essencialmente para o desenho do espaço urbano e público entre eles.

As cidades de frente de mar, encontrando-se em grande parte consolidadas, – visto verem a possibilidade de contínuo avanço construtivo limitada pelo oceano - incitam a uma maior preocupação na requalificação urbana e aproveitamento de vazios urbanos gerados pelo abandono de edifícios e estruturas industriais outrora existentes.

As construções em terra passam a ser grandes edifícios de habitação, edifícios públicos, jardins, alamedas, avenidas, praças, entre tantos outros espaços.

CONSTRUIR SOBRE O LIMIAR

A necessidade do homem criar um limite, uma separação entre terra e mar, vem impreterivelmente alterar o desenho natural do lugar.

O que anteriormente era orgânico, penetrável, violável pelo natural, sujeito às alterações climáticas, geográficas e com um controlo reduzido, passou a ser contido através de infra/estruturas criadas pelo e para o homem. Deixando de existir a linha irregular que recua e avança durante todo o ano sobre a terra, ergue-se um limite, um limiar, que começando por ser um mero caminho passa a determinar o que pertence ao mar e o que agora pertence ao homem, uma faixa que divide dois lugares.

A criação desta linha leva a uma solução, a uma transformação do estado “selvagem”, onde o mar invadia livre e espontaneamente os areais, e levava consigo as pequenas e frágeis estruturas construídas sobre estes.

Invasões estas que ainda hoje sucedem, com uma maior frequência em zonas onde a costa atlântica se encontra ainda virgem e sem aglomerados habitacionais, sendo estes, por norma, a razão do dominar das imprevistas investidas do oceano.

Nas zonas urbanizadas surgem soluções ou regularizações, como muros de contenção, molhes e marginais, que passam a permitir uma melhor e mais fácil apropriação do lugar.

Apropriação esta, que surge com a necessidade e com as vantagens, de que cedo o Homem se apercebeu, decorrentes de uma frente de mar, tais como oportunidades económicas, como a pesca, o transporte de mercadorias e pessoas. Consequentemente impõe-se a necessidade de regularização e evolução ao nível do desenho urbano, de forma a domesticar a sua frente de mar e de tirar melhor partido desta.

No entanto e por vezes, estas alterações criam uma barreira entre o Homem/aglomerado habitacional e o curso da água, através por exemplo da diferenciação de cotas e criação de portos e molhes. A intervenção entre estes dois ambientes acarreta a responsabilidade de unir ou quebrar esta frágil ligação.

Construir o, ou sobre o limiar poderá adquirir inúmeras formas ou conceitos. O limiar como zona de limite, de espaço que define duas realidades, poderá ter inúmeras formas de existir. Espaço de transição, 'ponte' entre duas realidades, local de limite e definição de dois ambientes, ou como espaço de excepção, podendo assim adquirir uma forma física de destaque ou de integração com um carácter único e próprio.

No que respeita a marginais, a forma e expressão que o limiar adquire é a de espaço de transição, onde a ligação entre a cidade e a sua praia de banhos se faz através desta faixa construída.

A capacidade de unir duas atmosferas tão distintas, como uma zona natural, de banhos e de lazer, e outra, construída, de edifícios e circulação automóvel, tem vindo a ser resolvida e alterada ao longo dos tempos, consoante o que ambas exigem.

Não existirá obviamente uma forma ou regra de como desenhar e intervir nestes espaços; contudo serão sempre espaços em constante mutação de forma a acompanhar as exigências de uma crescente cidade e sua população.

"A 'verdadeira' marginal (se é que algum dia existirá algo que se possa designar desta maneira), essa está por (re)inventar.

Gerações e gerações de arquitectos nascerão e morrerão sem a encontrar." ⁶

⁶ Álvaro Siza in *Álvaro Siza: Vinte e dois projectos recentes*, V.N. Gaia : CasadArquitectura, 2007, p. 87

III. II REMATES

Remates, pontos de término; edifícios excepcionais, barreiras naturais e inflexões; são estes que delimitam um espaço, que o contraem e que o fazem ser.

O espaço, a frente de mar, antes de qualquer intervenção Humana, já se encontrava definida e limitada. A geomorfologia do local pré-define e limita a sua área; factos e acidentes topográficos, como escarpas, rochedos, falésias, rios e o próprio oceano, proporcionam ao local uma medida, um início e/ou um fim.

A passagem de uma leitura territorial para o local a estudar, as frentes de mar, decorre de uma aproximação ao lugar, a uma escolha feita pelo Homem, mas no entanto definida pela natureza do local.

Após esta selecção, o Homem, de forma intuitiva, tende a sedentarizar-se junto destes 'remates' naturais, podendo ser por exemplo, a foz de um rio, uma escarpa ou qualquer outro elemento que lhe dê segurança ou algum tipo de subsistência e que determinará desde início um dos limites do futuro aglomerado.

No entanto, o facto de uma cidade se fundar junto da foz de um rio, ou numa longa e extensa frente de mar, não implica necessariamente que esta seja dessa mesma dimensão. O Homem intuitivamente criará um segundo remate, um limite da extensão da sua frente de mar, de forma a contraí-la e controlá-la, onde a maioria dos elementos que predefinem um espaço são elementos construídos, elementos marcantes na história de uma cidade.

Estes elementos poderão datar do início da sua fundação, como fortes e muralhas; ou industriais como portos e molhes, ou ainda contemporâneos, como novos jardins, espaços públicos de lazer, terreiros e praças, ou simplesmente cruzamento de vias e mudanças de direcção.

*"Os elementos da imagem urbana (...) que podem referir-se a formas físicas, são passíveis de uma classificação conveniente em cinco tipos de elementos: vias, limites, bairros, cruzamentos e elementos marcantes."*⁷

⁷ Kevin Lynch, *A imagem da cidade*, Lisboa, Ed. 70, 2009, (1ªed. 1999) p. 51

102

Numa aproximação ao lugar, e ao objecto de estudo da presente dissertação, são estes os elementos que definem e proporcionam uma marginal. Contudo uma marginal poderá conter remates de duas escalas e naturezas diversas, ou inflexões e mudanças de direcção que se reflectirão em quebras ou pontos de excepção ao longo do seu percurso.

Remetendo aos casos de estudo apresentados, poderemos então, verificar a variedade destes mesmos remates, tais como: a marginal de **Vila do Conde** que apresenta o Forte de São João Baptista como remate a Sul e o cruzamento da marginal atlântica com a Avenida do Brasil a Norte; em **Leça da Palmeira** o limite a Norte é constituído por um acidente topográfico, o rochedo da Sra. Da Boa Nova onde actualmente se encontra um edifício de excepção, a Casa de Chá da Boa Nova, tendo por limite Sul o molhe Norte do porto de Leixões; A marginal de **Matosinhos** tem como remates o molhe Sul do porto de Leixões e, a Sul, o símbolo monumental que é a anémona de Matosinhos – grande rede de arrasto, escultura da artista Janet Echelman, colocada como elemento de excepção na rotunda de entrada de Matosinhos – e o intitulado Edifício Transparente do Arquitecto Solà-Morales; a marginal de **Espinho**, actualmente dividida em duas partes distintas, é limitada a Norte pela Ribeira do Mocho, onde se fundou inicialmente a cidade, e a Sul o ‘remate’ é mais propriamente um vazio urbano actualmente utilizado como parque de estacionamento; por fim, a marginal da **Nazaré** que sofre um inflexão a meio do seu percurso, mudando assim de direcção, é definida pela grande escarpa que a protege dos ventos a Norte – local onde a comunidade piscatória começou por se fixar – e a Sul pelo molhe norte do seu porto de abrigo.

Serão portanto as geomorfologias do lugar, os edifícios de excepção, e inflexões no traçado do espaço público que definem, delimitam e conferem escala a uma marginal, caracterizando assim a sua forma, desenho e medida.

Após uma observação e análise iniciais incidindo sobre as principais praias portuguesas e suas dimensões, chegou-se à ilação de que todas estas apresentam aproximadamente a mesma métrica, um padrão na medida que medeia dois elementos de excepção e/ou inflexão. Consequência de uma questão racional ou simplesmente de escala e desenho, irá ser a questão colocada durante o capítulo seguinte.

III. III A MÉTRICA EMPÍRICA

Empírico será aquilo que podemos extrair do que é feito através da experiência, observação, intuição e relação causa-efeito, ou seja, do que é feito através do conhecimento experiencial.

O conceito de métrica empírica surge na presente dissertação como resultado da observação e estudo do lugar, do que é uma marginal atlântica, onde o seu desenho e medida derivam de dois factores seus complementares: limiar e remate. Embora estes factores possam conter características e naturezas completamente diversas, a sua função mantém-se, a função de conceber um espaço com uma forma, um início e um fim à marginal.

O que primitivamente se tratava de um sítio sem intervenção humana, estaria já primordialmente a encontrar-se definido pelo que chamamos de limites geomorfológicos, onde é a própria natureza que limita e contém.

No entanto, a métrica a que nos referimos surge pela intervenção do Homem no lugar; A medida que a marginal adquire é composta no tempo, não só pelas intervenções actuais, mas também por elementos há muito construídos, como fortes, faróis, encontro de vias, praças, entre muitos outros factos urbanos. Ao que, antigos elementos de remate em junção com novos a propor ao lugar aquando uma nova intervenção, passam a determinar o comprimento e desenho de marginal.

É este comprimento ou métrica que passa a ser determinado por quem desenha o lugar, o arquitecto, que decide que forma o seu projecto irá tomar, com que escala, com que proporções, com que medida. É o desenho na sua forma inconsciente, de equilíbrio, que acaba por determinar inicialmente a forma que o projecto irá tomar.

“A nova arquitectura da costa é concebida sem nenhuma concessão naturalista, como transição entre uma ordem universal, que se aceita sem qualquer apelo sentimental, e uma ordem particular, cujo carácter especial de parcela da natureza seleccionada e controlada é acentuado e valorizado pela passagem obrigatória, por uma ordem arquitectónica.

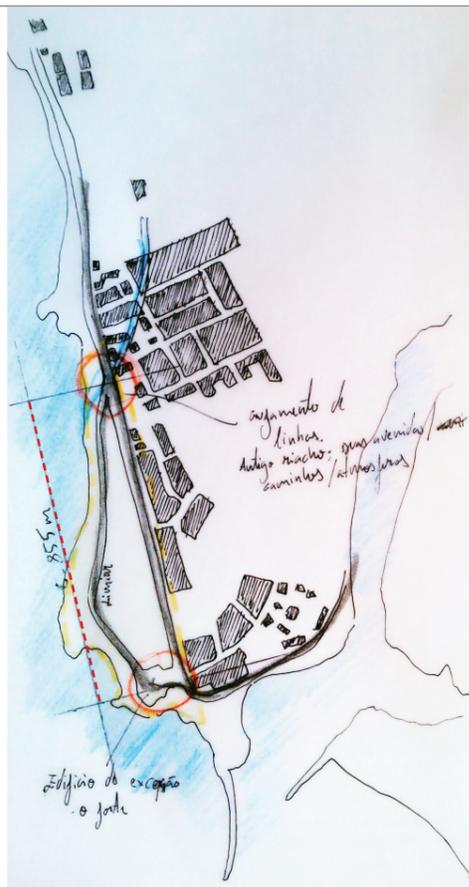
Da arquitectura espontânea, na economia dos meios disponíveis e no seu saber empírico, a Álvaro Siza, Manuel Vicente ou Barreiros Ferreira, um caminho mediado por desejos pessoais e circunstanciais entendimentos programáticos e do lugar, aliados a uma retórica morfológica e de escala decorrentes do seu saber erudito.”⁸

⁸ Centro de Estudos da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, *Cidades e frentes de água*, Porto, Faup Publicações, 1998, pág. 20, 22

Decorrente de uma observação inicial incidente sobre algumas das principais marginais atlânticas, a intenção de investigar e compreender o porquê desta constante tornou-se num dos objectivos. Assim, em cada um dos casos seleccionados tornou-se evidente a necessidade de analisar estes factores e constantes, determinantes na forma do objecto de estudo, a marginal.

Em cada caso de estudo foram então comentados, justificados e assinalados de forma gráfica todos estes elementos, de modo a compreender de que forma intervêm na definição e construção do lugar. Assim, poder-se-á verificar e concluir que de certa forma esta métrica, - que embora empírica, ou seja, não racional - se mantém próxima dos mesmos valores.

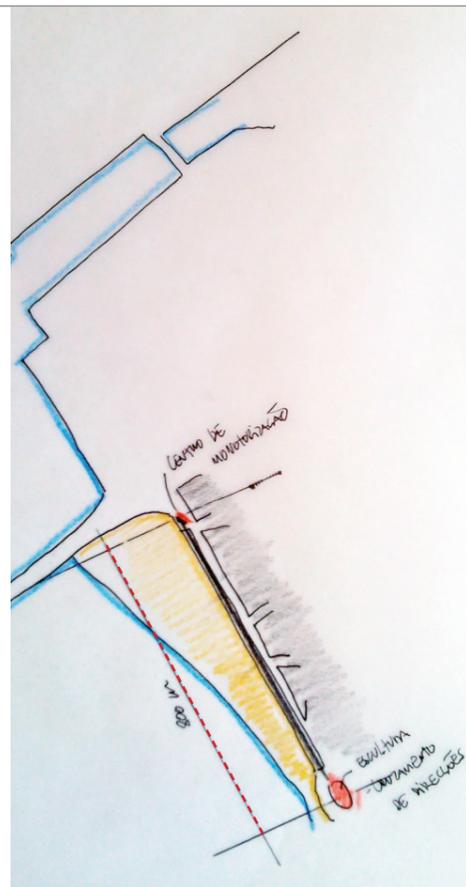
Para tal, serão apresentados de seguida todos os cinco casos e sua métrica paralelamente, de forma a observar-se a métrica que se mantém entre eles, o valor aproximado de 800 metros de comprimento.



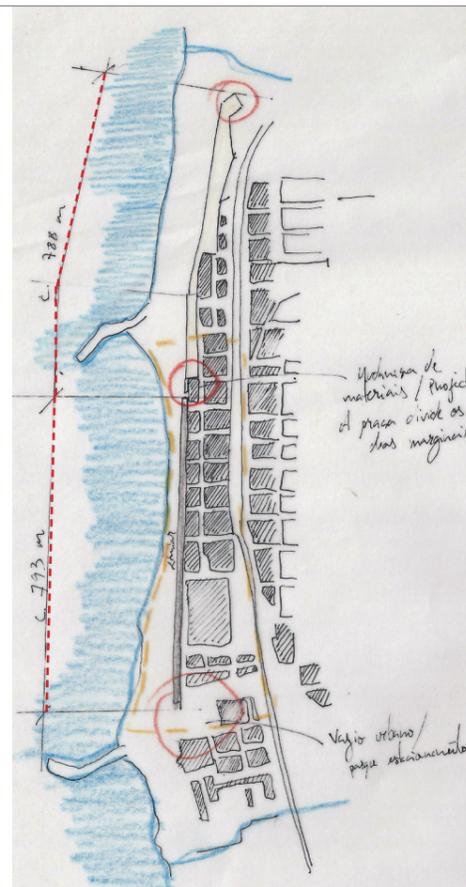
Vila do Conde // 2012



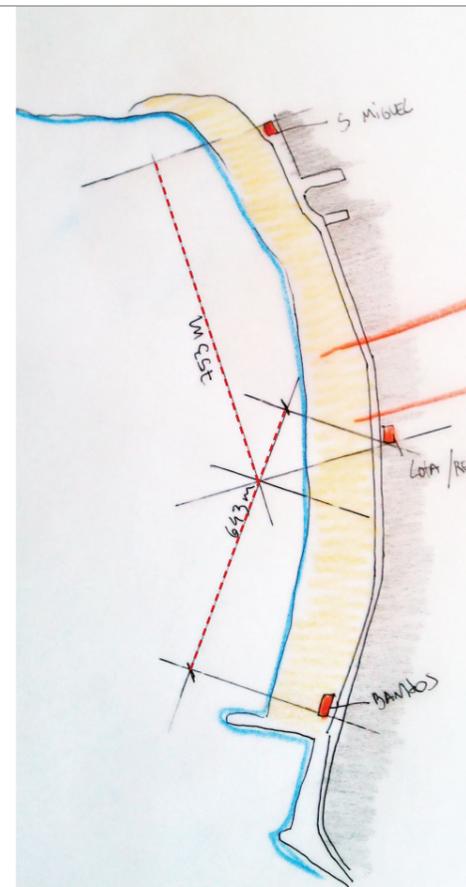
Leça da Palmeira // 2012



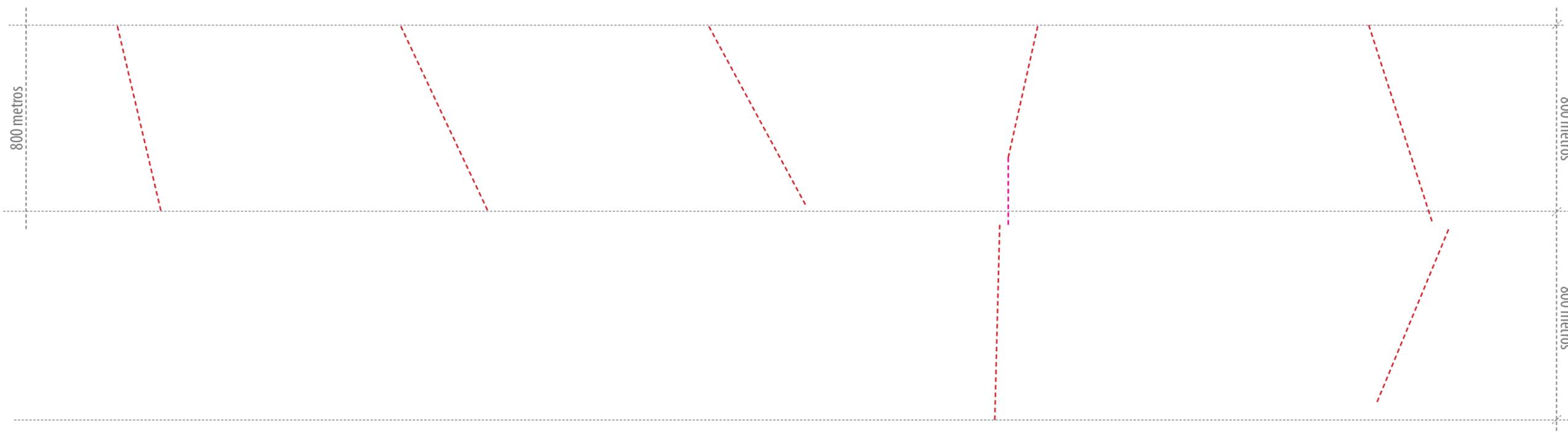
Matosinhos // 2012



Espinho // 2012



Nazaré // 2012



IV . PROJECTO FINAL

PROJECTO DE REQUALIFICAÇÃO DA MARGINAL DA NAZARÉ

Ao longo deste capítulo serão apresentados em fases, todos os pontos constituintes do projecto, tais como, (I) requalificação e reordenamento do espaço urbano, (II) equipamentos, (III) pavimentos (IV) e as formas de iluminação e sombreamento utilizados.

Utilizado como leitura paralela aos desenhos apresentados nas suas diversas escalas, o texto apresentado visa a complementar a informação da proposta já fornecida nesses mesmos desenhos.

De forma a criar uma leitura mais facilitada a respeito do projecto proposto à Marginal da Nazaré, esta será dividida e assinalada nos desenhos apresentados, em três sectores:

- Sector A - referente à marginal Norte, compreendido o seu actual limite a Norte o Restaurante S. Miguel à Avenida Vieira Guimarães;
- Sector B - zona de inflexão da marginal que se cruza com a Avenida Vieira Guimarães;
- Sector C – marginal Sul que se limita a norte pela Avenida Vieira Guimarães, e a Sul pelo início do porto de abrigo, o molhe Norte.

I. REQUALIFICAÇÃO E REORDENAMENTO DO ESPAÇO URBANO

Após a investigação e estudos efectuados anteriormente a respeito da praia da Nazaré e seus costumes, verificou-se uma grande utilização e hábitos gerados sobre o areal que já não se verificam nos dias de hoje.

A forte ligação que existia anteriormente entre as gentes da Nazaré e o areal foram-se perdendo ao longo dos tempos, principalmente com a chegada da 'moda de ir a banhos', onde os pescadores e as suas redes, as peixeiras e o tratamento do peixe foram afastados do seu areal.

Do projecto apresentado como requalificação de toda a frente de mar nazarena, serão apresentados um novo desenho a propor a toda a marginal, a requalificação de praças e largos adjacentes à mesma, novos esquemas de circulação automóvel, estacionamento público, parques subterrâneos e criação de espaços verdes.

A divisão da marginal em três sectores, foi assim idealizada devido às diferentes características e ambientes em que esta se insere. Um primeiro sector (A), que se localiza na zona mais antiga da vila, adquire um desenho e conceito mais relacionados com a sua tradição e cultura, onde o edificado de pequenas dimensões de distribui em longos lotes perpendiculares à linha de água, e onde ainda se mantém o comércio tradicional e local.

O segundo sector (B), é constituído pelo ponto de inflexão da marginal, onde convergem três diferentes direcções, (1) a da avenida principal da vila, perpendicular à linha do mar, (2) a que parte do centro histórico a Norte e (3) a que serve de chegada à vila a Sul. Assim, de modo a corresponder de uma melhor forma a este ponto de convergência, foi criada uma praça, um espaço de recepção, de paragem.

Um terceiro e último sector (C), é referente à marginal Sul, que se encontra limitada a Norte pelo sector B e a Sul pelo início do porto de abrigo da vila. Nesta fracção de frente de mar, a vila adquire um carácter mais urbano e distanciado do centro histórico, onde foram construídos grandes blocos habitacionais. De forma a requalificar esta zona urbana, a marginal proposta visa a construção de uma marginal / alameda, correspondendo ao duplo carácter, urbano e balnear, separados pela via de circulação automóvel.

SECTOR A

Recorrendo a uma das principais características desta terra de pescadores – o atracar de todas as embarcações sobre o areal e a sua utilização como local de armazenamento – permitiram e deram origem ao conceito da proposta apresentada ao longo do sector A.

Relativamente à fracção de marginal assinalada por este sector, a circulação será apenas pedonal e de acesso condicionado para moradores e serviços de cargas e descargas, onde todo o pavimento será de calcário branco rematado com guias de granito cinza. Uma segunda faixa de deck de madeira servirá como espaço de transição entre o areal e o espaço que já pertence à cidade, composto por acessos em escadaria ou rampa, com um material composto por uma mistura de gravilhas e um químico ligante, intitulado de 'terraway'.

A utilização de redes neste sector como toldos, remetem a esse antigo hábito em que os pescadores estendiam as suas redes sobre os barcos de forma a que estas secassem, criando assim zonas de sombreamento onde trabalhavam ou simplesmente repousavam.

Quanto à localização e direcção destes mesmos toldos, advém da vontade de trazer os antigos e novos hábitos de novo ao areal, através de faixas compostas pela artesanal rede de pesca e novos matérias, que arrancam das típicas e estreitas ruas perpendiculares à marginal, terminando sobre o areal, articulando-as assim em profundidade urbana.

Quanto à permanência destes, será apenas durante os meses de verão, podendo ser facilmente recolhidos e armazenados, os tubos de suporte permanecerão pois têm dupla funcionalidade, suporte e iluminação.

Nestas zonas poderão então realizar-se as actividades que actualmente ocorrem dispersas pelos passeios e marginal - sem equipamentos ou sombreamentos adequados - como a típica venda de acepipes, marisco em sal, peixe, souvenirs, redes de pesca e objectos de decoração.

Como reflexo destes mesmos toldos surgem os acessos ao areal em 'terraway', material que concede uma transição mais subtil entre a organicidade da areia e o pavimento de pedra, proporcionando assim aos veraneantes um espaço de circulação e passagem para o ambiente mais urbano da marginal.

Adjacente à marginal surge a principal praça da vila, Sousa Oliveira, que actualmente contém circulação automóvel. É proposto toda uma requalificação deste espaço, em que terá um carácter apenas pedonal, salvaguardando acessos condicionados.

PRAÇA SOUSA OLIVEIRA - LOCAL 3

No desenho a propor, será a apresentada uma praça com duas cotas distintas, em que uma primeira cota, a de entrada de todos os cafés e restaurantes circundantes, será coberta pelo toldo principal, que se divide em duas alas de forma a proporcionar um espaço de estar, de esplanada. Na cota inferior, centro da praça, é proposto longitudinalmente um espelho de água e um pavimento em 'terraway', distinguindo assim dois diferentes ambientes numa só praça.

SECTOR B

Já no sector B, o local é de inflexão e articulação das principais vias de circulação automóvel da frente de mar, a Avenida Vieira Guimarães perpendicular a esta e a via automóvel que segue paralela à marginal.

PRAÇA CENTRAL - LOCAL 4

Referente à zona pedonal, este sector apresenta um carácter de praça, calcetado com calcário branco, composto por bancos e sombreamento de árvores organizados longitudinalmente, que proporcionam um espaço com um carácter mais urbano, de 'passeio alegre', momentos de paragem, observação e convívio.

SECTOR C

Relativamente à última e terceira fracção da marginal, o sector C, onde o edificado adquire uma diferente e mais recente morfologia, em blocos individuais e com uma actividade mais comercial, foi idealizada uma ampla alameda de forma a comportar duas atmosferas, a urbana e a de banhos, separadas pela via de circulação automóvel, onde a marginal a poente desta é de lajeado permitindo assim a sua utilização como ciclovia e que rematará a Sul, com o novo edifício de banhos quentes e uma pequena praça de acesso ao molhe Norte do porto de abrigo da vila.

MATA ^{VS} PARQUE DE ESTACIONAMENTO - LOCAL 6

Ainda neste último sector será proposto a construção de um espaço verde/mata num actual vazio urbano, onde a diferença de cota entre as ruas a poente e a nascente é bastante elevada. Assim tornou-se possível a utilização da área entre as diferentes cotas como parque de estacionamento, não sendo assim necessária a construção subterrânea junto da costa marítima.

As árvores utilizadas serão da espécie *Maytenus boaria*, em que as suas características principais são a resistência a ambientes marítimos, rápido crescimento, chegando a atingir 25 m de altura, e folhagem perene.

Por fim, serão também apresentados dois esquemas gráficos, um primeiro relativo à construção geométrica de toda a frente de mar proposta, e um outro referente a um novo sistema de circulação automóvel, de forma a remover grande parte da desordem que se gera no centro urbano a Norte da Vila e promovendo as novas 'circunvalações' e vias paralelas à marginal que actualmente se encontram com pouca utilização.

II. EQUIPAMENTOS

Ao longo de toda a marginal serão propostos equipamentos e estruturas de apoio às actividades urbanas e balneares, nomeadamente: zona de chuveiros, sanitários, sombreamento e pequenos bares. Equipamentos que surgem como módulos inseridos na marginal, também em madeira e que, se necessário, poderão ser acrescentados ou removidos da mesma.

EDIFICIO REMATE ^{VS} S. MIGUEL - LOCAL 1

Junto ao extremo Norte da marginal, onde actualmente se encontra o Restaurante S. Miguel será proposto um novo e substituto edifício que se insira e corresponda de melhor forma às necessidades daquele local e que principalmente confira à marginal um remate correspondente à sua escala. A construção de um edifício de excepção/remate que servirá três diferentes cotas: a de cobertura que servirá de miradouro sobre a praia; o primeiro piso como serviço de restauração; e o piso térreo com serviços de apoio à prática balnear como, pronto socorro, arrecadação de equipamentos, balneários, entre outros.

ESCADARIA ^{VS} MURO DA VERGONHA - LOCAL 2

Ao longo da história da Nazaré, o 'muro da vergonha' foi sofrendo inúmeras alterações, o que inicialmente se tratava de uma grande duna, passou inicialmente a conter estruturas de madeira para contenção das areias e posteriormente um muro de pedra inclinado. Actualmente encontra-se construído um muro vertical que separa completamente o ambiente balnear da frente de mar da vila.

Assim, será proposta uma escadaria logo após o edifício de remate, onde esta permite o acesso aos diferentes pisos deste, e uma ligação mais próxima à primeira faixa de edificado.

II. PAVIMENTOS

Relativamente à escolha dos materiais a utilizar, recaiu sobre os que mais caracterizam as marginais portuguesas, os que remetem à arte da pesca e os novos e contemporâneos materiais.

Para pavimentação do espaço público foram escolhidos o calcário branco, o granito cinza, madeira e o composto 'terraway', enquanto que para as vias de circulação automóvel a escolha recaiu sobre o betuminoso como substituto de alcatrão, de forma a não existir um grande contraste com os restantes pavimentos.

De seguida serão apresentados quais os pavimentos utilizados e em que situações no projecto proposto para a marginal da Nazaré, subdivididos nas categorias de pedra, madeira e compostos, de forma a completar a informação já fornecida nos desenhos da proposta apresentada.

PEDRA:

- Guias de remate dos pavimentos em placas de granito cinza rugoso com 80 x 40 x 5 cm;
- Marginal Norte e passeios em blocos de calcário branco com 10 x 15 x 5 cm;
- Marginal Sul em lajeado de granito branco em placas de 60 x 30 x 5 cm;
- Pavimento das praças e largos em granito branco polido em placas de 80 x 30 x 5 cm;
- Como remate do passadiço em deck, serão utilizados blocos de betão com 150 x 50 x 50 cm, onde assentarão os blocos de pinho.

MADEIRA:

- Passadiço junto ao areal em deck de madeira;
- Remate do passadiço terá o carácter de banco corrido ao longo de toda a marginal, formado por blocos de pinho maciço.

COMPOSTOS:

- Betuminoso cinza nas vias de circulação e estacionamento automóvel;
- Terraway utilizado nos acessos ao areal no sector A.

IV. ILUMINAÇÃO E SOMBREAMENTO

Quanto ao material utilizado no sistema de iluminação, tratam-se de tubos de aço corten perfurados, e que no sector A adquirem também a função de suporte dos toldos que funcionam como sombreamento de verão. No sector C, os equipamentos de apoio balnear criados ao longo da marginal, também funcionam como local de sombreamento e paragem.

ILUMINAÇÃO:

- No sector A a iluminação encontra-se inserida em postes de aço corten perfurados, que servem de apoio aos toldos erguidos na época balnear;
- Nos sectores B e C, são distribuídos igualmente em postes de aço corten de 20 em 20m aproximadamente, localizados na guia de granito que separa a zona calcetada com calcário do deck de madeira.

SOMBREAMENTO:

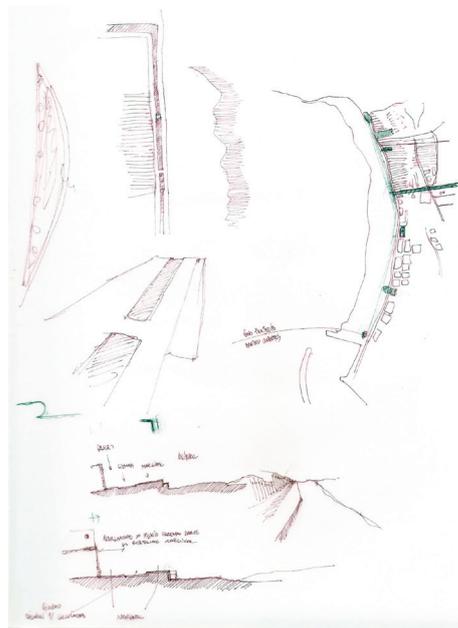
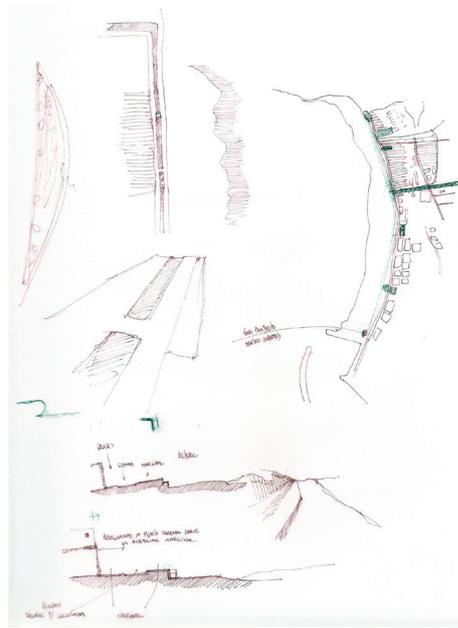
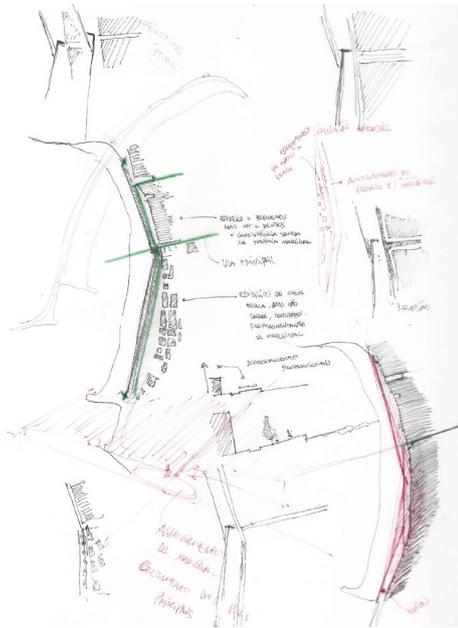
- Criado por toldos baseados nas típicas redes de pesca e compostos por uma mistura de novos materiais de forma a criar zonas de sombreamento.
- Um outro sistema de sombreamento encontra-se ao longo de todo o sector C, os módulos inseridos na marginal, que contêm balneários, zonas de paragem e pequenos serviços como café/bar/quiosque.

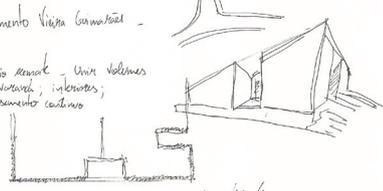
NAZARÉ ANTIGA



PROJECTO DE REQUALIFICAÇÃO DA MARGINAL DA NAZARÉ

PROCESSO DE TRABALHO

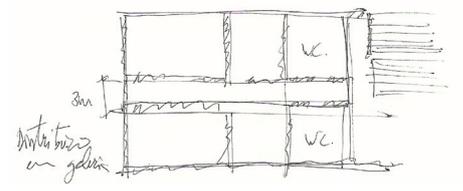
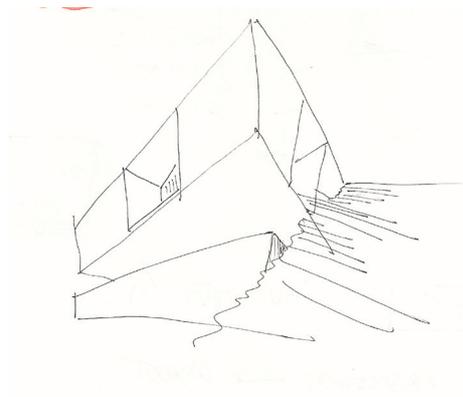
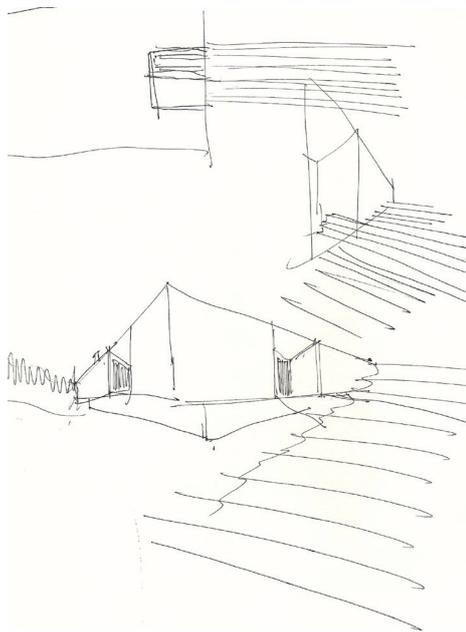
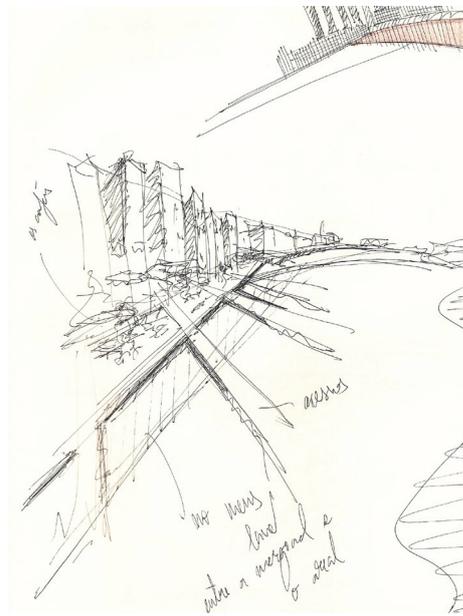


1) *Arquitectura Vieira Canals* -
 edificio residencial - *una volumetria*
de volumes; interiores;
ambientes comuns


2) *Urbina? Materiais?*
 edificio
 - *volume*
 - *uso? Log. of volume?*
 - *deck*
 Release as *Platões*


3) *Vertical Cut - Areas around street? not from set*
 Power Control - section B
 - *main volumes?*

 - *what volumes?*
 - *under ground of perpendicular?*



V. CONCLUINDO

Dedicada ao estudo e análise das marginais atlânticas portuguesas, a presente dissertação permitiu-nos compreender de que forma estas evoluíram, a sua história e as diversas funções que foram adquirindo ao longo dos tempos.

Uma preocupação inicial em compreender esta apropriação ao litoral português levou-nos ao estudo e análise da história e desenvolvimento urbanos de cinco casos em particular – Vila do Conde, Leça da Palmeira, Matosinhos, Espinho e Nazaré – ao que se pôde verificar uma constante no modo de como estas cidades surgiram e de que forma se adaptaram às diferentes épocas e modos de viver a frente de mar.

A sedentarização de um aglomerado piscatório que mais tarde se tornou em vila e cidade, assistiu à constante mudança do que o Homem sentia ou desejava da sua ligação com o mar. O que inicialmente se tratava de um local de trabalho e subsistência, rapidamente se tornou num local de vivência, de habitação, de terapia e de lazer.

A linha que separava o areal indomável da terra firme, transformou-se em espaço, em área construída, e o conceito de espaço público começou a pertencer-lhe. As vilas que mais tarde se tornaram cidades, passaram ao longo do século XIX a conter espaços como praças, os ‘passeio alegre’, alamedas e jardins, que o caracterizam.

Poder-se-á então concluir, que a primeira aproximação com carácter de usufruto do espaço público e marítimo, deu-se com a chegada dos banhos terapêuticos durante o século XIX, mas que, nas primeiras décadas do século XX já se tornavam maioritariamente recreativos.

Contudo, foi durante a época do Estado Novo que surgiu e se desenvolveu o conceito de urbanismo em Portugal, o que proporcionou o grande e inicial desenvolvimento da costa atlântica, que com o crescente turismo balnear passou a ter necessidade de construção de vias de acesso e equipamentos balneares.

As obras e projectos realizados sob a coordenação do Engenheiro Duarte Pacheco e influência de outros como Agache e Gröer, durante os anos 30 e 40 do século XX caracterizaram o novo conceito de frente de mar em Portugal, o que levou à criação de marginais, hotéis, casinos e estâncias balneares ao longo do litoral português.

Embora muitos destes projectos não tenham vindo a ser realizados, a nova forma de ver e desenhar as frentes de mar durante essa época serviu, em muitos casos, como modelo de desenho urbano até aos finais desse mesmo século.

De referir será também o desenvolvimento urbano ‘explosivo’ e desordenado que se verificou durante os anos de 1980 e 90, que provocou um aumento de área construída por todo o país e uma desorganização urbana cada vez maior. Contudo, com o início do século XXI e com a nova concepção de espaço urbano que se gerava pela Europa, as frentes de mar passaram a ser alvo de grandes projectos de requalificação urbana.

Assim, através do estudo dos cinco casos referidos - marginais que foram alvo de uma requalificação contemporânea e actual – foi-nos possível compreender de que melhor forma se poderia desenhar e propor um projecto de requalificação à marginal da Nazaré. Através da observação soluções como: (1) acessos ao areal; (2) momentos de paragem; (3) soluções de equipamentos de apoio balnear; (4) circulação e estacionamento automóvel; (5) tratamento de espaços como praças e largos adjacentes às marginais; (6) materiais utilizados e (7) formas de sombreamento e vegetação.

Como ilação final da investigação e estudo efectuados às marginais atlânticas verificámos que, embora a forma, desenho e materialidade entre estas sejam diversos, existe um ponto em comum, a sua medida. Ainda que, definida por remates que podem corresponder a condições naturais do lugar, a edifícios ou inflexões, a métrica que se mantém nas marginais existe, mesmo que intuitivamente, devido à vontade do Homem.

É portanto, além de todos os factores materiais já referenciados, esta noção empírica de equilíbrio, escala e desenho que contém e define a métrica de uma marginal.

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, António Ramalho de, *Clube de Leça – 125 anos*, Fronteira do Caos, Portugal, 2009

ALVES COSTA, Alexandre, *A reconstrução de Lisboa - Contributos para a sua interpretação*, Cadernos de Arquitectura 1, ESBAP, Porto, 1983

ALVES COSTA, Alexandre, *Portugal : do mar, das pedras, da cidade*, M.C., Lisboa, 1996

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline, *Geografia Urbana*, 2ª ed., Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1997

BRANDÃO, Raul, *Os Pescadores*, 1923

CANECO, José António, *Nazaré – Tradição e História*, Nazaré, Ed. Câmara Municipal da Nazaré, Nazaré, 1999

CASTANHEIRA, Carlos, PORCU, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, 1ª ed., Figueirinhas, Lisboa 2001

Centro de Estudos da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, *Cidades e frentes de água*, Faup Publicações, Porto, 1998

CLÉMENT, Gilles, *Manifesto del Tercer paisaje*, GG, Barcelona, 2007

Colectânea de Estudos, *Universo Urbanístico Português 1415 - 1822*, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, Lisboa, 1998

CORTESÃO, Jaime, *Portugal : a terra e o homem*, Artis, Lisboa, 1966

CULLEN, Gordon, *Paisagem Urbana*, Ed. 70, Lisboa, 1984

DÁ MESQUITA, Marieta, *Revistas de arquitectura : arquivos da modernidade*, Caleidoscópio, Casal de Cambra, 2011

ESPÓSITO, António, LEONI, Giovanni, *Eduardo Souto de Moura*, GG, 2003

LABORINHO, Álvaro, *O mar da Nazaré*, CMN, Nazaré

LYNCH, Kevin, *A Imagem da Cidade*, Edições 70, Lisboa, 2009

OLIVEIRA, Ernesto Veiga, GANALHO, Fernando, PEREIRA, Benjamim, *Actividades Agro-Marítimas em Portugal*, I.A.C, Lisboa, 1975

OLIVEIRA, Ernesto Veiga, GANALHO, Fernando, *Arquitectura Tradicional Portuguesa*, 1ª ed., Dom Quixote, Lisboa, 1992

OLIVEIRA, Ernesto Veiga, GANALHO, Fernando, PEREIRA, Benjamim, *Construções Primitivas em Portugal*, 2ª ed., Dom Quixote, Lisboa, 1988

ORTIGÃO, RAMALHO, *As Praias de Portugal*, Editora Magalhães e Moniz, Porto, 1876

PINTO, Manuel de Sousa, *Para onde vais maria?*, Portvgalia Editora, Lisboa, 1922

Programa POLIS, *Passeio Atlântico*, Gabinete coordenador do Programa Polis, Lisboa, 2002

RIBEIRO, Orlando, *Portugal : o mediterrâneo e o atlântico*, 1ª ed., Ed. João Sá da Costa, Lisboa, 1993

SIZA, Álvaro, *Imaginar a evidência*, Edições 70, Lisboa, 2000

SOLÀ-MORALES, Manuel, *De cosas urbanas*, Editorial GG, Barcelona, 2008

PERIÓDICOS

BLOT, Maria Luísa B. H. Pinheiro, *Os Portos na origem dos centros urbanos, Contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal*, Gráfica Maiadouro, Lisboa, 2003

DE OLIVEIRA, José Maria, *Leça da Palmeira: lazer e evolução urbana litoral entre finais do século XIX e meados do século XX*, REVISTA DA FACULDADE DE LETRAS – Geografia, I Série, Vol. XV/XVI, Porto, 1999-2000, p.97-115

JORNAL DOS ARQUITECTOS, Publicação Trimestral da Ordem dos Arquitectos, Portugal, nº 227, Abril – Junho 2007

MARTINS, Luís Paula Saldanha, *Banhistas de mar no século XIX – Um olhar sobre uma época*, REVISTA DA FACULDADE DE LETRAS – Geografia, I Série, Vol. V, Porto, 1989

QUEIRÓS, Margarida, VALE, Mário, *Ambiente Urbano e Intervenção Pública: O Programa Pólis*, Associação Portuguesa De Geógrafos, Publicações

PROVAS ACADÉMICAS

BRIZ, Maria da Graça Gonzalez, *A Arquitectura de Veraneio: os estoris – 1880 / 1930*, Dissertação de Mestrado em História de Arte, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 1989

CARVALHO, Maria Filomena Barros de, *Arquitectura e vilegiatura na Foz do Douro (1850-1910)*, Dissertação de Mestrado em História de Arte, Porto, Faculdade de Letras, Universidade do Porto, 1997

DE SAMPAIO, Ana Cristina Ferreira Cabral, *O espaço público fluvial e marítimo do Porto a Matosinhos : um contexto, duas cidades, três intervenções*, Porto : Faup, 2003

DE SOUSA, Claudia Azevedo, *Do cheio para o vazio*, Dissertação de mestrado, Lisboa, Instituto Superior Técnico, Outubro 2010

LOPES, João Gonçalo Almeida, *Discursos de Cidade – Lisboa anos 80*, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra

MAIA, Gilberto José Alves Feiteira, *Frente de mar de Espinho: quando o mar e a terra fazem e desfazem cidade*, Porto: FAUP, 2009

MARTINS, Pedro Alexandre Guerreiro, *Contributos para uma História do Ir à Praia em Portugal*, Dissertação de Mestrado em História Contemporânea, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2011

ARQUIVOS

<http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>

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

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

<http://www.monumentos.pt>

<http://www.monumentosdesaparecidos.blogspot.pt>

<http://www.postaisportugal.canalblog.com>

<http://www.skyscrapercity.com>

<http://www.prof2000.pt>

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

WEBGRAFIA

<http://www.rancho-da-praca.com>

<http://matosinhosantigo.blogspot.pt/>

<http://deespinhoviva.blogspot.pt/>

<http://nazare-portugal.blogspot.pt>

<http://valadodosfradesfotos.blogspot.pt>

<http://viladocondecriativa.com.sapo.pt/urbanismo%20vdcc.htm>

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.061/453>

ÍNDICE DE IMAGENS

VILA DO CONDE

1950 // Fotografia 1 // carioca-carioca.blogspot.pt | PÁGINA 12
1950 // Fotografia 2 // carioca-carioca.blogspot.pt | PÁGINA 12: 24

1880 // Carta Corográfica do Reino // IGEO
1940 // Cartografia // CMVC
1952 // Proposta projectual // DGOTDU
1956 // Série Cartográfica Nacional // IGEO
1972 // Proposta projectual // DGOTDU
1975 // Carta Militar de Portugal // SCE
1977 // Cartografia // CMVC
1988 // Carta de Portugal // IGEO
1991 // Cartografia // CMVC
1993 // Cartografia // CMVC
1996 // Cartografia // CMVC
2007 // Projecto Álvaro Siza Vieira // CMVC
2012 // Fotografia Satélite // Google Earth

PÁGINA 12: 28 - 30

1880 // Síntese do Edificado // Autor
1940 // Síntese do Edificado // Autor
1993 // Síntese do Edificado // Autor
2012 // Síntese do Edificado // Autor

1880 // Síntese do Espaço Urbano // Autor
1940 // Síntese do Espaço Urbano // Autor
1993 // Síntese do Espaço Urbano // Autor
2012 // Síntese do Espaço Urbano // Autor

PÁGINA 31

2012 // Levantamento fotográfico // Autor | PÁGINA 36

LEÇA DA PALMEIRA

1950 // Fotografia 1 // www.domusweb.it		PÁGINA 12
1950 // Fotografia 2 // oportodeleixoes.blogspot.pt		PÁGINA 12: 38
1880 // Carta Corográfica do Reino // IGEO		
1915 // Série Cartográfica Nacional // IGEO		
1926 // Cartografia // CMM		
1944 // Cartografia // CMM		
1960 // Proposta projectual // DGOTDU		
1963 // Cartografia // CMM		
1983 // Cartografia // CMM		
1988 // Carta de Portugal // IGEO		
2007 // Projecto Álvaro Siza Vieira // CMM		
2012 // Fotografia Satélite // Google Earth		
1915 // Síntese do Edificado // Autor		
1944 // Síntese do Edificado // Autor		
1983 // Síntese do Edificado // Autor		
2012 // Síntese do Edificado // Autor		
1915 // Síntese do Espaço Urbano // Autor		
1944 // Síntese do Espaço Urbano // Autor		
1983 // Síntese do Espaço Urbano // Autor		
2012 // Síntese do Espaço Urbano // Autor		
2012 // Levantamento fotográfico // Autor		PÁGINA 51

PÁGINA 12: 44 - 46

PÁGINA 47

MATOSINHOS

1930 // Fotografia 1 // matosinhosantigo.blogspot.pt
1950 // Fotografia 2 // matosinhosantigo.blogspot.pt
1966 // Fotografia 3 // matosinhosantigo.blogspot.pt

PÁGINA 12

PÁGINA 12: 52

1880 // Carta Corográfica do Reino // IGEO
1915 // Série Cartográfica Nacional // IGEO
1926 // Cartografia // CMM
1944 // Cartografia // CMM
1963 // Cartografia // CMM
1968 // Proposta projectual // DGOTDU
1983 // Cartografia // CMM
1988 // Carta de Portugal // IGEO
2001 // Projecto Eduardo Souto de Moura // POLIS
2012 // Fotografia Satélite // Google Earth

PÁGINA 12: 56 - 58

1880 // Síntese do Edificado // Autor
1915 // Síntese do Edificado // Autor
1944 // Síntese do Edificado // Autor
2012 // Síntese do Edificado // Autor

1880 // Síntese do Espaço Urbano // Autor
1915 // Síntese do Espaço Urbano // Autor
1944 // Síntese do Espaço Urbano // Autor
2012 // Síntese do Espaço Urbano // Autor

PÁGINA 59

2012 // Levantamento fotográfico // Autor

PÁGINA 62

ESPINHO

1840 // Fotografia 1 // deespinhoviva.blogspot.pt
1840 // Fotografia 2 // deespinhoviva.blogspot.pt
1900 // Fotografia 3 // deespinhoviva.blogspot.pt
1950 // Fotografia 4 // deespinhoviva.blogspot.pt
1950 // Fotografia 5 // deespinhoviva.blogspot.pt

PÁGINA 12

PÁGINA 12: 64

1880 // Carta Corográfica do Reino // IGEO
1950 // Proposta projectual // DGOTDU
1950 // Proposta projectual // DGOTDU
1955 // Séria Cartográfica Nacional // IGEO
1968 // Proposta projectual // DGOTDU
1974 // Carta de Portugal // IGEO
1991 // Projecto Marques Aguiar //
1996 // Projecto Marques Aguiar //
2002 // Projecto Carlos Prata //
2012 // Fotografia Satélite // Google Earth

PÁGINA 12: 68 - 70

1880 // Síntese do Edificado // Autor
1955 // Síntese do Edificado // Autor
1974 // Síntese do Edificado // Autor
2012 // Síntese do Edificado // Autor

1880 // Síntese do Espaço Urbano // Autor
1955 // Síntese do Espaço Urbano // Autor
1974 // Síntese do Espaço Urbano // Autor
2012 // Síntese do Espaço Urbano // Autor

PÁGINA 71

2012 // Levantamento fotográfico // Autor

PÁGINA 74

NAZARÉ

1904 // Fotografia 1 // Livro *'O mar da Nazaré'*

1919 // Fotografia 2 // Livro *'O mar da Nazaré'*

1940 // Fotografia 3 // Livro *'O mar da Nazaré'*

1940 // Fotografia 4 // Livro *'O mar da Nazaré'*

1950 // Fotografia 3 // Livro *'O mar da Nazaré'*

1960 // Fotografia 3 // Livro *'O mar da Nazaré'*

PÁGINA 12

PÁGINA 12: 76

PÁGINA 12

1866 // Carta Corográfica do Reino // IGEO

1900 // Série Cartográfica Nacional // IGEO

1951 // Carta de Portugal // IGEO

1955 // Cartografia // CMN

1974 // Carta de Portugal // IGEO

2012 // Fotografia Satélite // Google Earth

2012 // Proposta do Autor

PÁGINA 12: 81 - 83

1866 // Síntese do Edificado // Autor

1900 // Síntese do Edificado // Autor

1951 // Síntese do Edificado // Autor

2012 // Síntese do Edificado // Autor

1866 // Síntese do Espaço Urbano // Autor

1900 // Síntese do Espaço Urbano // Autor

1951 // Síntese do Espaço Urbano // Autor

2012 // Síntese do Espaço Urbano // Autor

PÁGINA 84

2012 // Levantamento fotográfico // Autor

Nazaré // *'O Mar da Nazaré'* // Álvaro Laborinho

PÁGINA 88

PÁGINA 114

