

# a influência da carta de atenas na póvoa de varzim três “fragmentos urbanos”, três casos de estudo

sara sucena, arquitecta

mestre assistente, faculdade de ciência e tecnologia,  
universidade fernando pessoa

ssg@ufp.pt

josé carlos proença santos, arquitecto

licenciado pela universidade fernando pessoa

zearq@hotmail.com

## **RESUMO**

O texto centra-se no confronto entre a organização urbana segundo os postulados teóricos da “Carta de Atenas” (CIAM, 1933) e a sua transposição para a realidade. Através da análise tipo-morfológica de três “fragmentos” da cidade da Póvoa de Varzim, expõe-se a selectividade na apropriação de alguns dos princípios fundadores do Urbanismo Moderno e as configurações urbanas resultantes. Como enquadramento, apresenta-se uma breve caracterização das principais etapas de evolução da cidade, desde a Cidade Medieval até à Cidade Moderna.

**PALAVRAS-CHAVE:** Fragmento Urbano, Forma Urbana, Urbanismo Moderno

## **ABSTRACT**

The text focus on the confrontation between urban organization as it is proposed by the theoretical postulates of “The Athens Charter” (CIAM, 1933) and its transposition to the reality of a concrete place. From the type-morphologic analysis of three “fragments” of the town of Póvoa de Varzim, we show up how some of the founding principles of Modern Urbanism are selectively appropriated and what the consequent urban configurations look like. As general framework we present a very brief characterization of the main stages of city’s evolution, since Medieval City until Modern City.

**KEYWORDS:** Urban Fragment, Urban Form, Modern Urbanism

# 1. Introdução

Apreender, hoje, a paisagem urbana que nos rodeia não é tarefa fácil. Mesmo restringindo-nos aos espaços morfologicamente mais consolidados, a sua constituição, por “fragmentos” de expressão muito diversa e que diferentemente nos impressionam, confronta-nos com questões de não imediata resposta.

A noção de território como palimpsesto (Corboz, 2001), como resultado e espelho de processos de urbanização temporalmente distintos, representativos de entendimentos e acção sobre o espaço culturalmente específicos, de metamorfose por acumulação/substituição diacrónica, é uma premissa da vontade de ler/perceber o ambiente construído.

## 2. Etapas de evolução da cidade no tempo histórico: breve exposição de “Imagens Típicas”

Ao longo da secular história urbana, expressão de ideais e paradigmas “de época”, um conjunto de etapas são recorrentemente associadas à expressão física da cidade:

### 2.1. A Cidade Medieval

Apesar das suas múltiplas origens (Morris, 1985:98) e das diferentes formas tipificadas (Luigi Piccinato *cit. in* Goitia, 2003:878), a Cidade Medieval apresenta um conjunto de características comuns. A localização estratégica (defesa, comércio), estreitamente ligada ao lugar (Goitia, 2003:79-84), as muralhas que, através das suas portas, representam o encontro entre o mundo rural e o mundo urbano (Mumford, 1998:331), as ruas estreitas e sinuosas convergentes no centro cívico/religioso, e as radioconcêntricas que estabelecem a ligação entre as primeiras, os edifícios estreitos e contíguos que dão corpo a uma malha densa, são alguns dos aspectos das cidades medievais que permitem afirmar que “(...) apesar de toda a sua variedade, compõem um padrão universal” (idem, 1998:329).

### 2.2. As cidades do Renascimento e do Barroco

Inicialmente mais conceptuais e ilustradas por representações bidimensionais ideais e, posteriormente, palco de efectivas intervenções, as cidades do Renascimento e do Barroco, igualmente, manifestam características similares e, sobretudo, princípios de intervenção partilhados. Ordem, regularidade e geometria são os conceitos-chave que alimentam as novas concepções estéticas e o olhar crítico sobre as cidades medievais (Salgueiro, 1999:170). Embora, globalmente, não conste que as cidades do Renascimento tenham sido significativamente marcadas por

intervenções em grande escala, se exceptuarmos a construção de novos sistemas de fortificação, Lamas (2000:168) refere, no entanto, para além destes elementos, a modificação de zonas da cidade através da criação de espaços públicos, a reestruturação de cidades através de nova rede viária e a construção de novos bairros através do uso da quadrícula. Ainda assim, serão as cidades do período Barroco a acusar as mais expressivas intervenções, conquistando “[...] neste período as principais características das suas áreas centrais e grande parte dos seus edifícios mais imponentes” (Carvalho, 2003:44). A geometria e considerações estéticas, agora de maior intensidade dramática, persistem como ideais de configuração espacial e os três princípios fundamentais que Pierre Lavedan (*cit in* Carvalho, 2003:45) refere – “a linha recta, a perspectiva monumental e o programa ou, por outras palavras, a uniformidade” – operam como instrumentos na sua concretização. A influência dos princípios do Renascimento, segundo Lamas (2000:168), haveria de permanecer até ao século XX, quando estes são substituídos pelos do Movimento Moderno.

### 2.3. A Cidade Industrial

Relacionada com um aumento da população, uma mudança na organização do trabalho (decorrente de “progressos técnicos que tornaram possível um aumento ilimitado da produção industrial”) e uma grande migração populacional, com o consequente desequilíbrio da relação cidade-campo (Benévolo, 1987:13-8), a Cidade Industrial, ficará ainda ligada a uma mudança na paisagem territorial e a um ambiente de crise social. Resultado da concentração de indústrias, numa primeira fase, sendo “as matérias-primas e os recursos energéticos os que determinam as novas localizações” (Sica, 1981a:27), numa segunda, mais dependente da concentração da mão-de-obra, “surge, pelo contrário, como pólo de aglomeração, a cidade” (*idem*:29).

O desenvolvimento de novos sistemas de produção, dos meios de transporte e do comércio conforma, em particular ao longo do século XIX, uma nova imagem urbana que a cidade expressa através da sua extensão e da tendencial urbanização para além dos limites (ainda) muralhados ou, em qualquer caso, de clara oposição relativamente ao território rural. Morfologicamente, a Cidade Industrial, rompe com esses limites e apresenta aspectos de escala e de ocupação periférica generalizáveis, nomeadamente a partir de “[...] uma malha potenciada de infraestruturas (estradas, canais, linhas férreas) que cobre o território, numa espécie de triangulação que se apoia marcadamente em centros urbanos [...]” (Sica, 1981a:37). Goitia (2003:150) salienta o destaque que assumem os bairros operários e acrescenta: “uma regularidade fria e atroz, e uma grande densidade no que se refere ao aproveitamento do terreno”. Sica (1981a:41) reforça esta ideia relevando a “dimensão das intervenções”, a “marcada uniformidade do tecido urbano” e, em áreas de acentuada industrialização, a coexistência de produção e residência, “[...] um tecido urbano misto, de grão variável, e com frequência já degradado na sua mesma origem.”

São estes aspectos, especialmente traduzidos em novas formas de organização e estruturação, e os “problemas de congestionamento e insalubridade”, que lhes são associados como instauradores de um ambiente de crise social, que farão surgir, nas décadas de transição do século, novas propostas de ocupação territorial relativamente à “cidade clássica” (Carvalho, 2003:60).

## 2.4. A Cidade Moderna

Expressa frequentemente através de imagens utópicas ilustrativas de modelos alternativos à cidade preexistente, a Cidade Moderna tem a sua expressão urbana mais significativa associada às expansões periféricas subsequentes ao pós-II Guerra Mundial. As suas premissas são, no entanto, anteriores consubstanciadas na Carta de Atenas, de 1933, e na actividade inicial dos CIAM – Congresso Internacional de Arquitectura Moderna.

Nascidos de uma tomada de consciência sobre os problemas da cidade durante a *era da máquina*, os novos conceitos de arquitectura e urbanismo modernos teriam nos Congressos um dos principais instrumentos de discussão e de veiculação de ideias e experiências. Realizado, o primeiro (em La Sarraz), em 1928, outros se lhe seguiram ao longo de mais de trinta anos, num total de 11, os quais, tematicamente orientados e organizados em localidades e países diversos, se dividem em três fases (Lamas, 2000; Frampton, 2002). A primeira teve lugar entre 1928 e 1933, e nela foram debatidos problemas centrados no alojamento. A segunda fase ocorreu entre 1933 e 1947, durante a qual se trataram assuntos ligados ao urbanismo; fortemente influenciado por Le Corbusier, este período marcou decisivamente o futuro das cidades que passaram a ser perspectivadas, essencialmente, segundo uma visão funcionalista. A terceira e última fase dos CIAM, entre 1947 e 1959, foi dedicada à investigação para “[...] a criação de um espaço físico que satisfizesse as necessidades emocionais e materiais das populações” (Frampton, 2002:275).

Da IV reunião subordinada ao tema “A cidade funcional”, realizada em 1933, haveria de resultar a Carta de Atenas, um documento de princípios dividido em cinco capítulos principais: habitação, lazeres, trabalho, circulação e património histórico das cidades. Nele são expostas, por um lado, as “condições lamentáveis” a que chegaram as cidades e, por outro, são enumeradas medidas gerais, propostas como rectificação dessas condições. Disto resultou uma proposta teórica para a organização do sistema urbano fomentando-se a separação entre rua, parcela e edifício, e permitindo-se através desta fragmentação, uma autonomia na resolução das questões específicas. A concretização da ideia assentaria, portanto, no controlo absoluto do solo em que o pressuposto de parcela fundiária é suprimido e origina um novo conceito de cidade, organizado segundo uma visão funcionalista.

A célula habitacional era entendida como o elemento-base na formação de um edifício, o qual, por sua vez, se agrupa a outros para formar os bairros que vão, no seu conjunto, formar a cidade (Lamas, 2000:340). O tecido compor-se-ia em resultado de uma confrontação entre espaço público/edifício ditada pela composição

arquitectónica, e a construção em altura, com uma implantação independente da rede viária, espaçada relativamente a outras e em zona verde pública de utilização colectiva, surge enquanto resposta optimizada aos problemas e carências habitacionais. O funcionamento da cidade, através dos elementos que compõem o sistema, é, no entanto, apresentado segundo um esquema descritivo, excessivamente simplificado “que se converterá em normativo, como consequência de um sociologismo incipiente, de escassa base empírica [...]” (López de Lucio, 1993:107).

Publicada em 1941, segundo López de Lucio (1993:104), ou em 1943, como defende Mumford (2000:73), em qualquer caso, alguns anos após o Congresso que lhe deu origem, a Carta de Atenas, representa um momento incontornável na história do urbanismo e constitui “o documento mais preciso sobre as preocupações urbanísticas dos arquitectos do «movimento moderno»” (López de Lucio, 1993:104). Como refere Lamas (2000:344), “a grande divulgação, aliada ao dogmatismo, clareza e sistematização com que os pontos doutrinários são redigidos estarão na origem do impacto deste texto polémico e apaixonado.” E na perspectiva de Sica (1981b:169), este será particularmente importante porque, não representando um manifesto nem uma receita de modelos teóricos, estabelece “[...] uma espécie de código de comportamento e uma indicação de método para os urbanistas, uma pista ou orientação para as investigações e uma plataforma para as investigações concretas”.

Os princípios de organização urbana expressos na Carta de Atenas tiveram um contributo de grande importância especialmente quando, no pós-Guerra foi “[...] necessário construir muito, com rapidez e de forma económica” (Carvalho, 2003:94). Mas, poder-se-ia acrescentar, essa lacuna e essas condições, nem sempre manifestas sob cenários de destruição, constituíram oportunidades tentadoras para a sua aplicação; e o fenómeno da especulação imobiliária não deixou de estar ligado a uma aplicação “selectiva” desses princípios a ponto de constituir um dos elementos de crítica ao Documento e ao modelo urbano subjacente, a partir dos anos 60 do século XX (ibidem).

### 3. Cidade e “Fragmentos Urbanos”: diferentes processos de articulação dos elementos-base

A interpretação das principais etapas de evolução urbana, sumariamente apresentadas no capítulo anterior, traduzem dois modos essencialmente diferentes de entender o espaço como suporte de intervenção. Genericamente confrontados como opostos, o “modelo de cidade tradicional” e o “modelo de cidade moderna” representam a mais elementar divisão da forma urbana a partir de diferentes pressupostos de estruturação da tríade via/parcela/edifício. Segundo Philippe Panerai (1999), são estes os três elementos-base constituintes do tecido urbano, e da sua diversa articulação resulta a correspondente diversidade formal desse tecido. Num raciocínio complementar, Manuel de Solà-Morales (1997) centra-se nos processos que diferentemente interrelacionam esses elementos através das etapas de urba-

nização/parcelamento/edificação para, igualmente, justificar a existência de formas urbanas distintas.

Panerai (1999) foca, essencialmente, o estudo das formas do crescimento urbano, relevando a importância da rede viária, da divisão fundiária e dos edifícios como componentes que, sobrepostos, formando o tecido urbano, reflectem as fases desse crescimento. Este tecido, numa analogia com a biologia, é entendido como “[...] uma organização que apresenta ao mesmo tempo uma forte solidariedade entre os elementos e uma capacidade de se adaptar, de se modificar e de se transformar [...]” (idem:75) sendo, neste sentido, sinónimo de permanência e de variação, de continuidade e de renovação, permitindo-nos descodificar e conhecer a cidade. O crescimento da cidade será, portanto, (também) o resultado de várias condicionantes representadas por um conjunto de factores de extensão e de densificação, ou seja, ditado por fenómenos inscritos no próprio território – “elementos reguladores”.

Este autor defende que, na cidade, cada fase da sua evolução apresenta uma estrutura clara que pode ser associada a dois modos de crescimento, o “crescimento contínuo” e o “crescimento descontínuo”. O “crescimento contínuo” caracteriza-se por uma evolução do aglomerado em que cada fase de extensão satisfaz e respeita o prolongamento de uma continuidade física preexistente; o “crescimento descontínuo”, pelo contrário, apresenta-se como uma ocupação mais difusa no território deixando, por vezes, partes de território não edificado entre o novo e o velho. Nesta perspectiva, o princípio de descodificação desta evolução assentaria na divisão de determinados “elementos reguladores” em dois grupos: aqueles que possibilitam uma extensão – os “pólos” e as “linhas de crescimento” – e aqueles que a entram – as “barreiras” e os “marcos”.

Solà-Morales (1997:11) aborda o crescimento urbano a partir da estreita dependência entre forma e modo de a produzir, ou seja, entre a forma e “as forças sociais que constituem o motor e o conteúdo”, neste sentido, entendendo que o estudo do crescimento urbano corresponde à avaliação dos “momentos da produção da cidade”. A forma urbana será, então, a expressão de processos de gestão do território, podendo ser apreendida através da individualização e da compreensão da articulação entre três momentos de intervenção, cada um agindo sobre um específico elemento-base constituinte do tecido: o *parcelamento* (*P*), actuando sobre o solo e definindo a morfologia da estrutura da sua ocupação; a *urbanização* (*U*), operando sobre a estrutura de distribuição dos serviços através da infraestrutura; e a *edificação* (*E*), resultado da “tipologia da estrutura de construção de edifícios”.

A verificação dos três momentos de intervenção segundo etapas que, podendo ser alternadas, podem também ser total ou parcialmente simultâneas, ou até mesmo limitadas a um ou dois desses momentos, confrontadas com circunstâncias e ritmos de formação diversa relativos a diferentes contextos de construção da cidade, resulta em realidades necessariamente diferentes. Da distinta articulação de  $P+U+E$  surgem-nos, portanto, situações tão divergentes quanto algumas daquelas com que o autor nos confronta: o “ensanche” ( $P+U+E$ ), ou seja, a área de expansão planeada, tendencialmente geométrica e ortogonal, resultante da sequência completa e faseada das operações; a “cidade-jardim” ( $UP+E$ ), isto é, a área de

habitação unifamiliar em lote próprio, decorrente também de um processo planeado traduzido pela simultaneidade das operações que transformam o solo rural em urbano e pela posterior edificação; ou ainda, o “polígono” (PUE), cuja designação nos remete para o recinto, formal ou informalmente fechado sobre si próprio, organizado a partir de regras internas segundo uma concepção global e completa que admite o sincronismo das diferentes operações.

A transformação da cidade ao longo das três primeiras etapas antes consideradas (medieval, renascimento/barroco e industrial), permite, apesar do diferente cunho com que cada conceptualização “de época” a marcou, reconhecer-lhe um particular sinal de identidade. A passagem do “tempo longo” e dos diferentes processos subjacentes às diferentes formas urbanas não obsta ao reconhecimento de uma importância similar atribuída ao elemento “via” enquanto estruturador desses processos e formas. O “modelo de cidade tradicional”, sob o qual estas três etapas de evolução urbana se agrupam ficaria, assim, genericamente identificado pelo papel determinante da rede viária na organização do parcelamento e da edificação.

O “modelo de cidade moderna”, pelo contrário, traduzindo os princípios da Carta de Atenas, exalta a independência entre os três elementos e, conseqüentemente, entre os processos que, no “modelo de cidade tradicional”, estreitamente os relacionam. A visão essencialmente funcional, que consubstancia a defesa do zonamento como instrumento de organização urbana, justifica que, em vários dos artigos que compõem o documento, se proclame a separação entre rua e habitação. A espaços próprios são consignadas funções também próprias e, estas, no caso das que aqui se apreciam, são consideradas incompatíveis: Circulação e habitação não deverão nunca aproximar-se, senão ocasionalmente (artigo 16), e a proibição de alinhamento dos edifícios ao longo das vias é advogada (artigo 27); Quanto à parcela e ao processo de parcelamento, associados à condição de propriedade privada, entendem-se como obstáculos “ao desenvolvimento harmonioso” e defende-se o poderamento do solo por parte da Administração (artigo 21).

## 4. Compreender a forma da cidade através dos seus “Fragmentos”: casos de estudo

Apreender, hoje, a paisagem urbana que nos rodeia não é tarefa fácil. Recordam-se aqui as palavras com que este texto se iniciou para agora as situar no âmbito que as justificou: a análise de um conjunto de “fragmentos” urbanos, partes de uma cidade que actualmente se nos apresenta com a diversidade própria de uma evolução temporal longa. E tal como então também se registava, a paisagem urbana sofre mutações ao longo do tempo, sedimentadas no espaço através de muitas formas, umas que reconhecemos com sentido de continuidade morfológica, outras que se conformam como rupturas.

Detivemo-nos na cidade da Póvoa de Varzim e seleccionámos três situações que, enquadradas pelas considerações tecidas em páginas anteriores, se consideram representativas do “modelo de cidade moderna”. Analisamos, em termos morfo-

tipológicos, como se posicionaram face a um tecido cuja configuração, globalmente, se rege pelos princípios do “modelo de cidade tradicional”. Do contexto instrumental criado, retivemos, em particular:

De Panerai, a noção de flexibilidade do tecido urbano, relacionada com a capacidade de se “adaptar” e metamorfosear, e de “solidariedade” entre os elementos que o constituem, assim como a influência de “elementos reguladores” no processo de crescimento.

De Solà-Morales, a organização conceptual do fenómeno urbano em três níveis distintos que constitui um método de análise, de interpretação e de identificação das formas, diversificadas e alternativas, de crescimento urbano, de diferentes tecidos urbanos, aplicável em qualquer tipo de cidade

## 4.1. Notas introdutórias

Baudelaire disse: “A forma de uma cidade muda mais depressa, infelizmente, do que o coração de um mortal”. (*cit. in Le Goff, 1999:141*)

No entanto, apesar da passagem do tempo e das mudanças operadas, a sua traça inicial permanece marcada por certas formas inconfundíveis. A Idade Média, a primeira etapa de evolução urbana considerada, proporcionou à cidade um espaço cujo delineamento permanece mesmo depois de muitas transformações. Por isso, o estudo da forma urbana continua a ter importância em cidades de fundação antiga, onde se mantém visíveis as consequências das condicionantes iniciais, envolvendo as características do sítio onde a cidade se instalou. No caso da Póvoa de Varzim, também assim é.

Em Portugal vários aglomerados têm actualmente o nome de “Póvoa”. As *Povoas* eram, segundo Sérgio Carvalho (1989:25), a verdadeira origem de futuras povoações que durante a Idade Média apareciam nas imediações de núcleos urbanos consolidados ou junto dos grandes eixos viários, desempenhando uma actividade agrícola ou piscatória.

De facto, iniciando a sua evolução, a partir de um núcleo localizado em torno de um ponto de convergência de antigas estradas de passagem, entre o Norte e o Sul, a cidade da Póvoa de Varzim expandiu-se inicialmente em direcção a poente com a formação de um núcleo em quadrícula, junto ao mar, afastado da primeira cidade. De seguida, com a abertura de novos arruamentos, convergiu para Norte procurando manter uma articulação coerente com as áreas mais antigas, embora deixando alguns locais por preencher.

Como a maior parte das cidades, também esta sofreu, ao longo do tempo, alterações no comportamento do seu desenvolvimento. A partir da década de 60, com o advento dos problemas sociais relacionados com a carência de habitação, surgem as primeiras implantações de edifícios que parecem obedecer a alguns dos postulados provenientes da Carta de Atenas; no entanto, é especialmente a partir do início da década de 80 que estes princípios, defendidos pelo Urbanismo Moderno, vão ser utilizados na especulação fundiária e, na sequência de múltiplas intervenções, levam à ruptura com a homogeneidade e a escala pré-existentes e à desfiguração da cidade.

## 4.2. Análise da evolução da estrutura viária

### 4.2.1. Da Romanização até ao século XVI

FIGURA 1. SITUAÇÃO DA REDE VIÁRIA NO SÉC. XIV.



FIGURA 2. SITUAÇÃO DA REDE VIÁRIA NO SÉC. XVI.



Na análise da evolução da estrutura viária da Póvoa de Varzim, num período compreendido entre a Romanização e o século XIV, deparamos, numa primeira observação, com o predomínio de uma rede viária de características orgânicas a qual representa os primeiros vestígios do desenvolvimento do aglomerado. Esta rede é na sua origem constituída por um sistema de ruas e caminhos adjacentes, funcionalmente relacionados com um território de características rurais e integrando uma actividade predominantemente agrícola. É esta que constitui a base funcional e formal do posterior processo de densificação urbana que se deu até aos nossos dias.

A partir do século XIV e até ao século XVI percebemos a evolução da rede viária em várias direcções, certamente decorrente de uma consciencialização de conquistar o território. Esta nova propagação é distribuída praticamente de forma homogénea relativamente aos pontos cardeais. De forma evidente, observando as plantas, concluímos que várias direcções são tomadas, quer para Norte, quer para Sul e, igualmente, em direcção ao mar. Admite-se que esta evolução se possa associar à expansão do mercado de produtos agrícolas e a um início, promissor, de uma actividade piscatória (Salgueiro, 1999:163).

### 4.2.2. Do século XVI até ao século XVIII

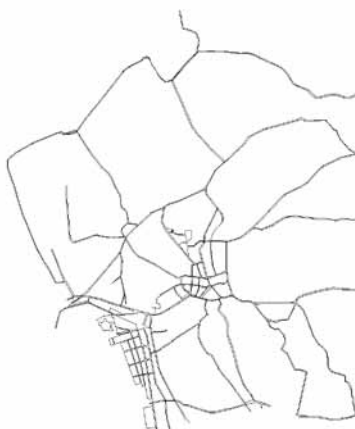
Na zona Sul da cidade, próximo do mar, desenvolveu-se entre os séculos XVI e XVIII, a primeira grande expansão da cidade. Caracterizada por um conjunto de arruamentos com características formais semelhantes às encontradas anteriormente, estes orientam-se agora por directrizes condicionadas pela orla marítima.

Surge, deste modo, a organização de uma malha geométrica dominada por eixos de formação perpendicular, sendo que os eixos de maior comprimento são direccionados para Norte/Sul, paralelamente à linha do mar. Os quarteirões resultantes desta malha possuem diversas dimensões, provavelmente impostas pelos primeiros edifícios

industriais localizados próximo do mar. Ainda hoje, é possível verificar a existência de várias construções com uma frente de ocupação ao longo de todo o quarteirão.

Esta expansão da cidade, pela sua proximidade à costa marítima, poderá estar associada ao desenvolvimento da actividade piscatória, eventualmente tornada, mais tarde, uma das principais fontes económicas da cidade tal como aconteceu com tantos outros aglomerados (Salgueiro, 1999:132). O que se sabe, no entanto, é que, actualmente, apesar da existência de alguns edifícios de habitação, a maior parte do edificado encontrado nos quarteirões junto ao mar albergam uma actividade directamente relacionada com a pesca, nomeadamente servindo de armazém, de fábrica de conservas, de estaleiro, de oficina, etc. Sendo o principal estimulador da expansão da cidade, esta actividade poderá estar relacionada com a primeira função atribuída a esta zona (Idem:79).

**FIGURA 3.** SITUAÇÃO DA REDE VIÁRIA NO SÉC. XVIII.



**FIGURA 4.** SITUAÇÃO DA REDE VIÁRIA NO INÍCIO DO SÉC. XX.



### 4.2.3. Do século XVIII até ao século XX

A Póvoa de Varzim, no virar do século XIX-XX, representa uma cidade equipada e estimulada para a sua vocação balnear (Salgueiro, 1999:79). Marcado pelo desenvolvimento dos transportes através de novas comunicações viárias e pela implantação da rede ferroviária, este período, determinante, representa a terceira grande expansão da cidade. A construção, nos finais do século XIX, de um eixo de comunicação, ao longo da faixa litoral, com o traçado de EN-13, por um lado, e a implantação de uma estação ferroviária, por outro, condicionou o desenvolvimento da cidade para Norte. Estas transformações introduziram modificações profundas no espaço urbano, alterando a escala da cidade, criando novos enfiamentos e novos pólos de crescimento.

Nesta altura, são criadas ligações que virão a ser relevantes para o futuro desenvolvimento da cidade. Com a criação de uma artéria à beira-mar proporcionou-se um novo alento ao aglomerado que se traduziu numa nova aposta de atracção balnear, captando novos investidores para uma cidade em plena expansão territorial, assim como outras populações à procura do bem-estar proporcionado pela proximidade da praia e do Oceano.

Esta aposta foi reforçada com a realização de duas vias perpendiculares ao mar ligando a zona marginal à EN-13, considerada na altura o acesso principal à Póvoa de Varzim. Por outro lado, uma dessas perpendiculares, a Avenida Mousinho de Albuquerque, pela sua dimensão e pela sua localização, originou a configuração de um triângulo central, ao ligar a outro eixo de grande importância na cidade, a actual rua Cidade do Porto, à volta do qual são localizados edifícios de utilidade pública; organiza-se assim um ponto fulcral para a cidade.

Este período é, sem dúvida, considerado importante na estruturação da forma urbana da Póvoa de Varzim tal como a conhecemos hoje; desta rede de comunicação resultará o posterior crescimento da cidade com o preenchimento dos espaços a urbanizar.

#### 4.2.4. Século XX: do início do século até à década de 70

**FIGURA 5.** SITUAÇÃO DA REDE VIÁRIA NA DÉCADA DE 50.



**FIGURA 6.** SITUAÇÃO DA REDE VIÁRIA NA DÉCADA DE 70.



Neste período, marcado por vários acontecimentos relacionados com a Segunda Guerra Mundial, a Guerra Colonial e a emigração, vai verificar-se, a partir da segunda metade do século, uma tendência no que respeita ao crescimento das cidades em Portugal, provavelmente reflectida também no caso da Póvoa de Varzim: a tendência para a dispersão da urbanização através do crescimento suburbano, maioritariamente alicerçado “em núcleos de povoamento pré-existente” (Salgueiro, 1999:202).

Na Póvoa de Varzim, numa primeira fase, até aos anos 50, verifica-se uma estagnação na conquista do território traduzida na criação de pequenos núcleos de urbanização um pouco por toda a cidade. A partir dos anos 50 e até aos anos 70, surge um novo impulso na criação de novos arruamentos, também estes dispersos pelo «perímetro» urbano. A conquista de um lugar como uma das mais importantes estâncias balneares do Norte de Portugal suscitou a criação de novas infra-estruturas viárias permitindo uma maior mobilidade e, certamente, um mais fácil acesso aos turistas vindos de outras urbes (Ferreira, 1995:79). Por outro lado, com o aumento da população surge a necessidade de conquistar terreno para Nordeste onde são implantados, além de novas habitações, novos equipamentos, tais como escolas, que garantem, à cidade, o equilíbrio estrutural de uma capital de concelho.

#### 4.2.5. Século XX: do início da década de 70 até à década de 90

**FIGURA 7.** SITUAÇÃO DA REDE VIÁRIA NA DÉCADA DE 80.



**FIGURA 8.** SITUAÇÃO DA REDE VIÁRIA NA DÉCADA DE 90.



Curiosamente, ao inverso do que se poderia pensar, atendendo ao aumento de população que se verificou na Póvoa de Varzim, entre as décadas de 70 e 90 (INE, 1970, 1998 I, 1991), verificou-se que este não se traduziu por um aumento considerável na ocupação de novos territórios.

Através da leitura das plantas relativas a estes anos, pode-se constatar que, para além de uma pontual consolidação viária no acesso à cidade, a Nordeste e a Sudeste não houve grandes alterações no traçado viário. Pelo contrário, houve um processo de densificação do espaço já urbanizado através da metamorfose urbanística suportada pela estrutura urbana concebida desde o século XIX e até aos anos 70.

Já no pós-25 de Abril de 1974, com a reconquista da autonomia por parte dos municípios e os meios técnicos e financeiros volvidos ao Poder Local, criaram-se condições que se traduziram noutra tipo de transformação (Ferreira, 1995:31): a proliferação de edifícios de habitação colectiva, em altura, que viriam a ser responsáveis pela origem do caos urbanístico na cidade da Póvoa de Varzim, nomeadamente nas imediações da Avenida Vasco da Gama, apresentada seguidamente como um dos casos de estudo.

#### 4.2.6. Síntese conclusiva da análise da evolução da estrutura viária

O estudo da sequência cronológica de plantas relativo ao crescimento da cidade da Póvoa de Varzim mostrou-nos a coerência da sua evolução, relacionada com o espaço físico, desde a sua génese até aos nossos dias.

Condicionada desde sempre pelas barreiras naturais, nomeadamente pelo mar, a cidade evoluiu a partir de um pequeno aglomerado caracterizado por uma malha densa e regular, cujo perfil se pode ainda descobrir com facilidade na cidade actual. A partir deste núcleo, desenvolve-se em direcção à orla marítima progredindo a partir de uma malha orgânica densamente povoada conciliada com quarteirões regulares que se alongam paralelamente à margem da faixa costeira.

Marcada pela presença do Oceano, a cidade cresce, a partir do século XVIII, para Norte em relação ao restante tecido, época em que a extensão começa a apresentar sinais de desintegração. É nesta altura, com o aparecimento de novas vias estruturantes, principalmente a EN-13 e a abertura da Avenida dos Banhos, que a cidade ganha uma outra dimensão. E será na sequência destas mudanças que se processará, aparentemente de forma casuística, sem que se percebam as regras orientadoras, o futuro crescimento da cidade.

No final do século XX, a cidade caracteriza-se por um sistema viário desordenado, fruto de uma ocupação urbana fragmentada em consequência de uma configuração por sucessivas adições, sem uma hierarquia clara; pesa, no entanto, a existência de algumas áreas de permanência, representadas, por exemplo, pelo Centro Histórico, que contribuem ainda para uma caracterização, positiva e referencial, do ambiente urbano.

### 4.3. Caso de estudo A – Bairro dos Pescadores

Localizado na periferia Sul da cidade da Póvoa de Varzim, o Bairro dos Pescadores, “obra incluída por sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, no plano de melhoramento da cidade em 1954/55”<sup>9</sup>, vê surgir as primeiras propostas de construção, em 1960, nas quais ocorre o que podemos denominar a “explosão de formas urbanas” (Carvalho, 2003:55).

Parcialmente ligado ao conceito defendido na Carta de Atenas, com a construção do Bairro dos Pescadores desaparece, aparentemente, pela primeira vez nesta cidade, a rua tradicional. No seu lugar surge um espaço projectado de modo a segregar o tráfego automóvel de uma zona reservada, exclusivamente, aos peões. Este «novo conceito» é conseguido, na prática, através da implantação, isolada e livre, de construções que já não são bandas contínuas alinhadas ao longo dos arruamentos.

Este tipo de implantação quebra as relações com a cidade pré-existente. Comparando as plantas de 1950 e 1975 é perceptível, na primeira, a existência de uma plataforma livre, apenas ocupada em alguns extremos que contactam com as principais ruas pré-existentes, onde posteriormente se implantará o Bairro.

**FIGURA 9.** TERRENO DE IMPLANTAÇÃO EM 1950.

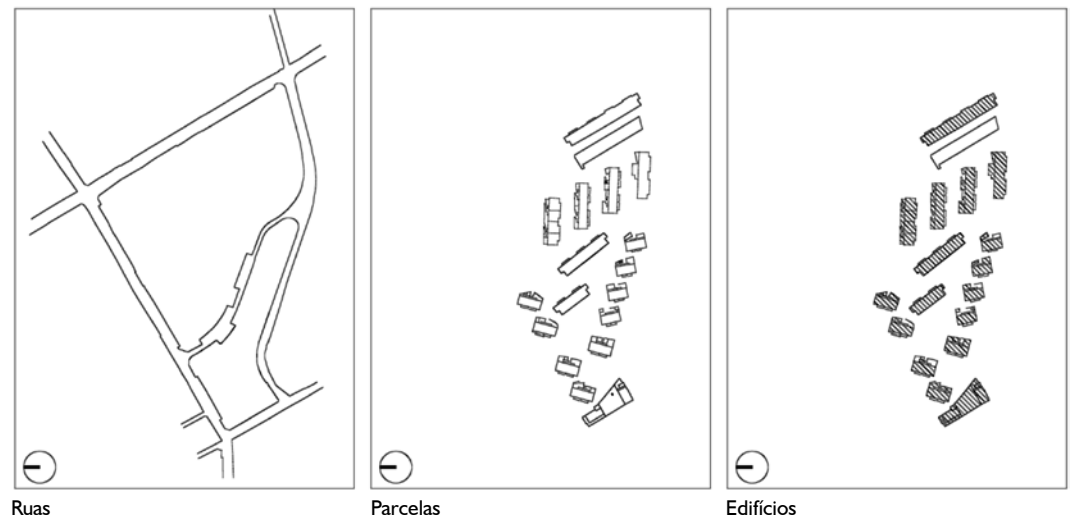
**FIGURA 10.** PLANTA DE IMPLANTAÇÃO EM 1975.



A observação das duas plantas permite concluir que na área envolvente da nova urbanização nada foi alterado, registando-se como única diferença a abertura da Rua dos Gasómetros que atravessa serpenteante o terreno de implantação, ladeando os volumes edificados e não estabelecendo qualquer relação com o aglomerado circundante.

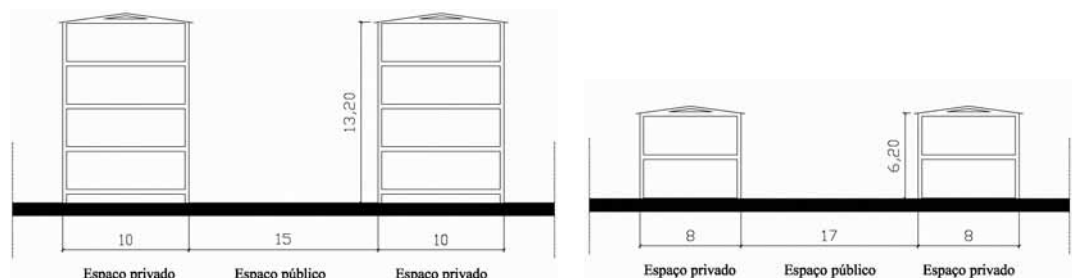
Com a omissão do parcelamento, é o próprio edifício que faz a separação entre o espaço público e o privado.

**FIGURA 11.** PLANTAS DO BAIRRO DOS PESCADORES.



Projectados numa plataforma relativamente plana e negando, também estes, qualquer relação com a envolvente, os edifícios, que correspondem a uma arquitectura de baixo custo, articulam-se segundo três tipos-base de implantação: bloco com quatro pisos e duas habitações por piso (T1), o edifício em banda com dois pisos e duas habitações em cada piso (T2) e o edifício geminado, de menor dimensão, com dois pisos e uma habitação em cada piso (T3), todos eles multifamiliares.

**FIGURA 12.** PERFIS-TIPO: RELAÇÃO ENTRE EDIFÍCIO E ESPAÇO PÚBLICO.

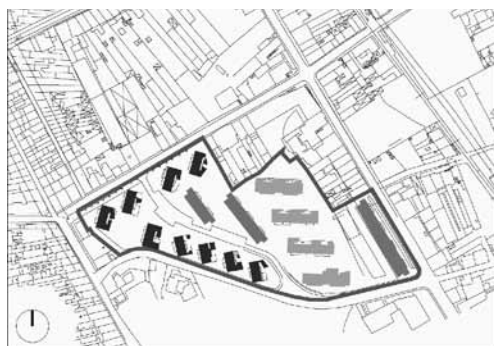


Nos diferentes tipos apresentados, o acesso aos alojamentos é feito de duas maneiras diferentes, relacionado com a cêrcea dos edifícios. Nos volumes de maior altura (T1) o acesso vertical é feito através de uma coluna de escadas que distribui,

em cada patamar, para duas habitações. Nos dois tipos de edifícios de menor dimensão vertical (T2 e T3), o acesso é directo e organizado individualmente para cada moradia, a partir do espaço público exterior para as do R/C, e recorrendo a um lanço de escada para as habitações dos pisos superiores.

A este respeito, é particularmente interessante o modo como foram localizados os referidos acessos aos edifícios (fig. 14). Mais uma vez com o intuito de separar o automóvel do peão, nas construções localizadas na periferia do bairro, as referidas entradas foram localizadas nos alçados voltados para o interior da zona de implantação do Bairro. Acontece, porém, que, em alguns casos, com as alterações ocorridas nas habitações, nomeadamente com o aumento da área coberta, a adição de uma garagem, etc., foram feitos novos acessos a alguns edifícios, o que dificulta a percepção, em alguns deles, de qual é, hoje a fachada principal. Ainda assim, mantém-se os indícios que apontam para um isolamento do Bairro relativamente à envolvente e ao automóvel, nomeadamente, patentes nos acessos aos pisos superiores, nos três tipos de edifícios, que conservam a localização original, na fachada virada para o interior do núcleo habitacional.

**FIGURA 13.** PLANTA DE IMPLANTAÇÃO DAS DIVERSAS TIPOLOGIAS.



— Limite exterior do Bairro  
 ■ Tipo 1 (T1) ■ Tipo 2 (T2) ■ Tipo 3 (T3)

**FIGURA 14.** PLANTA DE LOCALIZAÇÃO DOS ACESSOS AOS EDIFÍCIOS.



— Limite exterior do Bairro  
 — Fachada do edifício onde se localizam os acessos

Cada um dos tipos de edifícios referidos varia na forma e nas dimensões de acordo, provavelmente, com o espaço disponível e com os meios económicos envolvidos nas diversas fases de implantação do Bairro. Cada tipo é produzido e implantado em série, certamente com o objectivo de diminuir os custos envolvidos na construção do bairro, tal como advogavam os Arquitectos Modernos quando defendiam a standardização e a pré-fabricação das construções como uma das possibilidades de reduzir os custos da edificação.

Dispostos aparentemente de um modo aleatório, os vários tipos de edifícios aparecem implantados de forma solta, desordenada, de difícil articulação entre si, isolados do contexto urbano e favorecendo o isolamento dos moradores. Quanto à sua leitura tridimensional, também aqui não se percebe qualquer critério de implantação, nomeadamente porque se confrontam cérceas diferentes, evidenciando uma relação de escala desproporcionada.

**FIGURA 15.** VISTA DO INTERIOR DO BAIRRO.



**FIGURA 16.** EXEMPLO DE ANARQUIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO.



Tendo em conta a separação de funções, tal como proclamada na Carta de Atenas, no Bairro dos Pescadores todos os edifícios se destinam exclusivamente à habitação colectiva, não tendo sido prevista qualquer infra-estrutura para albergar funções de apoio básico ao Bairro.

Relativamente à disposição solar, cada tipo de edifício foi implantado em função do espaço disponível, aparentemente sem se ter em conta os benefícios resultantes de uma eficiente orientação solar que seria, segundo a Carta de Atenas, Este/Oeste, de modo a que cada habitação pudesse receber sol directamente durante um mínimo de duas horas por dia. Apesar do generalizado incumprimento desta regra, o espaço deixado entre eles permite, a cada habitação, usufruir de uma boa ventilação e receber a luz do dia.

No que se refere ao espaço público, aparentemente não existiu preocupação com o desenho da pavimentação enquanto expressão da diferenciação do seu uso, não se registando, no local, vestígios de possíveis percursos pedonais entre os passeios das ruas adjacentes e os diversos edifícios. Hoje, o alcatroamento da globalidade da área de certo modo justifica que o estacionamento previsto junto do arruamento que atravessa o Bairro seja feito, pelos moradores, próximo das suas habitações, fora dos locais apropriados para o efeito e invadindo o espaço reservado ao peão.

### 4.3. Caso de estudo B – Bairro Alberto Sampaio

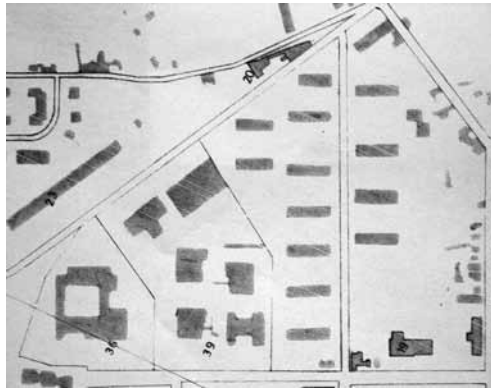
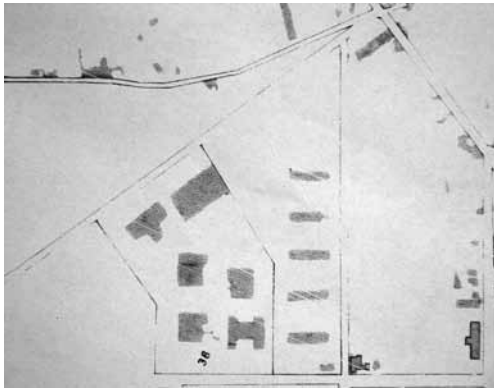
Com a necessidade de realojar as populações mais necessitadas constrói-se a partir da década de 80, do século passado, o Bairro Alberto Sampaio. Num terreno situado, na altura, na periferia Nordeste da cidade, erguem-se os primeiros blocos, em série, que vão constituir este Bairro; projectado em cinco fases independentes, o empreendimento revela códigos de intervenção à escala do conjunto próximos dos defendidos na Carta de Atenas.

A partir da observação de uma sequência de duas plantas, uma de 1986 (fig. 17) e outra de 1994 (fig. 18), verifica-se que o Bairro foi desenvolvido em várias fases.

Na figura 17, é visível a implantação da primeira fase incluindo os cinco primeiros blocos, junto da Escola Preparatória Dr. Flávio Gonçalves. Passados oito anos, de acordo com a figura 18, todos os blocos constituintes do Bairro estavam edificados; no entanto, a Rua Luís Amaro de Oliveira, que, actualmente, separa o Bairro da Escola é ainda inexistente.

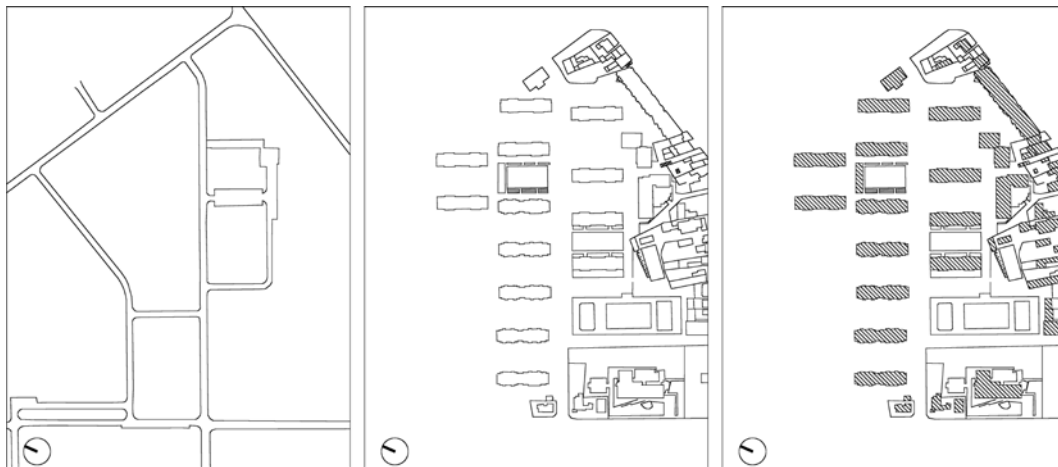
FIGURA 17. PLANTA DO BAIRRO EM 1986.

FIGURA 18. PLANTA DO BAIRRO EM 1994.



Neste empreendimento parecem seguir-se com bastante clareza alguns dos princípios do “modelo de cidade moderna” e da Carta de Atenas. Os edifícios organizam-se em blocos cuidadosamente separados e independentes da rede viária envolvente; não existem contínuos construídos e, entre os edifícios, são idealizados espaços verdes, locais de lazer e lugares de estacionamento.

FIGURA 19. PLANTAS DO BAIRRO ALBERTO SAMPAIO.



Ruas

Parcelas

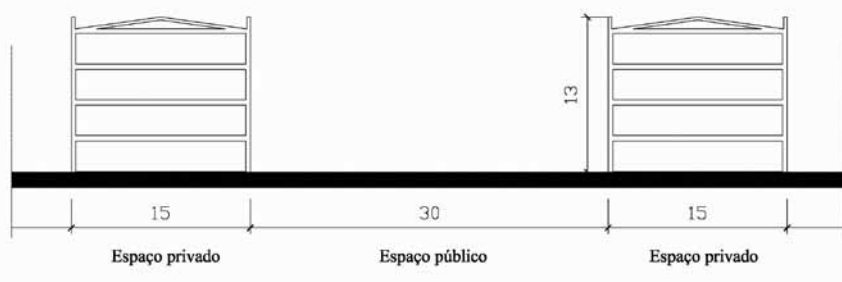
Edifícios

Ao contrário do que acontece no “modelo de cidade tradicional”, em que o espaço público na sua maioria se limita às ruas e aos passeios, confinado pelas fachadas dos edifícios, aqui ocorre, como também no Bairro dos Pescadores, uma “explosão de formas urbanas” que permite uma maior concentração de pessoas e uma área livre de espaço público de maior dimensão.

O Bairro Alberto Sampaio foi desenvolvido sobre uma plataforma horizontal a partir de uma série de blocos idênticos dispostos paralelamente entre si e perpendiculares às vias de comunicação. Separados por espaços ajardinados, os diferentes volumes são apoiados e ligados por vias hierarquizadas que os unem, de uma extremidade à outra do Bairro.

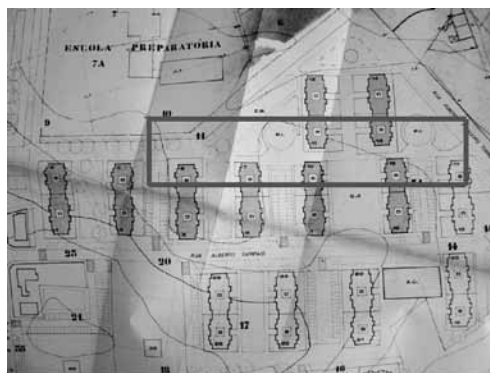
Seguindo a demonstração desenvolvida por Walter Gropius e apresentada no III CIAM (Lamas, 2000), referente à relação entre os diferentes edifícios, que sugeria, para um volume de 16,0 metros de altura, um afastamento de 27,72 metros em relação aos edifícios vizinhos, no caso em análise, os edifícios com cêrcea aproximada de 13,0 metros foram separados uns dos outros por um espaço livre com mais de 30,0 metros.

**FIGURA 20.** PERFIL-TIPO: RELAÇÃO ENTRE O EDIFÍCIO E O ESPAÇO PÚBLICO



Neste sentido, respeitaram-se as “vistas” e garantiu-se a entrada de sol em todas as habitações, uma vez que a implantação dos blocos foi orientada no sentido Este/Oeste de modo a que as fachadas principais pudessem receber sol, uma na parte da manhã e outra durante a tarde.

**FIGURA 21.** PLANTA DO PROJECTO COM A MARCAÇÃO DO LOCAL ONDE ERA SUPOSTO ESTAR LOCALIZADA A ALAMEDA.



— Local de implantação da alameda

**FIGURA 22.** VISTA DA VIA PEDONAL COM A ALAMEDA DE EMERGÊNCIA.



Referenciada na Carta de Atenas, a separação das funções e dos diferentes meios de deslocação/transporte é aqui considerada. De facto, numa área com, aproximadamente, 57.000 metros quadrados, circundada pela rede viária, são

implantados blocos de habitação exclusivamente habitacionais no interior de um espaço verde e ligados entre si por uma rede de comunicação hierarquizada;

além da separação dos caminhos pedonais e do automóvel, foi incluída, no espaço pedonal (embora não constante do projecto original), uma alameda reservada a veículos de emergência, assinalada através de um pavimento diferenciado, a qual permite aceder a uma zona do Bairro inacessível através da rede viária.

**FIGURA 23.** VISTA GERAL DO BAIRRO.



**FIGURA 24.** VISTA DOS BLOCOS DE HABITAÇÃO E DO ESTACIONAMENTO PERPENDICULAR À VIA PRINCIPAL.



Para salientar a separação entre o automóvel e os peões, a rua que une os diferentes volumes já não se limita à articulação faixa de rodagem/passeio, mas organiza-se em três categorias: faixa de rodagem, estacionamento e passeio. O parqueamento automóvel efectua-se perpendicularmente ao longo da via e em locais apropriados para o efeito, entre dois volumes. Relativamente a estas áreas de estacionamento, é interessante a opção tomada quanto a alguns parâmetros de localização: por um lado, a opção pela perpendicularidade pode ser entendida como um reforço de protecção ao espaço do peão; por outro, a intenção de localizar as áreas de estacionamento entre os dois blocos de habitação, no lado oposto aos acessos aos mesmos (fig. 25), permitiu reforçar ainda mais o afastamento entre o automóvel e o peão.

**FIGURA 25.** ÁREA DE ESTACIONAMENTO NAS TRASEIRAS DO EDIFÍCIO.

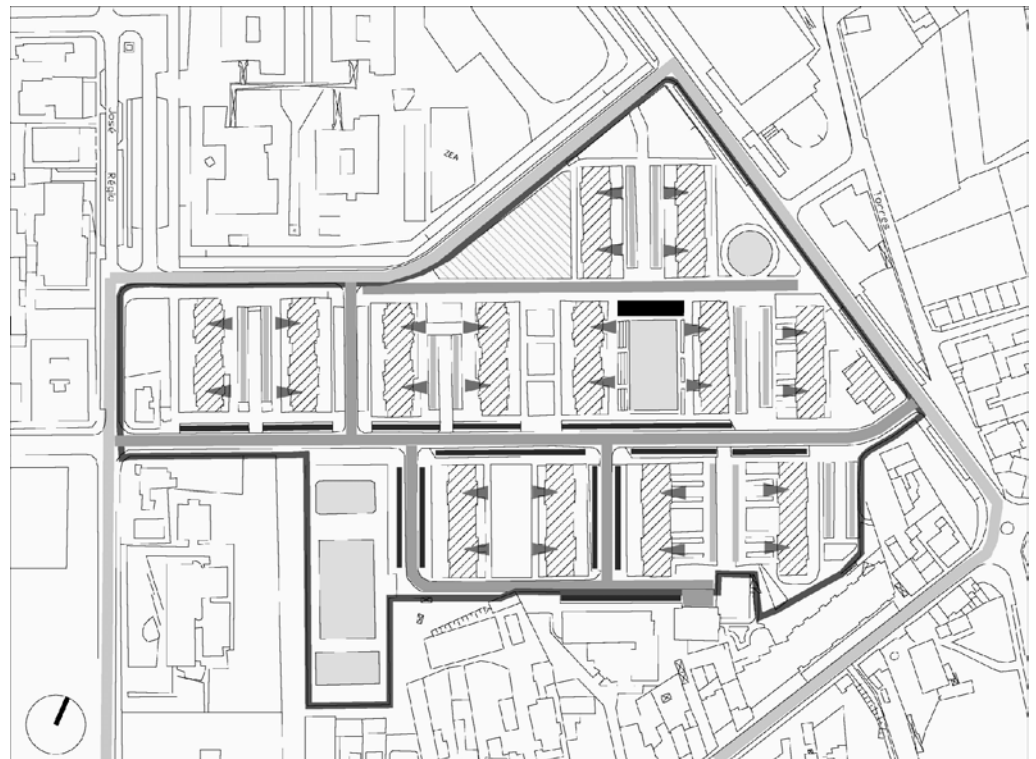


**FIGURA 26.** ÁREA DE ESTACIONAMENTO JUNTO DAS ENTRADAS DO BLOCO DE HABITAÇÃO.



No entanto, ainda que este afastamento possa entender-se como uma mais-valia, ele nem sempre se verifica; em determinadas situações o estacionamento localiza-se, igualmente, no espaço entre edifícios, mas junto das entradas dos mesmos. Nestas circunstâncias, ainda assim, procura-se minimizar o impacto entre o peão e o automóvel demarcando-se a entrada deste no espaço pedonal por recurso a uma rampa de acesso à plataforma de estacionamento, que assinala uma zona de percurso hierarquicamente diferente relativamente a rede viária (fig. 26).

FIGURA 27. PLANTA DE IMPLANTAÇÃO DO BAIRRO.



	Limite exterior do Bairro		Bloco de habitação		Infantário
	Área de lazer/desporto		Área verde		Acesso ao edifício
	Estacionamento isolado da via		Estacionamento junto da via		Alameda
	Rede viária de comunicação interna		Rede viária envolvente ao Bairro		

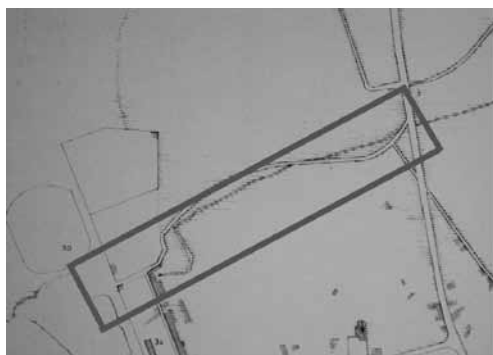
No projecto do Bairro Alberto Sampaio não foi abandonada a ideia de fomentar a vida social dos moradores. A sua própria localização, junto de escolas – Escola Preparatória Dr. Flávio Gonçalves, Escola Secundária Eça de Queirós e Escola Secundária Rocha Peixoto –, próximo da Biblioteca Municipal, do Pavilhão Municipal e do Auditório Municipal reflecte essa vontade de integrar os habitantes no círculo social da cidade. Além disso, nos espaços livres, entre os edifícios, foram executadas infra-estruturas, zonas de lazer e desporto, já contempladas no projecto inicial; mais recentemente, foi projectado um infantário.

## 4.4. Caso de estudo C - Avenida Vasco da Gama

Durante a década de 80 do século passado verificou-se uma ruptura com as lógicas da organização do território através de novas urbanizações, dominadas pelos interesses privados, sem que, em muitos casos, a Administração Local, já com competências no domínio do planeamento urbanístico, assumisse uma posição eficaz no controlo do solo urbano.

Os grandes edifícios em altura, as «torres», porque elementos de novidade relativamente à arquitectura defendida pelo Estado Novo, são vistos com fascínio e associados a um sinal de progresso e de modernidade. A Póvoa de Varzim foi um dos núcleos urbanos seduzidos por estes sinais e a sua adesão àquela tipologia resultou num caos urbanístico conhecido em todo o território nacional como sendo um dos piores cenários urbanísticos portugueses.

**FIGURA 28.** PLANTA DO LOCAL DE IMPLANTAÇÃO DA AV. VASCO DA GAMA, EM 1950.



— Local de implantação de Av. Vasco da Gama

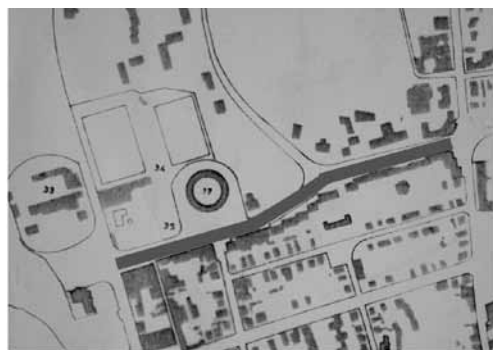
**FIGURA 29.** PLANTA DA AV. VASCO DA GAMA JÁ PARCIALMENTE EDIFICADA, EM 1975.



— Avenida Vasco da Gama

Localizada na extremidade Norte da cidade, entre os últimos edifícios da Avenida dos Banhos e a Zona Desportiva, surge, no início dos anos 80, uma nova artéria perpendicular ao mar; num terreno livre de qualquer construção e aproveitando a preexistência de um antigo caminho é projectada a Avenida Vasco da Gama que vai marcar, negativamente, a imagem da Cidade.

**FIGURA 30.** PLANTA DA AV. VASCO DA GAMA, EM 1986.



— Avenida Vasco da Gama

**FIGURA 31.** PLANTA DA AV. VASCO DA GAMA, EM 1994.



— Avenida Vasco da Gama

Esta expansão urbana, para Norte, surge associada a um projecto que envolve novas acessibilidades viárias e uma nova entrada na cidade. Iniciando a sua evolução junto ao mar, nos primeiros terrenos da Avenida são projectados, a Sul, edifícios de habitação multifamiliar e hotéis, enquanto, a Norte, são implantadas infra-estruturas de interesse público, nomeadamente, a Praça de Touros.

**FIGURA 32.** VISTA DAS PRIMEIRAS IMPLANTAÇÕES NA AV. VASCO DA GAMA.

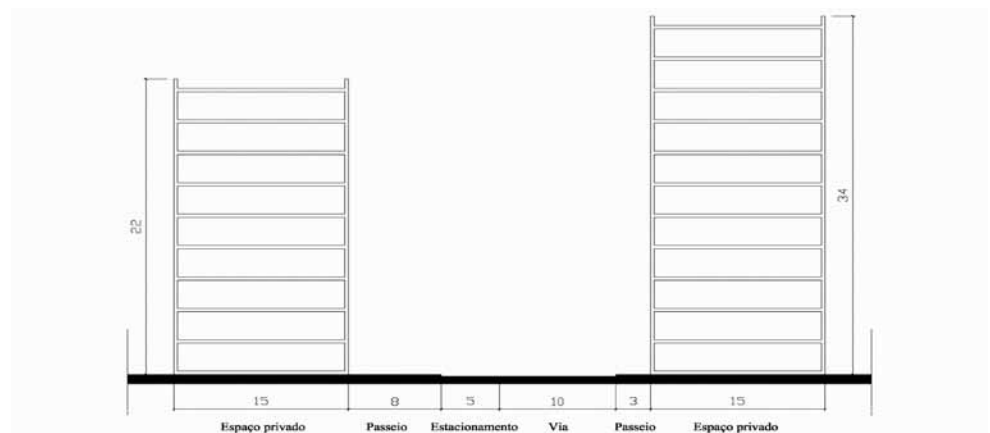


**FIGURA 33.** EXEMPLO DE DESRESPEITO PELAS ÁREAS PRÉ-EXISTENTES.



Os primeiros edifícios construídos na Avenida Vasco da Gama evidenciam a intenção em progredir, no sentido de manter uma certa continuidade, em termos de escala relativamente à Avenida dos Banhos. Evoluindo a partir da implantação de edifícios soltos, muito cedo aquela aparente determinação em manter a mesma regularidade é abandonada em detrimento da especulação fundiária. De facto, relativamente às primeiras construções, é visível uma mudança de escala que passa de uma tipologia semelhante à da envolvente – Av. dos Banhos – para a «torre» com mais de dez pisos que marcará e caracterizará decisivamente o rumo das futuras implantações.

**FIGURA 34.** PERFIL-TIPO DA AV. VASCO DA GAMA.



A partir de um processo de compartimentação do território, através de uma divisão de parcelas, ao longo da via, em cada lote foi implantada uma construção ocupando totalmente (na maior parte dos casos) a área da parcela, com a conse-

quente diminuição drástica do espaço público. Assim, em vez de edifícios altos, rodeados de espaço público e separados entre si de modo a não interferir negativamente na envolvente próxima, como preconizava a Carta de Atenas, somos confrontados com um processo de crescimento semelhante ao do Urbanismo Tradicional, em que os edifícios são implantados junto da via, reduzindo e limitando o espaço público ao canal viário, situação visualmente acentuada pelas cêrceas elevadas dos edifícios.

FIGURA 35. PLANTAS DA AV. VASCO DA GAMA



Ladeado pelos edifícios ao longo da Avenida, o espaço-canal (com largura superior a 20,0 metros) divide-se em várias faixas que demarcam o espaço do automóvel e do peão. Os passeios, de cada lado da faixa de rodagem, representam, para além de um espaço-praça junto da rotunda, o único espaço pedonal; a área sobrance destina-se ao automóvel e é representada pela via, com dois sentidos, e pelo estacionamento, este orientado segundo duas direcções: perpendicularmente à via, quando o espaço o permite e ao longo da via, paralelamente à mesma, quando este se torna insuficiente. A mesma falta de espaço também se reflecte nos passeios, variando a sua largura na dependência da localização da fachada do edifício.

**FIGURA 36.** VISTA DA AV. VASCO DA GAMA



**FIGURA 37.** VISTA DO ESPAÇO RESERVADO AO PEÃO COM O ESTACIONAMENTO PARALELO À VIA.



Relativamente às funções encontradas nos edifícios, além da habitacional, depa-ramos, no rés-do-chão, com uma predominância de comércio diversificado. Este realiza-se à face da rua, com acesso directo através do espaço público ou em gale-rias onde se localizam lojas e pequenos centros comerciais, o que estimula uma maior procura da zona traduzida por uma excessiva concentração de pessoas, nomeadamente, durante algumas horas do dia.

Nesta zona da cidade, os princípios da Carta de Atenas parecem ter sido abandonados em detrimento do lucro a curto prazo que incentivou a construção em altura, sem condições adequadas ao nível do espaço público, e esqueceu a procura dos benefícios do contacto com a natureza. Como resultado, surge-nos um amontoado de edifícios soltos, cada um projectando sombra sobre o outro, sem solução de conjunto nem coerência. Além disso, a relação com as áreas contíguas demonstra um desrespeito pelas áreas preexistentes, nomeadamente, através da diferença de escala que configura um cenário nefasto a vários níveis.

## 5. Síntese conclusiva

A leitura paralela dos casos de estudo analisados pretendeu confrontar a espacia-lização de aspectos de teoria, suportados na Carta de Atenas de 1933, e de realida-de, decorrentes da sua transposição para configurações urbanas concretas. O Bairro dos Pescadores, o Bairro Alberto Sampaio e a Avenida Vasco da Gama, interiori-zando alguns desses aspectos, prefiguram situações precisas de aplicação (implanta-ção, tipologia, distribuição funcional) de fundamentos estipulados pelo Movimento Moderno, tendo sido, por isso, consideradas representativas do “modelo de cidade” preconizado por este Movimento e defendido como alternativo ao preexistente.

Não se visou, no entanto, no presente texto, avaliar o confronto supra refe-rido, um outro, menos explícito, parece sugerido: o confronto entre duas reali-dades correspondentes a duas opções de “fazer” e “dar forma” à cidade, entre o “modelo de cidade moderna” e o “modelo de cidade tradicional”. Este, embora pontualmente referido, permanecerá apenas subjacente através da consideração do segundo modelo como uma espécie de pauta referencial.

Dos vários casos avaliados ressalta a diversidade da sua expressão física e o não “respeito à letra” pelos postulados de organização urbana defendidos pela Carta de Atenas. Em cada circunstância, estes foram interpretados de modo diferente o que originou alguma divergência entre formas e funcionalidade nas diferentes zonas. Destaca-se, no entanto, o Bairro Alberto Sampaio pelo modo “exemplar” como globalmente os reflecte, nomeadamente através das interrelações complementares que estabelece com a sua envolvente próxima.

Finalmente, mais do que a avaliação da qualidade urbana destes conjuntos edificados, pretendeu-se, através das características (essencialmente) morfotipológicas relevadas, posicionar estes “fragmentos urbanos” como expressões de apropriação dos referidos postulados, extrapoláveis para além desta concreta geografia e comparáveis com situações urbanas de muitas outras cidades.

## referências bibliográficas

- BENEVOLO, Leonardo (1998): *A Cidade e O Arquitecto*. Lisboa: Edições Setenta.
- CARVALHO, Jorge (2003): *Formas urbanas*. Coimbra: Edições Minerva Coimbra.
- CARVALHO, Sérgio Luís (1989): *Cidades Medievais Portuguesas*. Lisboa: Livros Horizonte.
- CORBOZ, André (2001): "Le territoire come palimpseste" in *Le territoire come palimpseste et autres essais*. Paris: Les éditions de l'imprimeur, pp.209-29.
- FERREIRA, Alfredo Durão de Matos (1995): *Aspectos da Organização do Espaço Português*. Porto: FAUP Publicações.
- FRAMPTON, Kenneth (2000): *Historia crítica de la arquitectura moderna*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- GOITIA, Fernando Chueca (2003): *Breve História do urbanismo*. Lisboa: Editorial Presença.
- LAMAS, José M. Ressano Garcia (2000): *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian Fundação para a Ciência e a Tecnologia.
- LE GOFF, Jacques (1999): *Por amor das cidades*. Lisboa: Editorial Teorema.
- LÓPEZ DE LUCIO, Ramón (1993): *Ciudad e Urbanismo a finales del siglo XX*. Valencia: Servei de Publicacions Universitat.
- MORRIS, A. E. J. (1985): *Historia de la forma urbana: Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*. Barcelona: GG.
- MUMFORD, Eric (2000): *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*. Cambridge, Massachusetts/ London, England: The MIT Press.
- MUMFORD, Lewis (1998): *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Edições Martins Fontes.
- PANERAI, Philippe (1999): *Analyse urbaine*. Marseille: Editions Parenthèses.
- SALGUEIRO, Teresa Barata (1999): *A Cidade em Portugal: uma geografia urbana*. Porto: Edições Afrontamento.
- SICA, Paolo (1981a): *Historia del urbanismo. El Siglo XIX*, Vol. I e 2. Madrid: Instituto de Estudios de Administracion Local.
- SICA, Paolo (1981b): *Historia del urbanismo. El Siglo XX*. Madrid: Instituto de Estudios de Administracion Local.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de (1997): *Las Formas de Crecimiento Urbano*. Barcelona: Ediciones UPC.
- Outros Elementos
- "CARTA DE ATENAS" (1933): Documento elaborado na sequência do IV Congresso Internacional de Arquitectura Moderna.
- INE, I 1º Recenseamento da População, 1970.
- INE, XIIº Recenseamento Geral da População e da Habitação, 1981. Distrito do Porto. Lisboa Codex: Imprensa Nacional Casa da Moeda.
- INE – Direção Regional do Norte – Portugal, Censos 91. XIII Recenseamento Geral da População, III Recenseamento Geral da Habitação. INE Lisboa.